



ACTES DE LA RENCONTRE SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE

Défis futurs du nouveau monde urbain : quel modèle de développement pour la ville marocaine ?

ACTS OF THE INTERNATIONAL MEETING

New urban world future challenges : Which development model for the moroccan city ?

Rabat, 1-2 octobre 2012

Avec la collaboration de

With the collaboration of



Les actes de la rencontre ont été élaborés sur la base des documents fournis par leurs auteurs, dans leur langue d'origine. Les éléments qui y sont reproduits engagent la responsabilité de leurs auteurs et non pas celle de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES)

The proceedings of the meeting have been elaborated on the basis of documents provided by the authors in their original language.

The elements that are herein reproduced engage the responsibility of their authors and not necessarily that of The Royal Institute for Strategic Studies (IRES)

Sommaire¹

PREFACE	6
SEANCE D'OUVERTURE/OPENING SESSION	9
Intervention de Monsieur Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES)	10
Opening address by Mr. Tawfik MOULINE, Director General of the Royal Institute for Strategic Studies	17
Intervention de Monsieur Nabil BENABDALLAH, Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville	24
La politique urbanistique de la capitale du Royaume, ville inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO par Monsieur Fathallah OUALALOU, Maire de Rabat	30
Défis futurs du monde urbain : quel modèle de développement pour la ville marocaine par Monsieur Abdelkrim BENNANI, Président de l'Association Ribat Al Fath pour le Développement Durable.....	37
Session n° 1 : Le futur des villes/The future of cities	43
The future of cities : a global perspective by Mr. Peter NIJKAMP and Mrs. Karima KOURTIT, VU University of Amsterdam (Netherlands).....	44
Sustainability issues in African cities by Mr. Arthur GETIS, San Diego - State University (USA)	53
Quelle stratégie, en termes de développement urbain et de renforcement de la compétitivité économique de la ville de Casablanca ? par Monsieur Hamid BEN ELAFDIL, Directeur du Centre Régional d'Investissement du Grand Casablanca (Maroc)	57
Reading demographic Tea Leaves : population change and urban futures by Mrs. Rachel S. FRANKLIN, University Brown Providence (USA)	62
Session n° 2 : Utilisation des terres et environnement dans les villes/Land use and environment in cities	69
Politique de la Ville : Esquisse d'une démarche pour une politique de ville inclusive et durable par Monsieur Mourad AMIL, Directeur de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna et Rhamna	70
La question urbaine dans la politique d'aménagement du territoire par Monsieur Abdelouahed FIKRAT, Directeur de l'Aménagement du Territoire (Maroc).....	77

¹ Conformément à l'ordre d'intervention, figurant dans le programme de la rencontre scientifique

Sustainability in the new urban world : lessons for Morocco by Mr. Neil REID and Mrs. Sujata SHETTY, University of Toledo (USA)	81
How to feed the cities : land use conflicts and urban agriculture by Mr. André TORRE and Mrs. Markéta BRAINE-SUPKOVA, UMR SAD-APT Agro Paris Tech (France)	86
Development of new geographies : focus on economic and industrial governance and their effects on economic and social upgrading in Central Europe by Mr. Milan BUCEK, University of Economics Bratislava (Slovakia).....	90
Fragmented cities : Place, migration and development in the global south by Lawrence A. BROWN, Ohio State Univ., Columbus (US).....	96
Regional economic impacts of natural disasters in Brazil : The case of floods in Sao Paulo by Mr. Eduardo HADDAD and Mrs. Eliane TEIXERIA, University of Sao Paulo (Brazil)	104
Session n° 3 : Gouvernance urbaine et vitalité économique/Urban governance and economic vitality of cities.....	109
What makes spatial planning spatial and are plans being prepared now any more spatial than those in the past ? by Mr. Peter BATEY, University of Liverpool (United Kingdom).....	110
Le développement des villes marocaines : challenges et perspectives par Monsieur Abdellah LEHZAM, Professeur à l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (Maroc)	121
New frontiers for growth : fundamental determinants for african port investments by Mrs. Francesca Romana MEDDA, University College London (United Kingdom).....	127
Innovation, cities and productivity by Mr. Hans LOOF, Royal Institute of Technology, Stockholm (Sweden).....	131
The Creative City in the New Urban World by Charlie KARLSSON, Jönköping International Business School (SE).....	137
Synthèse du panel de la session n° 4 : Gouvernance des villes futures/Summary : Governance of future cities.....	144
Session n° 5 : Développement urbain et dynamiques socio-culturelles/Urban development and socio-cultural dynamics	147
Dynamiques socio-culturelles en milieu urbain par Monsieur Ali AMAHAN, Enseignant-Chercheur, Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine (Maroc).....	152
The digital city and new spatio-temporal divisions of labor by Mrs. Emma FOLMER and Mr. Robert C. KLOOSTERMAN, Amsterdam Institute of Social Science Research (AISSR) - University of Amsterdam (Netherlands).....	156
The cultural base of cities in the future by Mr. Luigi FUSCO GIRARD, University of Naples Federico II (Italy).....	164

La politique des nouvelles villes satellitaires au Maroc par Monsieur Abdelghani ABOUHANI, Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Aménagement du Territoire au Ministère de l'Habitat, de l'urbanisme et de la Politique de la Ville (Maroc)	172
Towards socially sustainable cities in Africa by Mr. Antoine BAILLY, University of Geneva (Switzerland).....	177
Session n° 6 : Apport de la modélisation urbaine dans le décodage de la complexité des villes/Analysis and models of future cities	183
Urban dynamics: Some critical modeling issues by Mr. Geoffrey HEWINGS, Univ. Illinois, Urbana-Champaign (USA).....	184
Computers, urban studies and urban management by Mr. Jean-Claude THILL - University of North Carolina at Charlotte (USA).....	185
Addressing urban divide : looking into the spatial allocation of property rights and public investment by Mr. Tomaz Ponce DENTINHO - University of the Azores (Portugal)	196
One or infinite optimal city sizes ? In search of an equilibrium size for cities by Mr. Roberto CAMAGNI, Mrs. Roberta CAPELLO, Mrs. Andrea CARAGLIU - Polytechnic of Milan (Italy)	201
Menapolis : Système d'aide à la décision pour un développement urbain stratégique par Mme Hind BOUHIA, Directeur de la Stratégie à CDG Développement (Maroc)	208
Synthèse du panel de la session n° 7 : Nouvelles orientations stratégiques pour des villes compétitives durables et inclusives/Summary : New strategic directions for sustainable, inclusive and competitive cities.....	215
Synthèse de la rencontre/Summary of the meeting by Mrs Roberta CAPELLO, Mr. Abdellatif KHATTABI, Mr. Jean-Claude THILL, Mr. Said MOUFTI.....	222
BIOGRAPHIES	229
REFERENCES.....	255
PROGRAMME/PROGRAM	265



PREFACE

Objectifs et portée

Le monde sera de plus en plus urbain. Non seulement plus de gens vivront dans les zones urbaines - à l'heure actuelle déjà, plus de la moitié de la population mondiale est urbaine - mais celles-ci sont appelées à être de plus en plus source de prospérité, d'emploi et d'efficacité dans l'usage des ressources (énergie, sol, eau...). En effet, la ville - et plus largement les régions métropolitaines - est le lieu de cristallisation d'une grande diversité de forces centripètes et centrifuges, à travers lesquelles, elle génère de la richesse, non seulement pour ses résidents, mais, également, pour une communauté plus large (régionale, nationale, mondiale).

Les avantages que génèrent les villes sont en partie de nature économique, mais, également, d'ordre social, culturel et technologique. Pour exploiter ces avantages, des schémas de développement urbains novateurs paraissent nécessaires afin de jeter les bases renouvelées des villes futures qui soient à la fois durables, inclusives et compétitives. Cette nouvelle perspective du futur de notre planète est appelée « le Nouveau Monde Urbain ». Quatre grands défis concernant l'avenir du développement urbain, qui sont à la fois partagés par les villes des pays développés et celles des pays en développement, méritent, à ce titre, d'être cités :

- La qualité de vie dans les villes, dans le contexte des préoccupations de durabilité environnementale, mais, également, de la gestion des risques environnementaux, notamment ceux émanant du changement climatique.
- La cohésion sociale et l'équité dans les villes futures pour faire face aux risques de tensions sociales et garantir un vivre-ensemble harmonieux autour d'espaces de mixité sociale et culturelle rénovés.
- La compétitivité économique des villes, en tant que lieux d'éclosion de nouvelles opportunités et de vitalité socio-économique dans une économie mondialisée.
- L'aménagement du territoire dans les zones urbaines, de plus en plus denses, qui doit aider à faire face à l'étalement urbain, à l'habitat insalubre, tout en garantissant la disponibilité et l'efficacité des infrastructures et des transports publics.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la rencontre scientifique internationale, organisée par l'IRES, en collaboration avec l'INAU, le RSAI et le JPI Urban Europe sur le thème « Défis futurs du nouveau monde urbain : quel modèle de développement pour la ville marocaine? » dont les objectifs sont les suivants :

- Analyser en profondeur les forces motrices et les impacts du processus de développement culturel, économique, social et technologique, induit par les villes.
- Détecter les menaces qui pèsent sur les zones urbaines (changement climatique, sécurité, risques de catastrophes naturelles ou induites par l'Homme...).
- Identifier les nouvelles façons de (re)conception des villes dans un monde global et concurrentiel et passer en revue les idées les plus novatrices, de par le monde, en matière de politique de la ville.
- Identifier les pistes de solutions pour des politiques équilibrées qui renforcent le potentiel de développement des agglomérations urbaines dans le monde, de manière générale et au Maroc, en particulier.

Aims and scope

Our world will increasingly be an urban world. Not only will more people live in urban areas – at present already more than half of the world population –, but also will the source of prosperity, of employment and of resource efficiency use (energy, water, soil, etc.) increasingly be found in urban areas. The city – and in a broader context-metropolitan areas exert a great diversity of centripetal and centrifugal forces through which it generates an unprecedented wealth of external benefits, not only to its residents, but also to a wider community (regional, national, global).

These benefits are partly economic in nature, but also partly social, cultural or technological. To exploit such benefits, innovative urban development patterns seem necessary to lay the foundations for renewed cities in the future that are sustainable, inclusive and competitive. This new perspective on the future of our planet is called the *'The New Urban World'*. Four broad future challenges on urban development can be identified that hold for cities in both the developed and the developing world :

- The quality of life in cities, in the context of environmental sustainability concerns and long-range climate changes.
- Social cohesion and equity in cities to cope with future risks of social tensions and to ensure a harmonious living-together in renovated areas with a broad social mix.
- Economic competitiveness of cities as a source of new opportunities and socio-economic vitality in a global economy.
- Land use planning in urban area – often more dense – which may help to cope with urban sprawl and slums, while ensuring the availability and effectiveness of infrastructure, public transport and public amenities.
- It is within this context that a high-level international meeting on "Future challenges of the New Urban World: what model of development for the Moroccan city ?" will be organized in Rabat by IRES, with the collaboration of INAU, RSAI and JPI Urban Europe. The aim of this event is to :
- analyze in depth the driving forces and impacts of the process of cultural, economic, social and technological development induced by cities ;
- identify threats to urban areas (climate change, insecurity, risks of natural and human induced hazards...);
- propose new ways to (re) design cities in a global and competitive world and to review the most innovative ideas world-wide, in terms of urban policy ;
- explore possible solutions for balanced policies that enhance the development potential of urban agglomerations in the world in general, and Morocco in particular.



SEANCE D'OUVERTURE/OPENING SESSION

RESUME

L'intérêt que porte l'IRES à la problématique stratégique de la ville a été renforcé du fait des résultats issus de ses trois programmes d'études « Le lien social au Maroc », « Le changement climatique » et « La compétitivité globale du Maroc ». La problématique urbaine est accentuée avec le taux d'urbanisation qui atteint des taux sans précédent : la population urbaine représenterait, à l'horizon 2050, près de 70% de la population mondiale. Au Maroc, le taux d'urbanisation, qui n'excédait pas 10% au début du 20^{ème} siècle, s'est élevé à 29% en 1960 et serait de 68,5% en 2050, avec près de 28,4 millions de personnes vivant en milieu urbain.

La dynamique de l'urbanisation au Maroc soulève, à l'instar de nombreux pays en développement, plusieurs défis, en matière de gouvernance, de compétitivité, de création d'emplois, de mixité sociale, d'habitat, notamment le logement social, de cadre de vie et d'environnement et de sécurité. Les défis précités interpellent autant les pouvoirs publics que les opérateurs économiques et les acteurs de la société civile. Le milieu académique et les think tanks ont, également, un rôle à jouer à travers l'éclairage qu'ils peuvent apporter aux questions stratégiques, liées à l'avenir de la ville.

En définitive, comment, dès lors, faire de nos villes, concomitamment, des pôles de création de richesses et d'emplois, de compétitivité et d'innovation, des espaces conviviaux, agréables à vivre, inclusifs, solidaires et durables, des cités avec un cachet urbanistique propre, une identité et une âme ?

Monsieur le Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville,
Monsieur le Président de l'Association Ribat al Fath pour le Développement Durable,
Monsieur le Maire de Rabat,
Mesdames, Messieurs,

Je tiens, de prime abord, à souhaiter la bienvenue aux participants à la rencontre scientifique internationale « Défis futurs du monde urbain : quel modèle de développement pour la ville marocaine ? », notamment à ceux qui se sont déplacés de très loin pour contribuer par leur expertise à faire évoluer la réflexion sur un thème aussi important.

En organisant cette rencontre internationale, à laquelle sont conviés des acteurs publics et des experts marocains et internationaux, l'IRES souhaite lancer un débat de haut niveau sur l'état de la connaissance et les bonnes pratiques en matière de gestion, de planification et de prospective urbaine, à un moment où notre pays est en train d'élaborer une nouvelle politique de la ville.

L'intérêt que porte l'IRES à la problématique stratégique de la ville a été renforcé du fait des résultats issus de ses trois programmes d'études : « Le lien social au Maroc », « Le changement climatique » et « La compétitivité globale du Maroc ».

L'amélioration de la gouvernance des villes, le renouvellement des élites locales ainsi que la promotion d'une politique intégrée de la ville, favorisant l'inclusion et la mixité sociale, ont été mis en exergue dans les rapports du programme d'études sur le lien social. Le risque lié à une littoralisation excessive des activités économiques et humaines et l'impératif d'une gestion durable des ressources et des activités au sein de nos villes, ont été soulignés dans les rapports du programme d'études sur le changement climatique. La nécessité de rendre les villes maîtres de leur destin et d'accroître leur compétitivité a été l'une des recommandations du programme d'études sur la compétitivité globale du Maroc.

Depuis près d'un siècle, la planète est sous l'emprise d'une dynamique d'urbanisation effrénée, qui suscite des espoirs, en termes d'amélioration des conditions de vie des populations, notamment dans les pays en développement, mais, aussi, des inquiétudes au regard des défis posés en termes de durabilité environnementale. En 2008, pour la première fois de l'histoire, selon l'ONU, il y avait plus d'habitants en milieu urbain qu'en milieu rural. Avec 6 milliards d'habitants, la population urbaine représenterait à l'horizon 2050 près de 70% de la population mondiale.

La croissance de la population urbaine s'accroîtrait particulièrement dans les pays en développement qui abriteraient plus de 80% de la population urbaine mondiale en 2050. La progression la plus notable serait enregistrée au niveau de l'Afrique subsaharienne dont la population urbaine pourrait plus que tripler entre 2010 et 2050 contre un doublement au niveau de la zone MENA et de la région asiatique (hors Japon) et un accroissement de 38% pour l'Amérique latine.

Cette urbanisation accélérée nécessiterait des investissements conséquents en termes de réseaux d'assainissement, d'infrastructures et d'équipements de base qui pourraient être bien au-delà de la capacité financière des pays en développement. Elle poserait, également, des défis en termes de développement humain puisqu'elle risquerait d'accroître la pauvreté et l'inégalité d'accès aux services de base et à l'emploi.

Si les pays en développement ne mettent pas en œuvre une politique novatrice d'aménagement et d'équipement des villes, le nombre d'habitants vivant dans les bidonvilles pourrait atteindre 3 milliards de personnes, à l'horizon 2050 contre près d'un milliard actuellement selon les Nations-Unies (ONU-Habitat). Aussi, la gestion de l'urbanisation devrait-elle s'inscrire dans le cadre d'une vision globale de développement, axée sur l'intégration sociale, la durabilité environnementale et la bonne gouvernance.

Une ville bien pensée et bien gérée constitue un rempart contre le développement des activités informelles et la prolifération des espaces de non-droit et, par voie de conséquence, contre la détérioration des échanges économiques, la fragilisation des liens sociaux et la dégradation de la confiance envers les institutions. Ce qui engendrerait des effets positifs sur la compétitivité et l'attractivité des espaces urbains. Aussi est-il judicieux, pour encadrer et harmoniser le développement urbain, de penser la ville comme un espace intégré de vie sociale et culturelle, d'échanges économiques, de gestion environnementale responsable et de pratique démocratique.

Au Maroc, le taux d'urbanisation, qui n'excédait pas 10% au début du 20ème siècle, s'est élevé à 29% en 1960, d'après le premier recensement du Maroc indépendant, soit 3,4 millions d'urbains et à 55,1% en 2004, soit 16,5 millions d'urbains. En 2050, il y aurait 28,4 millions de personnes vivant en milieu urbain, soit 68,5% de la population globale marocaine, selon le Haut-Commissariat au Plan.

Dans les années 80, une nouvelle politique de gestion urbaine a été esquissée au Maroc. L'Etat a progressivement abandonné la gestion autoritaire de l'espace urbain, où il cherchait à être partout et à tout faire, pour s'orienter vers un mode participatif de gestion et d'intermédiation, processus qui est toujours en cours.

La dynamique de l'urbanisation au Maroc soulève, à l'instar de nombreux pays en développement, plusieurs défis, en matière de gouvernance, de compétitivité, de création d'emplois, de mixité sociale, d'habitat, notamment le logement social, de cadre de vie et d'environnement et de sécurité.

Le défi de la gouvernance

Le rapport faisant le bilan des cinquante années d'indépendance du Maroc, publié en 2006, révèle, à juste titre, que l'effort d'équipement du pays et la gouvernance de son espace n'ont commencé à s'inscrire que tardivement dans le cadre d'une logique d'aménagement du territoire. Ce rapport a également identifié la question de la gouvernance, notamment locale, comme l'un des principaux nœuds du futur du Maroc.

En 2011, le Maroc a adopté une nouvelle constitution qui fait le pari de la bonne gouvernance pour gagner la bataille du développement. L'organisation territoriale du Royaume est dorénavant fondée sur une régionalisation avancée qui ne manquerait pas de transformer les rapports entre l'Etat, les régions et les villes. En novembre 2011, le Maroc a, pour la première fois de son histoire, créé un département dédié à la politique de la ville.

Une nouvelle politique de la ville est en train de voir le jour. Son succès est tributaire d'une gouvernance efficiente en mesure, entre autres, d'anticiper les besoins de la ville de demain. Pour ce faire, elle devrait être pensée à moyen et à long terme, éviter l'approche fragmentaire en vue d'une meilleure intelligibilité des problématiques de la ville, être transversale, multidimensionnelle, participative et anticipative et s'appuyer, pour la réussite de sa mise en œuvre, sur des financements innovants.

Le relèvement du défi de la gouvernance passe par l'émergence d'une élite locale, représentative de la volonté des populations urbaines et apte à formuler une planification urbaine stratégique, adaptée aux spécificités et à la typologie des villes (ville métropole, ville moyenne, petite ville). Il suppose, également, une modernisation accélérée de l'administration et des services municipaux en vue de répondre, efficacement, aux attentes des citoyens et de développer le lien de confiance entre les élus locaux et les élites d'une part et les citoyens d'autre part.

Le défi de la compétitivité et de l'innovation

La compétitivité de la ville constitue aujourd'hui un levier incontournable de la compétitivité globale d'un pays. D'ailleurs, les avantages compétitifs d'une nation tirent leur substance des atouts qu'offrent les milieux urbains.

Espaces de créations de richesses par excellence, les villes sont des relais importants notamment en matière d'attrait des investissements étrangers et de dynamisation des échanges commerciaux avec l'extérieur. Leur développement harmonieux et équilibré à tous les niveaux (ressources humaines qualifiées, investissement conséquent en recherche & développement, disponibilité des infrastructures, organisation efficiente des transports et environnement général des affaires fiable) est un des déterminants clés en matière d'attractivité et de compétitivité. C'est dans cet esprit que le Maroc ambitionne de faire de certaines de ses villes des hubs régionaux, voire internationaux en matière de finance internationale (Casablanca Financial City) ou de transport transnational (Tanger-Med...).

Aujourd'hui, l'un des défis majeurs auxquels sont confrontées les villes marocaines est celui de développer des activités économiques à fort contenu en emplois. Il s'agit d'un défi de taille pour un pays en transition démographique avancée comme le Maroc où le taux d'emploi de la population active demeure faible (37,6% en 2010, selon le HCP) par rapport à la moyenne observée dans les pays émergents (autour de 55% en 2008, selon l'OIT).

Les défis sociaux et culturels

L'un des axes importants d'une politique de la ville inclusive est de promouvoir le développement humain, sans omettre de favoriser les brassages sociaux et culturels par le bannissement de l'enfermement spatial et la marginalisation sociale et de privilégier l'intégration spatiale des services de base sociaux et culturels ; l'objectif poursuivi étant de renforcer le lien social et de préserver l'identité culturelle de la ville.

La mixité culturelle se nourrit, généralement, de la diversité architecturale des quartiers, lesquels constituent l'unité socio-spatiale de base où peut se forger la mixité sociale. A cet effet, il est nécessaire que nos villes célèbrent leurs quartiers, à travers leur histoire, leur mémoire ainsi que le patrimoine bâti.

Pour assurer la mixité sociale et le bien-être des citoyens en milieu urbain, il est opportun d'apporter des solutions à l'habitat anarchique et insalubre, qui soient socialement équitables, économiquement viables et architecturalement et esthétiquement attractives. A ce sujet, il est impératif de résoudre la problématique du foncier qui constitue l'un des déterminants clés de l'évolution future des villes.

La politique de l'habitat mérite d'être revue de manière à assurer un meilleur équilibre entre le désir de construire des villes nouvelles, satellites et autonomes, par rapport aux grandes villes et le besoin urgent de ré-urbanisation de nos agglomérations.

Le défi environnemental

L'accès à un environnement sain est un droit garanti par la Constitution du Royaume. Partant de ce fait, le développement urbain ne peut que s'inscrire dans un contexte de développement durable, avec une gestion appropriée des déchets solides et liquides, une politique de lutte vigoureuse contre la pollution de l'eau et de l'air, une politique énergétique, basée sur le développement des énergies renouvelables et sur l'efficacité énergétique ainsi que le développement des espaces verts dans les villes.

La promotion de l'économie verte est l'une des options permettant aux villes marocaines de tirer profit des opportunités existantes en termes de croissance économique et de préservation de l'environnement selon un modèle de développement qui leur permettra de se préparer dès à présent aux nouveaux impératifs de la compétitivité « verte ».

La forte densité des populations et des activités humaines dans les villes côtières (60% de la population marocaine et 52% de l'activité touristique) plaide en faveur de la sauvegarde du littoral, lequel est menacé, dans un contexte de changement climatique, par les effets associés à l'élévation du niveau de la mer. Le risque est réel dans les zones où il y a conjonction de la sensibilité naturelle du milieu et son exposition aux aléas climatiques potentiels comme c'est le cas, par exemple, de Casablanca, Tanger, Mohammédia, Nador et Saïdia.

Le développement du littoral nécessite, en particulier, un engagement fort des pouvoirs publics, par le biais de politiques publiques intégrées et rationnelles, favorisant la préservation des zones côtières. Pour cela, il est essentiel de promouvoir une législation spécifique et une politique d'aménagement du territoire, qui atténueraient aussi bien la pression sur les zones côtières que le déséquilibre territorial entre le littoral et l'intérieur.

Le défi de la sécurité au sens large

Les enjeux sécuritaires sont multiples puisqu'il s'agit non seulement de renforcer la capacité des villes marocaines à anticiper et à gérer les risques naturels et technologiques ainsi que ceux d'origine anthropique et de tenir compte des préoccupations grandissantes des citoyens, en rapport avec la criminalité urbaine, mais, aussi, d'asseoir les bases d'une nouvelle culture politique de dialogue et de négociation face aux mouvements sociaux de contestation, préconisant le recours à des mécanismes rénovés en matière d'intermédiation sociale.

Enfin, il est primordial de trouver une solution au phénomène d'étalement urbain qui prend des proportions importantes, notamment dans les grandes villes. S'il n'est pas maîtrisé, ce phénomène provoquerait, entre autres, une réduction de la surface des terres à vocation agricole et menacerait, en partie, la sécurité alimentaire de la population.

Les défis précités interpellent autant les pouvoirs publics que les opérateurs économiques et les acteurs de la société civile. Le milieu académique et les think tanks ont, également, un rôle à jouer à travers l'éclairage qu'ils peuvent apporter aux questions stratégiques, liées à l'avenir de la ville. Je vous livre ici quelques-unes en guise de pistes de réflexion :

- Quelle gouvernance municipale, quelles structures d'intermédiation et quel dialogue entre citoyens, élites locales et élus pour une politique de la ville exigeante, dynamique et transparente ?
- Quelle administration et quels services municipaux pour moderniser la gouvernance de la ville et répondre aux attentes des citoyens ?
- Quelle planification urbaine stratégique pour prendre en considération les besoins futurs de la ville ?
- Comment développer les ressources humaines et les capacités en infrastructures pour attirer davantage d'investissements et développer des activités économiques génératrices d'emplois permanents ?

- Comment pallier le déficit en terrains viabilisés et dépasser les difficultés liées à la disponibilité des infrastructures pour forger la compétitivité des villes ?
- Comment optimiser les transports en commun pour favoriser la mobilité à l'intérieur des villes tout en atténuant l'impact négatif sur l'environnement ?
- Quelle politique sociale et culturelle pour renforcer la mixité et l'inclusion au sein des villes ?
- Quelle politique du logement pour solutionner l'habitat anarchique et insalubre en prenant en considération les exigences sociales, économiques, esthétiques et architecturales ?
- Quel rôle devrait-être celui du quartier comme une unité socio-spatiale de base dans les rapports humains, les échanges culturels et la circulation des biens et services au sein de la ville ?
- Comment ressusciter l'histoire, la mémoire et le patrimoine bâti de la ville et de ses quartiers pour renforcer son attractivité et sa convivialité ?
- Quelle politique environnementale et énergétique pour assurer un développement durable et responsable de la ville et comment faire du concept de l'économie verte la clé de voûte de la politique de la ville ?
- Comment renforcer la sécurité de la ville et des citoyens face à la montée de la criminalité urbaine et à la violence de certains mouvements sociaux de contestation et comment anticiper et gérer les risques naturels et technologiques?
- Comment développer la connaissance scientifique et comment forger les curricula de formation pour mieux cerner les défis et les enjeux du nouveau monde urbain et être en mesure de répondre aux attentes des citoyens, d'aujourd'hui et de demain ?

En définitive, comment, dès lors, faire de nos villes, concomitamment, des pôles de création de richesses et d'emplois, de compétitivité et d'innovation, des espaces conviviaux, agréables à vivre, inclusifs, solidaires et durables, des cités avec un cachet urbanistique propre, une identité et une âme ?

Tout en réitérant la bienvenue à l'IRES à vous tous, je souhaite plein succès aux travaux de cette rencontre scientifique internationale.

**Opening address by Mr. Tawfik MOULINE, Director
General of the Royal Institute for Strategic Studies**

ABSTRACT

IRES's interest in urban' strategic issues was further sharpened by the outcome of its three research programs on : "Social bond in Morocco," "Climate change," and "Morocco's global competitiveness". Urban issues are highlighted, through urbanization rate never reached before: urban population is expected to account for 70% of the world population by. In Morocco, the urbanization rate, which did not exceed 10% in the early 20th Century, reached 29% in 1960 and will stand at 68.5% of the overall Moroccan population that is 28.4 million inhabitants living in cities, in 2050.

Not unlike many other developing countries, the urbanization dynamic has given rise to a number of challenges related to governance, competitiveness, job creation, social mixity, housing - mainly low-income housing- life conditions, environment and security. The challenges highlighted above call upon not only public authorities, but also economic actors and civil society, to take action. Academics and think tanks also have a role to play in shedding light on some key issues relating to the future of cities.

In sum, how can we turn our cities into centers of growth and employment, competitiveness and innovation, but also friendly, pleasant, inclusive, caring and sustainable spaces? How do we transform them into cities with their own urban character, identity and soul?

Mr. The Minister of Housing, Urban Development and Urban Policy,
Mr. The Mayor of Rabat,
Mr. The President of the Association Ribat al Fath for Sustainable Development,
Ladies and Gentlemen,

From the outset, I wish to extend a warm welcome to participants to this international scientific conference on "the Challenges ahead for the new urban world: what development model for Moroccan cities?" and most notably, to those who have come a long way to share their expertise and contribute to advancing our thinking on a topic of such importance.

IRES is organizing this international conference, to which Moroccan and international officials and experts have been invited, with the intent of spurring a high level discussion on available knowledge and good practices in urban management, planning and forecasting. This initiative comes at a time when our country is in the process of designing a new urban policy.

IRES's interest in urban' strategic issues was further sharpened by the outcome of its three research programs on: "Social ties in Morocco," "Climate change," and "Morocco's global competitiveness."

The results stemming from the research program on social ties emphasize the need for improved city governance, the renewal of local elites and the promotion of integrated urban policies, which foster social inclusion and mixity. The conclusions of the research program on climate change underscore the risk associated with the concentration of human and economic activities in coastal areas and the imperative of sustainable management of resources and activities in our cities. The need to ensure that cities are masters of their own destinies and become more competitive is one of the key recommendations of the research program on Morocco's global competitiveness.

For over almost a century, our planet has been driven by a movement of reckless urbanization, which has given rise to hopes in terms of better living standards, most notably in developing countries, but which has also brought about concerns given challenges relating to environmental sustainability. According to the United Nations, 2008 marked the first time in history when the inhabitants of urban areas outnumbered those living in rural areas. With 6 billion inhabitants, urban populations are expected to account for 70% of global population by 2050.

The growth in urban population is expected to be particularly rapid in developing countries, which will be home to 80% of global urban population by 2050. The fastest growth will be recorded in Sub-Saharan Africa, where urban population could more than triple between 2010 and 2050, as compared to a two-fold growth in the MENA region and in Asia (excluding Japan) and a 38% increase in Latin America.

This rapid urbanization will require substantive investment in sanitation networks, infrastructure and basic equipments, which by far exceed the financial means of developing countries. It also raises human development challenges as it is likely to exacerbate poverty and unequal access to basic services and employment.

If developing countries do not implement innovative urban development and equipment policies, the number of inhabitants living in slums could reach 3 billion by 2050, as against one billion currently according to the UN (UN-Habitat). Moreover, the management of urbanization must be conceived within a broader development vision, based on social integration, sustainable development and good governance.

A well thought-out and managed city provides a bulwark against the thriving of informal economies and the proliferation of areas of lawlessness and, as a result, against the degradation of economic activities, the weakening of social ties and decline of confidence in institutions.

Such a city can boost competitiveness and make urban spaces more attractive. Thus, in order to ensure harmonious and well thought-out urban development, it is judicious to think of a city as an integrated space of social and cultural life, economic activity, responsible environmental management and democratic practice.

In Morocco, the urbanization rate, which was below 10% in the early 20th Century, reached 29%, that is 3.4 million city-dwellers, in 1960, according the first census carried out in post-independent Morocco, and grew to 55.1% in 2004, that is 16.5 million urban dwellers. By 2050, the High Planning Commission expects that 28.4 million inhabitants will live in cities, that is, 68.5% of the overall Moroccan population.

In the 1980's, a new urban management policy was outlined in Morocco. The State progressively let go of its authoritarian management of urban space, in which it attempted to do everything and be everywhere, and shifted towards a more participatory management and intermediation approach. This process is still underway.

Not unlike many other developing countries, the urbanization dynamic has given rise to a number of challenges relating to governance, competitiveness, job creation, social mixity, housing--most notably low-income housing-- life conditions, environment and security.

The challenge of governance

Published in 2006, the report that takes stock of Morocco's fifty years of independence quite rightly reveals that efforts to equip the country and manage its space were late to embrace a territorial planning mindset. This report also identifies the issue of governance, and specifically local governance, as among the main Morocco's future nodes.

In 2011, Morocco adopted a new Constitution which wagers on good governance to meet the challenges of development. The Kingdom is henceforth organized based on the principle of advanced regionalization, which will undoubtedly transform the relationship between the State, regions and cities. In November of 2011, a Department in charge of Urban Policies was created, marking a first in the history of Morocco.

A new urban policy is emerging. Its success will hinge on efficient governance, capable, among other tasks, of anticipating the needs of the city of tomorrow. To do so, policy will have to be designed for the medium and the long term and avoid piecemeal approaches in order to better reckon with the various challenges, to be cross-cutting, multidimensional, participatory and anticipatory, and depend for its implementation on innovative financial resources.

The ability to meet the governance challenge depends on the emergence of a local elite, which is representative of the will of urban populations and able to design urban planning strategies that are adapted to the specificities and typology of their cities (metropolis, medium size or small city). It also requires a rapid modernization of administrative and municipal services to better meet the expectations of city-dwellers and build trusting relationships between local elected officials and elites on the one hand and city-dwellers on the other.

The challenge of competitiveness and innovation

The competitiveness of cities is nowadays an essential lever for the overall competitiveness of a country. In fact, a nation's competitive advantages are drawn, in substance, from the assets of its urban areas.

As the backdrop for wealth creation par excellence, cities can attract foreign investment and spur foreign trade significantly. Their harmonious and balanced development in all respects – qualified human resources, substantial investment in research and development, availability of infrastructure, efficient transport and a reliable business climate—is pivotal in terms of competitiveness and attractiveness. This is why Morocco aims to transform some of its cities into regional, if not international, hubs for global finance (Casablanca Finance City) or transnational transport (Tangier-Med...).

Nowadays, one of the main challenges that Moroccan cities are confronted with is that of developing economic activities which can generate large-scale job creation. This is a major conundrum for a country such as Morocco, which is undergoing an advanced demographic transition and where the employment rate of active population remains low (37.6% in 2010, according to the HCP) as compared to the average rate in emerging countries (close to 55% in 2008, according to the ILO).

Social and cultural challenges

One important aspect of an inclusive urban policy is its ability to foster human development while also promoting social and cultural mixity by rejecting spatial confinement and social marginalization and ensuring the spatial integration of basic social and cultural services. The goal pursued is that of reinforcing social ties and preserving the city's cultural identity.

Cultural diversity is generally fueled by the architectural variety of districts, which constitute the basic socio-spatial unit in which different social groups come together and intermingle. To this end, our cities must celebrate their districts, through their history, memory and built heritage.

In order to ensure social mixity and citizens' wellbeing in cities, it is important to find socially fair, economically viable and architecturally and aesthetically attractive alternatives to unplanned and substandard housing. In this respect, it is essential to resolve land ownership issues, which will constitute a key factor in the future evolution of cities.

The housing policy must be reviewed in such a way as to ensure a better balance between the inclination to build new satellite cities which are autonomous from larger cities and the urgent need to re-urbanize our cities.

The environmental challenge

Access to a healthy environment is a right guaranteed by the Kingdom's Constitution. That's why urban development cannot but be part and parcel of sustainable development, with adequate management of solid and liquid waste, stringent water and air pollution policies, an energy policy based on renewables and energy efficiency and the promotion of green areas within cities.

Promoting a green economy is one of the options available to cities to draw benefit from existing economic growth opportunities while protecting the environment, based on a development model which enables them to immediately start preparing for the requirements of green competitiveness.

The high density of population and human activity in coastal cities (60% of Moroccans and 52% of tourism activities) calls for coastal protection measures, especially as these areas are threatened by effects associated with rising sea-water levels due to climate change. This risk is especially acute in areas with a combination of sensitive natural environments and exposure to potential climate hazards, as is the case, for example, in Casablanca, Tangier, Mohammedia, Nador and Saïdia.

Coastal development specifically requires strong commitment on the part of public authorities, translated into integrated and streamlined public policies which promote the protection of coastal areas. To this end, it is essential to develop specific legislation and a land use policy capable of easing the pressure in coastal zones and redressing the imbalance between coastal and inner regions.

The challenge of security

Security challenges are numerous. They include the need to bolster Moroccan cities' ability to anticipate and manage natural, technological as well as anthropogenic risks, while taking into account citizens' growing concerns with urban crime. It is also a matter of laying the foundations of a political culture based on dialog and negotiation with social unrest movements and drawing on renewed social intermediation mechanisms.

Lastly, it is pivotal to resolve the issue of urban sprawl, which has taken worrisome proportions especially in some large cities. Failure to curb this phenomenon could result, among other things, in the reduction in the land surface dedicated to agriculture, and thus partially jeopardizing food safety.

The challenges detailed above call upon not only public authorities, but also economic players and civil society, to take action. Academics and think tanks also have a role to play in shedding light on some key issues relating to the future of cities. I have outlined a few of these questions below to serve as avenues for further reflection:

- What type of municipal governance, intermediation structures and dialog between citizens, local elected officials and elites are needed to achieve a demanding, dynamic and transparent urban policy?
- What type of administration and municipal services are needed to modernize urban governance and meet citizens' expectations?
- What strategic urban planning to meet cities' future needs?
- How to develop the human resources and infrastructure needed to attract more investment and develop economic activities capable of generating steady employment?
- How to address the shortage of building plots and overcome difficulties linked to the availability of infrastructure in order to bolster cities' competitiveness?
- How to optimize public transport to promote mobility within cities while reducing environmental impact?
- What social and cultural policies should be adopted to foster diversity and inclusion within cities?
- What housing policy to address the issue of improvised and substandard housing while taking into account social, economic, aesthetic and architectural considerations?
- What role should districts, as basic socio-spatial units, play in human relations, cultural exchanges and the circulation of goods and services within a city?
- How to revive cities' history, memory, built heritage and neighborhoods so as to make them more attractive and friendlier?
- What environmental and energy policy should be adopted to ensure the sustainable and responsible development of cities and how can the concept of green economy be the cornerstone of urban policies?

- How to provide better security to cities and citizens in light of rising urban crime and the violence of certain social unrest movements, while also anticipating and managing natural and technological risks?
- How to foster scientific knowledge and develop training curricula to better grasp the challenges of the new urban world and meet the needs of today and tomorrow's citizens?

In short, how can we turn our cities into centers of growth and employment, competitiveness and innovation, but also friendly, pleasant, inclusive, caring and sustainable spaces? How do we transform them into cities with their own urban character, identity and soul?

Once again, I reiterate my warmest welcome to you at IRES and wish full success to this international scientific meeting.

RESUME

Les deuxième et troisième décades du 21^{ème} siècle marqueront un moment sans précédent dans l'histoire de l'humanité. La moitié de la population mondiale vit actuellement dans les villes, une proportion qui atteindra 60% en 2030 et 70% en 2050. Cette nouvelle ère de dominance urbaine et de mondialisation économique a engendré jusqu'alors des schémas de développement qui offrent des opportunités majeures de croissance tout en posant par ailleurs des défis considérables à relever.

Le modèle mondial standard d'urbanisme en cours a engendré jusqu'alors de la pauvreté, des ségrégations, des densités inadaptées et la dégradation de l'environnement. D'une part, ce modèle n'a pas démontré sa capacité à produire les bénéfices attendus des économies d'agglomération que pourraient offrir les villes. D'autre part, il a privé progressivement la ville de sa convivialité, avec l'amenuisement de la rue et de l'espace public. Ce modèle de développement et d'aménagement a de ce fait isolé une large part de la population dans des portions de villes insalubres et marginalisées, déconnectées de la ville formelle, où les quartiers s'enferment eux-mêmes progressivement en se dotant de dispositifs de surveillance et de contrôle. Les conséquences inattendues de ce modèle d'urbanisme incluent l'augmentation du coût de la vie urbaine, la montée du chômage et la croissance de la consommation d'énergie, sans compter l'absence de maîtrise des impacts environnementaux.

Au Maroc, la question urbaine est aujourd'hui plus que jamais au cœur des principaux enjeux du développement compte tenu que les défis à relever sont nombreux, qu'il s'agisse de répondre aux besoins inhérents à cette urbanisation galopante, de garantir la cohésion sociale, de renforcer l'attractivité des villes ou d'assurer l'intégration de la durabilité dans l'aménagement et la planification urbaine à travers des démarches concertées fondées sur la connaissance des interrelations complexes et dynamiques entre les systèmes sociaux, économiques et écologiques.

De même, l'intérêt accordé à la question urbaine s'est poursuivi par la création d'un département en charge de la « politique de la ville » dont le programme gouvernemental a défini les contours et les priorités de cette nouvelle politique publique volontariste ayant pour objectifs majeurs de développer des villes inclusives, productives, solidaires et durables notamment, par le renforcement du rôle des villes en tant que pôle de développement, créateur de richesses et d'emplois pour le plus grand nombre, l'amélioration du cadre de vie des zones urbaines qui connaissent un déficit, la revitalisation des centres urbains en perte de compétitivité et la promotion de la durabilité des villes.

ABSTRACT

Speech by the Minister of Housing, Urban Development and Urban Policy

The second and third decades of the 21st century will mark an unprecedented moment in the history. Half the world's population now lives in cities; this proportion will reach 60% in 2030 and 70% in 2050. This new era of urban dominance and economic globalization has created hitherto development schemes that offer major growth opportunities while also posing considerable challenges.

The global standard planning model has generated poverty, segregation, inadequate densities and environmental degradation. On one hand, this model has not been able to produce the expected benefits from economies of agglomeration that cities should provide profits. On the other hand, this model has gradually deprived the city of its conviviality, with the depletion of streets and public spaces.

This model of development and planning has thus isolated a large part of the population in portions of unhealthy and marginalized cities, disconnected from the formal city, where neighborhoods are locked themselves gradually acquiring devices monitoring and control. The unintended consequences of this planning model include the rising cost of urban living, rising unemployment and the growth of energy consumption, and also the lack of control of environmental impacts.

In Morocco, the urban question is now more than ever a key of development issues given that the challenges are many, whether to meet the needs inherent in this urbanization, ensure social cohesion, enhance the attractiveness of cities or to ensure the integration of sustainability in urban planning through collaborative approaches based on the understanding of complex and dynamic interrelationships between social, economic and ecological systems.

Similarly, the interest given to the urban issues was followed by the creation of a department in charge of the "urban policy" that the government program has defined the outlines and priorities of the new government policy with proactive major objectives of developing inclusive cities, productive, inclusive and sustainable in particular by strengthening the role of cities as a center of development, creating wealth and jobs for the greatest number for the improvement of urban areas living conditions with a deficit, the revitalization of urban centers in loss of competitiveness and promoting the sustainability of cities.

Mesdames et Messieurs,

C'est avec un grand intérêt et un réel plaisir que je participe à l'ouverture de cette rencontre scientifique internationale organisée par l'Institut Royal des Etudes Stratégiques.

C'est un honneur pour le Maroc d'accueillir un panel large et diversifié d'experts pour débattre d'un thème d'une importance capitale qui est celui des défis futur du monde urbain et de s'interroger sur le modèle de développement pour la ville marocaine.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à l'ensemble des intervenants : représentants des organisations multilatérales, des institutions financières internationales, des entreprises publiques et privées, des ONG ainsi qu'aux éminents experts, qui se sont donné rendez-vous à cette manifestation.

Je voudrais également remercier l'Institut Royal des Etudes Stratégiques pour le choix du thème et sa mobilisation pour mettre sur pieds cette conférence. Cet engagement reflète bien sa pleine inscription dans les stratégies de développement durable de notre pays.

Mesdames et Messieurs,

Les deuxième et troisième décades du 21ème siècle marqueront un moment sans précédent dans l'histoire de l'humanité. La moitié de la population mondiale vit actuellement dans les villes, une proportion qui atteindra 60% en 2030 et 70% en 2050. L'explosion urbaine se concrétise aujourd'hui avec plus de 450 villes dans le monde comptant plus d'un million d'habitants et une vingtaine de mégapoles de plus de 10 millions de citoyens.

A juste titre, il convient de rappeler que les 600 grandes villes abritent actuellement 1.5 Billion d'habitants soit 22% de la population globale et produisent plus de 30 Trillion de dollars soit plus de la moitié du PIB mondial et il est prévu que ces mêmes villes abriteront 2 Billion d'habitants en 2025 soit 25% de la population globale et produiront 64 trillions de dollars soit 60% du PIB mondial.

Cette nouvelle ère de dominance urbaine et de mondialisation économique a engendré jusqu'alors des schémas de développement qui offrent des opportunités majeures de croissance tout en posant par ailleurs des défis considérables à relever.

Le modèle mondial standard d'urbanisme en cours a engendré jusqu'alors de la pauvreté, des ségrégations, des densités inadéquates et la dégradation de l'environnement. D'une part, ce modèle n'a pas démontré sa capacité à produire les bénéfices attendus des économies d'agglomération que pourraient offrir les villes.

D'autre part, il a privé progressivement la ville de sa convivialité, avec l'amenuisement de la rue et de l'espace public. Ce modèle de développement et d'aménagement a de ce fait isolé une large part de la population dans des portions de villes insalubres et marginalisées, déconnectées de la ville formelle, où les quartiers s'enferment eux-mêmes progressivement en se dotant de dispositifs de surveillance et de contrôle.

Les conséquences inattendues de ce modèle d'urbanisme incluent l'augmentation du coût de la vie urbaine, la montée du chômage et la croissance de la consommation d'énergie, sans compter l'absence de maîtrise des impacts environnementaux.

La croissance des bidonvilles appelée à s'accroître pour accueillir près de 889 millions de personnes en 2020, constitue aujourd'hui l'un des grands défis auxquels font face les villes.

Mesdames et Messieurs,

A l'instar des autres pays, les villes marocaines constituent aujourd'hui l'espace de vie de la majorité de la population marocaine, le cadre territorial de son enracinement, le lieu d'ancrage de la plupart des activités, des richesses et de la production nationale.

Pour illustrer cet état de fait, il faut rappeler que :

- Les villes marocaines ne constituent dans l'ensemble que 2% de la superficie du territoire national, mais elles abritent 62% de la population totale du pays, produisant 75% du PIB et drainant 70% des investissements.
- D'à peine 8% au début du XXème siècle, le taux d'urbanisation est passé à 62% et il est prévu qu'il atteigne près de 70% à l'horizon 2025.
- La population urbaine au Maroc a été multipliée par 40 en l'espace d'un siècle répartie sur plus de 350 villes et centres urbains.
- La population urbaine marocaine enregistre un apport démographique additionnel de 350.000 personnes par an. En termes de nombre de ménages, ce sont quelques 130.000 ménages additionnels que le milieu urbain enregistre annuellement.

Mesdames et Messieurs,

La question urbaine est aujourd'hui plus que jamais au cœur des principaux enjeux du développement au Maroc compte tenu que les défis à relever sont nombreux, qu'il s'agisse de répondre aux besoins inhérents à cette urbanisation galopante, de garantir la cohésion sociale, de renforcer l'attractivité des villes ou d'assurer l'intégration de la durabilité dans l'aménagement et la planification urbaine à travers des démarches concertées fondées sur la connaissance des interrelations complexes et dynamiques entre les systèmes sociaux, économiques et écologiques.

Le Maroc a engagé durant les dernières années de nombreuses initiatives à dynamiques positives pour mieux bénéficier du rôle positif des villes comme espaces générateurs de solutions.

Passant d'un changement de logique des politiques publiques, d'une logique de rattrapage à une logique de développement urbain durable, notre pays a prôné la question urbaine comme l'un des piliers majeurs du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) de 2004, du Rapport du Développement Humain (RDH 50) et des axes importants des nombreuses stratégies de développement à impact urbain initiées.

A juste titre, le programme initié « villes sans bidonvilles » VSB concernant près de 348 000 ménages dans 85 villes, soit un coût global de 25 milliards de Dirhams a permis la déclaration de 43 villes sans bidonvilles avec un taux de réalisation global de 70% soit une baisse des bidonvilles dans la population urbaine de 8.2% en 2004 à 3.9% en 2010. Ces efforts ont été couronnés par le prix ONU-Habitat décerné au Maroc en 2010.

De même, l'intérêt accordé à la question urbaine s'est poursuivi par la création d'un département en charge de la « politique de la ville » dont le programme gouvernemental a défini les contours et les priorités de cette nouvelle politique publique volontariste ayant pour objectifs majeurs de développer des villes inclusives, productives, solidaires et durables notamment, par le renforcement du rôle des villes en tant que pôle de développement, créateur de richesses et d'emplois pour le plus grand nombre, l'amélioration du cadre de vie des zones urbaines qui connaissent un déficit, la revitalisation des centres urbains en perte de compétitivité et la promotion de la durabilité des villes.

C'est ainsi qu'un débat national a été mené durant le premier semestre de l'exercice courant et a été couronné par l'organisation des premières assises de cette nouvelle politique publique après avoir tenu de nombreuses concertations centrales, régionales et citoyennes.

Outre l'adoption d'un référentiel édictant les principes de cette politique et les modalités de sa mise en œuvre, de nombreuses actions sont actuellement en cours à savoir :

- l'élaboration d'un schéma national des villes à l'horizon 2040 pour mieux anticiper le comportement du système des villes ;
- l'opérationnalisation des premiers projets pilotes des projets d'agglomérations et projets de villes ;
- l'élaboration d'une loi d'orientation y afférente ;
- la mobilisation des outils et modes de contractualisation et la diversification des moyens de financement.

Partant de notre héritage riche de par sa tradition urbaine, son ouverture sur les valeurs universelles, son attachement à ses racines, sa diversité culturelle et son partage des valeurs de progrès, nous ambitionnons, à travers à cette nouvelle politique de la ville, faire des villes marocaines :

- des villes démocratiques et citoyennes ;
- des villes inclusives et participatives ;
- des villes dotées d'une vision pour le futur ;
- des villes du bien-être et du vivre-ensemble ;
- des villes créatives, des villes de culture ;
- des villes pacifiées ;
- des villes accessibles et de mobilité ;
- des villes favorisant l'emploi ;
- des villes disposant de services publics efficaces ;
- des villes sans bidonvilles ;
- des villes plus propre, plus verte, plus compacte.

Mesdames et Messieurs,

En félicitant encore une fois les membres de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques de s'être saisi de cette question si stratégique et cruciale pour l'avenir du Maroc, je ne doute pas que nous aurons autant de plaisir et d'intérêt à suivre les différentes interventions qui se succéderont au cours de cette rencontre et qui nous permettront certainement d'affiner notre démarche et notre perception des choses en bénéficiant des expériences étrangères en la matière.

J'aimerais conclure en félicitant l'ensemble des équipes qui se sont mobilisées pour réussir l'organisation de cette importante manifestation.

Je vous souhaite plein succès dans vos travaux et vous remercie de votre attention.

La politique urbanistique de la capitale du Royaume, ville inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO par Monsieur Fathallah OUALALOU, Maire de Rabat

RESUME

Le monde de demain, et déjà d'aujourd'hui, est un monde urbain. Le XXe siècle était un siècle de l'urbanisation du Nord ; le XXIe siècle va être le siècle de l'urbanisation du Sud, notamment de l'Afrique. Gérer les espaces urbains est une dynamique qui doit muer par deux logiques qui sont organiquement liées : la logique de l'efficacité et de la compétitivité, et la logique de la solidarité.

Comment Rabat tente de gérer son urbanisme ? Essentiellement en tenant compte de ses atouts et des défis. Elle a plusieurs atouts : ville verte, ville durable avec deux grands événements qui accompagnent sa mutation : 2012, année du centenaire de Rabat en tant que capitale du Royaume et du 1^{er} au 4 octobre 2013, Rabat va abriter le 4e congrès mondial des Cités et Gouvernements Locaux Unis.

Pour ce qui est des contraintes, nous pouvons citer le système de transport au niveau de l'agglomération, la gestion des déchets solides, mettre fin à des quartiers de bidonvilles. A côté de ces trois contraintes « sectorielles » citées, nous avons également à prendre en considération trois contraintes transversales, dites les trois « f » : la financière, celle qui concerne la formation et celle qui concerne le foncier.

Concernant l'avenir, il faut tenir compte tant des atouts que des contraintes. Ainsi, il est important d'autonomiser la ville de l'administration à partir de nouvelles fonctions : une fonction environnementale, une fonction du savoir et une fonction culturelle.

A côté de ces trois fonctions, il est important de penser sur le plan économique à des mécanismes qui se développent depuis une trentaine d'années. Il s'agit de mécanismes de complémentarité entre Rabat et Casablanca. Ainsi, Rabat qui était considérée comme une ville de l'administration est en train de s'autonomiser par rapport à cette fonction et d'évoluer pour devenir une capitale régionale avec des liens de complémentarité avec Casablanca et avec la région du Gharb aux potentialités agricoles et industrielles. Le tout pour promouvoir l'emploi et contribuer à la croissance et au développement du pays.

ABSTRACT

Speech by the Mayor of the city of Rabat

The world of tomorrow, and even today's world, is an urban world. The twentieth century was a century of urbanization of the North; the twenty-first century will be the century of urbanization in the South, especially in Africa. Managing urban spaces is a dynamic that is driven by two logics that are organically linked: the logic of efficiency and competitiveness, and the logic of solidarity.

How Rabat attempts to manage its planning? Mainly considering its strengths and challenges. It has several advantages: green city, sustainable city with two major events that accompany the change: in 2012, the centenary of Rabat as capital of the Kingdom and from 1 to 4 October 2013, Rabat will host the 4th World Congress of Cities and Local Governments.

Regarding constraints, we can quote the transport system at the agglomeration, solid waste management, and slums. Besides these three "sectorial" constraints mentioned, we have to consider also three transverse constraints: financing, training-education and land property.

Regarding the future, we must consider both the strengths and constraints. Thus, it is important to empower the city administration from new features: an environmental function, a function of knowledge and cultural function.

Besides these three functions, it is important to think about the economic plan mechanisms developed over the last thirty years. These mechanisms of complementarity between Rabat and Casablanca. Thus, Rabat was considered an administration city is trying to reinforce its function and to evolve into a regional capital with complementary links with Casablanca and the region of Gharb with its agricultural and industrial potential. All to promote employment and contribute to the growth and development of the country.

Monsieur le Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville,
M. le Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques,
Monsieur le Maire de Rabat,
Monsieur le Président de l'Association Ribat Al Fath,
Mesdames, Messieurs,

Je tiens tout d'abord à féliciter M. Mouline pour le choix du thème de cette rencontre scientifique internationale. La mise en place des stratégies dans le monde ne se feront aujourd'hui et demain que dans les villes. Le monde de demain, et déjà d'aujourd'hui, est un monde urbain. Le XXe siècle était un siècle de l'urbanisation du Nord ; le XXIe siècle va être le siècle de l'urbanisation du Sud, notamment de l'Afrique. Gérer les espaces urbains est une dynamique qui doit muer par deux logiques qui sont organiquement liées : la logique de l'efficacité et de la compétitivité, et la logique de la solidarité.

Comment Rabat tente de gérer son urbanisme ? Essentiellement en tenant compte de ses atouts et des défis. Il s'agit d'une ville de 700.000 habitants qui est au cœur d'une agglomération de près de 2 millions d'habitants. 60% des habitants des deux autres villes, Salé et Témara, passent la journée à Rabat.

Rabat est la capitale du Royaume depuis un siècle exactement ; c'est aussi une capitale régionale qui se trouve pas très loin de Casablanca, capitale économique du Maroc, et des flux de complémentarité sont en train de se développer entre les deux métropoles.

Rabat est le produit de sa géographie, notamment de l'embouchure du fleuve Bouregreg qu'elle partage avec Salé, depuis les Phéniciens, en passant par les Romains, jusqu'au début de l'Islam ... Depuis à peu près deux siècles, Rabat a tourné le dos à son environnement, à son littoral et à son fleuve. Ce qui explique en partie la stagnation historique qui a amené la colonisation du pays. D'où l'intérêt d'un grand projet, qui a été mené par l'Etat, celui de l'aménagement de la vallée du Bouregreg dont le maître d'ouvrage est l'Agence du même nom C'est un projet structurant de réconciliation avec l'environnement des deux villes, Rabat et Salé, avec le fleuve et – j'espère demain d'une façon plus tangible – avec le littoral.

Les atouts de Rabat par rapport même à d'autres villes, tant au Maroc que dans le monde, on peut citer :

Rabat ville verte : en avril 2010 Rabat a été déclarée « ville verte » parmi une liste de 5 grandes villes dans le monde. Elle a été sélectionnée par ce qu'elle dispose d'une moyenne de 20 m² d'espace vert par habitant. Ce qui constitue le double de la moyenne mondiale.

Rabat ville durable : La même année, elle a été sélectionnée parmi les douze premières villes dans le monde, dans le cadre de l'initiative des 100 villes lancée par la campagne mondiale de Rio du fait essentiellement du respect d'un certain nombre de projets importants dans le sens de la promotion du développement durable. Il s'agit de 4 projets :

- Le projet d'assainissement liquide et de dépollution du littoral avec la création d'un réseau de collecteurs et une station de prétraitement qui va démarrer le mois prochain
- Dans le domaine de la gestion des déchets solides, il y a eu au niveau de l'agglomération de Rabat, la fermeture des anciennes décharges à l'air libre après la création d'une décharge contrôlée, une première en Afrique
- Le tri, le recyclage et le traitement des ordures et la valorisation du biogaz
- Dans le secteur du transport, il y a eu l'introduction d'un transport propre par la mise en circulation de deux lignes de tramway sur une vingtaine de km, le lancement d'une nouvelle génération de bus et la création de quelques pistes cyclables, comme expression de l'adhésion de la ville aux valeurs environnementales.

Deux grands événements accompagnent la mutation de la ville.

- Premier événement, en 2012, année du centenaire de Rabat en tant que capitale du Royaume, l'UNESCO a inscrit une bonne partie de la ville en tant que patrimoine mondial de l'humanité. Ce qui est intéressant c'est que c'est un patrimoine qui est lié à des valeurs d'ouverture et de tolérance car partagé avec d'autres civilisations, la romaine, l'andalouse et, depuis le début du XXe siècle, avec la française depuis que Rabat est devenue capitale du Royaume.
- Deuxième événement, intéressant y compris pour les spécialistes présents à cette rencontre, du 1er au 4 octobre 2013, Rabat va abriter le 4e congrès mondial des Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU). Les 3 premiers congrès ont été organisés respectivement à Paris (France), à Jeju (Corée du Sud) et à Mexico (Mexique). Le congrès de Rabat sera un moment de partage d'informations et d'expertises, en présence de 4000 maires, sur les métiers de gestion des villes dans un monde qui est devenu multipolaire.

Pour ce qui est des contraintes, gérer une ville c'est essentiellement gérer des contraintes du quotidien et en même temps penser à l'avenir. Il est crucial de trouver des réponses à court terme, dans les 3-4 années à venir, à des problèmes importants.

Première contrainte

Comment promouvoir un système de transport efficient au niveau de l'agglomération ? Nous avons ainsi à gérer la conséquence de l'accumulation des échecs. Nous avons eu 4 expériences qui n'ont pas fonctionné : la première était la gestion du système de transport de la ville par une Régie autonome, système qui n'était plus adapté à l'urbanisation rapide de la métropole. La seconde expérience non aboutie a été l'introduction de compagnies privées dans le cadre de licences accordées à des lignes de transport. La troisième expérience a été la mise en place d'une gestion déléguée accordée à une société multinationale française (Veolia), expérience qui a duré moins de deux ans. Au terme de ces échecs, les trois villes (Rabat, Salé et Témara) de l'agglomération ont été obligé de mettre en place une entité intercommunale appelée à accompagner et à être accompagnée par les pouvoirs publics, notamment les Ministères de tutelle : ceux de l'intérieur, de la politique de la ville, des transports et des finances. Il s'agit maintenant d'intégrer les systèmes de transport en bus, en tramway et en taxi et d'encadrer le système de transport informel qui s'est développé entre les trois villes.

Deuxième contrainte

Elle concerne la gestion des déchets solides. Là aussi la ville s'est trouvée obligée, notamment au niveau de deux grands quartiers, de reprendre la gestion de collecte des ordures ménagères, suite, là aussi, à la défaillance d'une entreprise privée. Aujourd'hui, nous avons pour ambition de mettre en place une société mixte de développement local. Un appel à candidature sera lancé dans les prochaines semaines.

Troisième contraintes c'est la nécessité de mettre fin à des quartiers bidonvillois. Ceci concerne 6000 ménages dans le cadre d'une synergie Etat-ville pour que Rabat ne continue pas à fonctionner à deux vitesses, et lutter contre la pauvreté et l'économie informelle, notamment dans le cadre de l'Initiative Nationale de Développement Humain (INDH).

A côté de ces trois contraintes « sectorielles » que je viens de citer, nous avons également à prendre en considération trois contraintes transversales que j'appelle les trois « f » : la financière, celle qui concerne la formation et celle qui concerne le foncier.

La première contrainte transversale, la « financière », importante, ne nous permet de mettre en place un budget d'investissement. Ce qui nous amène à travailler sur une réforme fiscale au niveau national, pour mettre fin à l'exonération accordée à l'Etat en matière de taxes communales. Alors que la ville sert l'Etat, il est anormal que les bâtiments de l'Etat restent exonérés de taxes communales, alors que dans d'autres pays, il n'y a pas d'exonérations.

La deuxième contrainte transversale concerne la « formation des ressources humaines », car nous avons beaucoup de défaillances au niveau des collectivités locales sur ce point, comme dans tous les pays du Sud d'ailleurs.

La troisième contrainte transversale est la « foncière ». Rabat est une ville enclavée, entourée du fleuve, de l'océan et d'une forêt. On peut dire que le développement spatial de la ville est quasiment achevé à l'exception du plateau de Akkrache (mille hectares) et le secteur Al Boustane (200 hectares), les deux se trouvant à l'Est de la ville. D'où l'importance de maîtriser l'urbanisation de ces deux espaces pour réduire la cherté du foncier, promouvoir la mixité sociale dans le cadre de la lutte contre les bidonvilles et mettre fin au déséquilibre spatial au sein de la ville entre quartiers « populaires » et quartiers plus favorisés.

Nous avons aussi un projet important, c'est celui du littoral, projet qui symbolise une réconciliation de la ville avec ce littoral auquel elle avait tourné le dos dans le passé.

La ville de Rabat et son agglomération disposent d'instruments de travail. La ville dispose d'un plan stratégique de développement urbain qui est bien avancé. L'agglomération quant à elle dispose d'un plan d'aménagement urbain – qui a été préparé avec le concours d'une agence urbaine liée à la ville de Paris – et d'un plan de transport.

Concernant l'avenir, nous voudrions tenir compte tant des atouts que des contraintes que je viens d'exposer, dans une nouvelle fonction de la ville. Rabat a depuis un siècle la fonction de capitale du pays et vit au rythme de l'administration. Ce qui est un atout indéniable mais s'y cantonner est dangereux. Il est important d'autonomiser la ville de l'administration à partir de nouvelles fonctions.

La première fonction est environnementale : Rabat peut devenir le moteur du développement durable décentralisé. La deuxième fonction est celle du savoir : Rabat est la ville des premières universités du pays et des centres de recherche. La troisième fonction est culturelle : Rabat est la capitale de la culture moderne et le siège d'institutions culturelles nationales : la Bibliothèque nationale, le théâtre national, mais aussi d'un grand théâtre en projet, de musées et de en projet de musées ...

A côté de ces trois fonctions, il est important de penser sur le plan économique à des mécanismes qui se développent depuis une trentaine d'années. Il s'agit de mécanismes de complémentarité entre Rabat et Casablanca. Les deux métropoles sont reliées par un train, une sorte de RER qui incarne cette complémentarité essentiellement autour d'activités financières – Rabat étant la capitale du secteur financier public – et autour des services et des nouvelles technologies.

Ainsi, Rabat qui était considérée comme une ville de l'administration est en train de s'autonomiser par rapport à cette fonction et d'évoluer pour devenir une capitale régionale avec des liens de complémentarité avec Casablanca et avec la région du Gharb aux potentialités agricoles et industrielles. Le tout pour promouvoir l'emploi et contribuer à la croissance et au développement du pays.

Je vous remercie.

Défis futurs du monde urbain : quel modèle de développement pour la ville marocaine

par Monsieur Abdelkrim BENNANI, Président de l'Association Ribat Al Fath pour le Développement Durable

RESUME

Rabat, ville verte depuis sa naissance a connu une expansion urbanistique très significative, notamment depuis l'indépendance en 1956. Cette expansion s'est faite de manière horizontale, occupant des espaces tout au long du littoral et à l'intérieur des terres à l'origine agricole. La préservation des espaces verts a été cependant relativement bien observée. Rabat offre à ses habitants 20m² d'espace vert par habitant (en moyenne) ; elle se classe cependant à la 112ème place du classement mondial des villes vertes. Rabat est aussi et surtout une ville à fonctions multiples. Mais Rabat est aussi une ville qui attire un grand nombre de demandeurs d'emploi comme elle attire l'élite du pays. Et c'est ainsi que sa population présente une très grande diversité, mais aussi des disparités flagrantes : économiques et socioculturelles notamment.

Pour assurer son développement durable, Rabat doit faire face aux multiples enjeux actuels et à venir : une population en croissance continue, création d'emplois, besoins en logements, éradication des bidonvilles et des constructions insalubres, rattrapages des retards pris dans le règlement de problèmes épineux, à savoir le ramassage et le traitement des déchets et les équipements de base.

Seule la détermination d'une Politique de la Ville à l'échelle nationale est en mesure d'organiser nos villes et de dessiner leur devenir. Pour Rabat, il est nécessaire qu'une stratégie globale définisse les axes principaux autour desquels s'articulera son développement harmonieux, dans le cadre justement de la Politique de la Ville. Notamment via des projets structurants de la ville (comme le projet d'aménagement de la Vallée de Bouregreg) tout en trouvant des solutions aux problèmes de la Circulation et organisation des Transports ainsi que les Problèmes de la pollution et de gestion des déchets.

ABSTRACT

Future Challenges of Urban World: What Development Model for the Moroccan City

Rabat, green city since its inception, witnessed a significant urban expansion, especially since independence in 1956. This expansion is made horizontally, occupying spaces all along the coast and inland agricultural origin. The preservation of green space, however, was relatively well observed. Rabat offers its residents 20m² of green space per capita (on average), However, it ranks 112th in the world rankings of green cities. Rabat is also a city with multiple functions. It is also a city which attracts a large number of job seekers as it attracts the elite of the country and thus its population has a very high diversity, but also wide economic and sociocultural disparities.

To ensure its sustainable development, Rabat should tackle many current and future challenges: a growing population, job creation, housing needs, eradication of slums and substandard construction, retrofits to delays in resolving sharp issues, namely the collection and treatment of waste.

Only the determination of an urban policy at the national level is able to organize our cities and draw their future. In Rabat, it is necessary that a comprehensive strategy defines the main axis around which should be based its harmonious development within the framework of the policy of city, in particular, through new projects such as the project of restructuring of the Bouregrag Valley), while offering solutions to issues related to urban mobility, transports as well as pollution and waste management.

Merci, Monsieur le Directeur Général, de m'avoir associé aux travaux de cette importante rencontre scientifique sur « Défis Futurs du Monde Urbain : quel Modèle de Développement pour la Ville Marocaine » et à laquelle prennent part d'éminents chercheurs et experts.

En fait, ce n'est pas la voix de l'expert qui va s'exprimer ici, je ne le suis pas, mais plutôt celle de l'observateur et de l'acteur associatif et celle de quelqu'un qui vit dans cette ville -Rabat- depuis toujours et qui est témoin de son évolution et de ses mutations.

En effet, Rabat, ville verte depuis sa naissance a connu une expansion urbanistique très significative, notamment depuis l'indépendance en 1956. Cette expansion s'est faite de manière horizontale, occupant des espaces tout au long du littoral et à l'intérieur des terres à l'origine agricole. La préservation des espaces verts a été cependant relativement bien observée, ses jardins et ses bois, ses ryads et ses vergers lui conservent son cachet spécifique.

A noter que les nouveaux quartiers, construits dans les années trente et quarante du siècle dernier (l'Agdal et les Orangers et plus tard le Souissi) l'ont été dans de véritables écrins de verdure et ce n'est pas fortuit, si Rabat a été déclarée Ville Verte en 2010 à l'occasion de la Journée Mondiale de la Terre.

S'étendant sur une superficie de plus de 130km avec une population de près de 800.000 âmes, Rabat offre à ses habitants 20m² d'espace vert par habitant (en moyenne) ; elle se classe cependant à la 112^{ème} place du classement mondial des villes vertes.

Rabat est aussi et surtout une ville à fonctions multiples :fonction administrative et institutionnelle(Administrations centrales, Institutions représentatives et politiques – représentations diplomatiques, etc.) ; fonction culturelle et intellectuelle : deux Universités, Bibliothèque Nationale du Royaume du Maroc, une dizaine de grandes écoles et instituts supérieurs ; fonction économique: artisanat, industries propres, secteur tertiaire très développé (banques, TIC, Centres d'Appel, etc.); et une fonction écologique de par les éléments cités plus hauts.

Mais Rabat est aussi une ville qui attire un grand nombre de demandeurs d'emploi comme elle attire l'élite du pays et c'est ainsi que sa population présente une très grande diversité, mais aussi des disparités flagrantes : économiques et socioculturelles, notamment.

Et pour assurer son développement durable, Rabat doit faire face aux multiples enjeux actuels et à venir : une population en croissance continue, création d'emplois, besoins en logements, éradication des bidonvilles et des constructions insalubres, rattrapages des retards pris dans le règlement de problèmes épineux, à savoir le ramassage et le traitement des déchets et les équipements de base.

Au vu de ce constat, quelles pourraient être les mesures à prendre comme impératifs environnementaux et de développement durable de la ville de Rabat ?

Seule la détermination d'une politique de la ville à l'échelle nationale est en mesure d'organiser nos villes et de dessiner leur devenir. Pour Rabat, il est nécessaire qu'une stratégie globale définisse les axes principaux autour desquels s'articulera son développement harmonieux, dans le cadre justement de la Politique de la Ville.

J'ai choisi quelques secteurs clefs qui pourront servir à définir cette stratégie.

Les projets structurants de la ville

Il y en a plusieurs, celui du projet d'aménagement de la Vallée de Bouregreg me paraît le plus significatif, de par sa portée urbanistique, écologique et culturelle. Nous avons en son temps, dégagé les impératifs à observer pour conduire ce chantier gigantesque basés sur :

- un aménagement global de la Vallée;
- une étude écologique de faisabilité;
- un programme d'assainissement du fleuve;
- la protection de la zone humide du fleuve;
- la préservation de la dimension historique et culturelle de la Vallée ;
- un programme d'aménagement qui alterne des séquences construites et des séquences végétalisées afin d'éviter une minéralisation du site.

Le problème de la circulation et de l'organisation des transports

La circulation devient un véritable casse-tête pour, à la fois les habitants et les responsables. Plusieurs études ont été faites par des Bureaux Internationaux ; mais les solutions préconisées ont été très vite dépassées, en raison de l'augmentation rapide du nombre de voitures particulières.

La ville s'achemine désormais vers la mise en place d'une politique de transport propre. La réalisation du Tramway est un projet structurant qui, passant des 20km actuels à plus de 50km, permettra de fluidifier la circulation ou du moins d'alléger certains points noirs. Les premiers résultats sont très encourageants.

Cependant, de telles mesures nécessitent d'être complétées par d'autres mesures, dans l'immédiat et à plus long terme:

- **Dans l'immédiat**
 - Création d'axes à sens uniques ;
 - Interdiction de tourner à gauche aux croisements ;
 - Optimisation des temps d'arrêt aux feux rouges ;
- **A plus long terme :**
 - Financement de la recherche publique en faveur des nouvelles technologies de transport vertes ;
 - Investissement significatif dans les transports publics ;
 - Systèmes intelligents de régulation du trafic
 - Nouvelle stratégie des axes routiers (rocales, voies de contournements...)
 - Et enfin pourquoi ne pas penser dès à présent à instituer une taxe aux automobilistes (exemple de Londres).

Les problèmes de la pollution

Ils sont, dans Rabat, liés aux problèmes de la circulation, dans une large mesure. C'est pourquoi, nous avons émis l'idée que ce sont les mesures axées sur la réduction de la consommation qui offrent, à court et moyen termes, les meilleures possibilités de réduction des émissions du CO₂. Et comme mesures possibles :

- la taxation des carburants, les normes applicables aux véhicules et à leurs composants ;
- la modulation des taxes sur les véhicules ;
- les aides à la conduite écologique et les incitations à la rationalisation de l'organisation logistiques ;
- introduction progressive d'énergies propres (voitures électriques par exemple).²

Dans un autre registre, il y a urgence à doter la ville d'un plan dédié aux espaces verts, d'abord pour sauvegarder l'existant et ensuite pour la création de nouveaux espaces verts et de jardins.

D'autre part, la mise en place d'une station de mesure de la qualité de l'air, l'année dernière, va permettre d'informer les habitants et les gestionnaires de la ville de Rabat du taux du CO₂ et de l'azote, et donc un travail pédagogique et de communication est nécessaire pour fiabiliser le travail de la station.

Les problèmes des déchets

La question ne se limite pas seulement à la création d'une nouvelle décharge, mais concerne toute la chaîne : la collecte, le tri, le dépôt et le traitement du déchet. Il est maintenant impératif de moderniser ce secteur en mettant en place une nouvelle structure du traitement du déchet, le tri devant se faire en amont, à partir de l'habitant, la poubelle devrait contenir des cases pour le verre, les produits métalliques, les piles, batteries et autres portables par exemple.

Nous préconisons la création de sociétés spécialisées pour la collecte des objets tels que les ordinateurs, des téléphones portables usagés...

² Université d'Eté 2010

Il est évident que la Capitale Rabat, ville verte, ville déclarée patrimoine mondial de l'Unesco, gagnerait à être l'objet d'un engagement collectif, impliquant toutes les composantes de la communauté. Et je voudrais saluer la démarche de Mr. le Maire de Rabat qui a été le premier à appliquer une disposition de la Charte Communale qui institue la commission de la parité et de l'égalité des chances et qui implique des personnalités, des experts, des représentants de la société civile, pour apporter leur contribution à la solution de problèmes qu'affronte la ville.

Enfin, j'aimerais terminer sur une note qui nous projette sur l'avenir. Je pense réellement que la régionalisation avancée apportera des réponses à un certain nombre de problèmes que connaît la ville.

Le projet qui été soumis par la Commission en charge de l'étude de la régionalisation avancée, place Rabat dans son contexte et son environnement naturels ; cependant Rabat mérite d'avoir un statut particulier (encore un me diriez-vous !), surtout que sa voisine Salé a besoin d'être adossée à la Capitale, pour bénéficier du traitement spécifique de la Capitale ; ces deux villes sont intimement liées par plusieurs paramètres, d'autant plus qu'une réflexion-quoique encore timide – est menée, pour faire des deux villes, un pôle de développement harmonieux et équilibré qui concrétisera le bien-être et le bien-vivre de leurs populations, dans leurs espaces respectifs

Rabat est une belle ville où il fait bon vivre.

Merci de votre attention.

Session n° 1 : Le futur des villes/The future of cities

RESUME

Le futur des villes : perspectives globales

L'urbanisation est une tendance très irréversible qui a des défis politiques et une cadence de recherche sans précédent. Les questions relatives à l'emplacement et à l'espace deviennent progressivement de plus en plus entrelacées, non seulement dans les pays développés, mais aussi - et même plus encore - dans les économies émergentes et en développement (particulièrement en Amérique Latine, Afrique, et Asie). Ainsi, la théorie, la méthodologie et la recherche appliquée dans le domaine de la science régionale auront donc de plus en plus une orientation urbaine. A partir de cette perspective, nous pouvons articuler notre présentation en 5 constats : i) Les Villes sont des véhicules économiques puissants pour assurer la croissance économique continue particulièrement dans une période de récession économique; ii) La croissance démographique n'affecte pas le potentiel de croissance économique des villes, mais offre de bonnes opportunités pour l'avenir. iii) La gouvernance flexible et le contrôle strict d'utilisation des terres sont nécessaires pour garder les villes – ou les zones métropolitaines plus généralement - vivantes comme des moteurs de croissance économique; iv) Les classes créatives dans les villes peuvent être des conditions importantes pour le développement novateur, mais il y a des éléments plus importants (comme la superstructure éducative, l'infrastructure de connectivité); et v) L'inégalité Socio-économique est une conséquence logique du développement urbain, mais ne devrait pas être vue comme un obstacle majeur à la prospérité urbaine future.

Au Maroc, l'urbanisation mondiale n'est pas sans avoir de grandes conséquences. Il est donc important de mobiliser toutes les ressources intellectuelles dans ce pays - en coopération avec l'expertise étrangère - pour développer les stratégies proactives qui tourneraient ' le Nouveau Monde Urbain du Maroc ' vers des occasions prospères.

ABSTRACT

Urbanization is an irreversible mega trend, with unprecedented research and policy challenges. Issues of place and space will become increasingly interwoven, not only in the developed world but also – and even more so – in developing and emerging economies (in particularly, Latin America, Africa, Asia). The theory, methodology and applied research in regional science will therefore get more and more an urban orientation.

From the above perspective, our presentation can be summarized in 5 statements: i) Cities are powerful economic vehicles to ensure continued economic growth especially in a period of economic recession; ii) Demographic growth does not affect the economic growth potential of cities, but offers a great opportunity for the future; iii) Flexible governance and strict land use control are necessary to keep cities – or more generally, metropolitan areas – alive as engines of economic growth; iv) Creative classes in cities may be important conditions for innovative development, but there are more important elements (such as educational superstructure, connectivity infrastructure); and v) Socio-economic inequality is a logical consequence of urban development, but should not be seen as a major impediment to future urban prosperity.

The world-wide urbanization has undoubtedly also great consequences for Morocco. It is therefore important to mobilize all intellectual resources in this country – in cooperation with expertise from abroad – to develop pro-active strategies that would turn ‘the New Urban World of Morocco’ into a wealth of opportunities.

The urban future of our world

Settlement patterns all over the world have exhibited a dramatic change in the past few centuries. Major forces have been: a continued rural-urban migration, rise of large and medium-sized cities, emergence of megacities as global command and control centres, transformation of urban settlements into polynuclear configurations, and cities as the home of an increasing part of a rising world population.

Density in urban agglomerations is not only a matter of mass or volume, but also of quality, for instance, in terms of a safe neighbourhood, cultural heritage, social networks, educations, cultural and medical facilities, sense of community, and a broadly composed labour market. In general, cities are the result of agglomeration advantages of various kinds. Scale advantages have prompted the emergence of large industrial agglomerations after the Industrial Revolution in the 19th century. Population concentrations have rapidly followed this trend and have created their own dynamics. The ‘urban way of life’ has gradually taken over the ‘rural nature’ of our existence.

Our world has over the past centuries shown a radical transformation in settlement patterns that is unprecedented in the history of our planet. A few centuries ago, less than 20 per cent of the world population was living in cities (often of a small scale). The world was largely a rural world. But with modern technology, increasing mobility and economic progress, people started to move to urbanized modes of living. The year 2007 marked a landmark in the history of settlement patterns, as in that year more than 50 per cent of the world population was living in cities. We speak nowadays even of the ‘urban century’.

This urbanization trend was clearly a double-edged phenomenon. The number of cities rose sharply, but also existing cities became bigger and bigger. And there is no end to this urbanisation trend. We witness at present a trend towards megacities of 20 million people and more. And China is even planning for the biggest metropolitan area in our world, comprising more than 100 million people. Clearly, not all these people would be concentrated in a single spot with an excessive density; the trend is more towards polynuclear settlement patterns which are also able to offer a variety in working and living conditions. But essential is that a city has a miraculous potential, viz. agglomeration externalities. It is able to do things (economy, ecology, energy provision, collective transport, facilities supply etc.) in a much more efficient way than any other settlement pattern can do (this is illustrated in the '15 per cent' rule of Geoffrey West, who has demonstrated that each doubling of city size leads to an average efficiency rise of 15 per cent). Seen from this perspective, smart urbanization policy can be a strategic vehicle in a nation's competitive policy. Consequently, much economic power will rest in the future with urban agglomerations. Large cities will be the future geographical destiny of mankind. We will inevitably move towards the 'New Urban World'.

Cities in the new urban world

In the next decades to come, the settlement patterns of our world will gradually but certainly move towards a diversified and urbanized geographical structure. But, worldwide, there is only one megatrend, namely the inevitable transition to multi-million megacities, be it monocentric large urban agglomerations or complex large-scale polycentric settlement constellations. A proper response to such far-reaching challenges calls for strategic insights into many aspects of urban dynamics. Modern metropolitan areas in an open and globalizing economy are powerhouses of creative ideas, innovative technologies, sustainable developments and socioeconomic wealth. They play a pivotal role in the future of an urbanized world, but they are also confronted with grand challenges, such as far-reaching demographic transformations (in particular, ageing, rapid population rise in many continents, and unprecedented migration flows), environmental decay and climate change (in particular, greenhouse gases, scarce resources, water management), unequal social participation (in particular, unemployment and poverty, cultural-ethnic tensions), and ever-rising mobility trends (in particular, commuting, long-distance travel, complex urban logistic changes). A rather representative – but by no means exhaustive – overview of such trends and challenges is offered in Table 1. This table summarizes in a succinct form the various global trends related to urbanization, followed by a concise description of the most relevant policy and research challenges.

The challenges for urban environments may be turned into new opportunities, in particular in such domains as advanced infrastructures and logistic systems, environmental and climate-neutral urban facilities, or creative and knowledge-intensive strategies for socioeconomic prosperity and well-being. Cities – and in particular, metropolitan areas – may thus act as spearheads of sustainable economic growth for countries all over the world.

The issues included in Table 1 call for appropriate long-range policy strategies for urban areas – and networks of cities – in the emerging, highly diversified and urbanized global space-economy. Such policy initiatives would need to be supported by solid, multi-disciplinary and evidence-based research on the challenges and opportunities of urban environments world-wide.

Table 1. Trend-challenge matrix of the New Urban World

	Trends	Challenges
1.	structural world-wide urbanization <ul style="list-style-type: none"> • <i>in 2007</i>: 50% world population in cities • <i>in 2030</i>: 5 bln people in cities (in particular developing countries) 	turn mass population movement towards urban agglomerations into new socio-economic and ecological opportunities
2.	double urbanization: big cities grow into mega-cities (including political power) and medium-sized cities grow even faster into big cities	develop a balanced national (or supra-national) strategy for emerging connected city systems
3.	urban economies become pivotal vehicles for future economic progress and welfare through their productivity enhancing potential	manage production and investments to the benefit of sustainable economic development of urban and non-urban activities
4.	urban mass concentrations are accompanied by many negative externalities (e.g., pollution, congestion, poverty, low health conditions, criminality) manifesting themselves often in Third -World cities	develop an effective and broad-spectrum urban policy to ensure that the benefits of agglomerations are higher than their social costs, through the provision of appropriate urban amenities, effective institutions, safety measures and citizens' participation
5.	structural urbanization tendencies are directly reflected in drastic land-use and infrastructural changes threatening urban cultural heritage	design a spatially integrated and balanced urban land use strategy that is compatible with ecological sustainability and inter-urban variety
6.	rapid urbanization leads to drastic increases in the demand for public amenities (e.g., medical care, education)	satisfy the demand of an increasingly large share of the world population for high-quality urban amenities and job opportunities
7.	climate change does not only affect coastal and delta settlements, but all cities world-wide (e.g. urban heat islands)	develop effective measures for eco-friendly and climate-neutral metropolitan areas by providing efficient energy systems and environmental technologies

8.	intra-urban accessibility and inter-urban mobility is under permanent stress due to the increase of the action radius or urban residents	manage sustainable accessibility and mobility of urban transport systems through new logistic and infrastructural concepts
9.	socio-economic exclusion and ethnic tension in specific districts of urban agglomerations are rising due to socio-economic disparities	need for conflict management and pro-active inclusion strategies for less privileged groups in urban areas
10.	uncontrolled urbanization leads to urban sprawl at an unprecedented level and with a high ecological footprint	design of fit-for-purpose institutional mechanisms and structures in a multi-layer dynamic system of urban-rural land use

Source : Nijkamp and Kourtit (2012)

What do we need to know about the urban century?

The 'New Urban World' will be a complex constellation. The multi-faceted diversity in urban challenges and responses calls for a coherent approach through which anchor points for effective action can be identified. The above observations have led to a new joint research initiative in Europe, called Urban Europe (see for more information Nijkamp and Kourtit 2012).

The aim is to design an operational research agenda to be shared by countries in Europe, which would form the foundation for a common major research effort on the future of urbanization in Europe. To provide a solid framework, an interactive date was organized with led to the identification of 4 anchor points. These anchor points (or pillars) have been highlighted in the Joint Programming Initiative (JPI) Urban Europe³ position documents (2010) and are built around four interconnected pillars (cornerstones) that form the focal points of long-term strategic research on urban areas, viz.:

- (1) *Economy & Innovation*: Creative Economic Capital
- (2) *Mobility*: Infrastructural, Logistic, Connectivity and Communication Capital
- (3) *Society*: Social and Cultural Capital
- (4) *Ecology*: Environmental Capital.

³ The Joint Programming Initiative (JPI) Urban Europe is a research and innovation initiative of EU Member States and Associated Countries (a third country which is party to an international agreement with the European Community, under which it makes a financial contribution). It was established in 2010 within the concept and framework of Joint Programming which was proposed by the European Commission (COM, 2008) and established by the Council of the European Union (16775/08) in 2008.

These cornerstones provide the principles through which various modern cities in Europe may manage the increasing concentration of people in urban agglomerations, with a view to the design and implementation of a liveable, sustainable, accessible and economically viable environment and settlement pattern for citizens. The four pillars are each of critical importance for the new economic geography of an our spatially interconnected and networked world.

They should be balanced against each other, but are also mutually connected. Thus, linking together these four areas in an interactive chain is an essential task of each urban policy. Effective urban policy is contingent on strategic and evidence-based insights into the future building blocks of the urban fabric and into the interfaces of these cornerstones.

The interfaces between these pillars have received far less attention, although it is highly likely that new research perspectives and achievements are exactly to be found on these interfaces. On these interfaces one may expect breakthrough innovations on the reinforcement of urban functions of cities in the future (ranging from the period 2020 to 2050). Critical research questions may be identified by a backcasting experiment based on a long-term horizon for urban future (up to the year 2050).

In view of the strategic orientation of the above mentioned Urban Europe research orientation and focus, four long-term urban images have been distinguished. These interlinked future appearances of urban environments (in the year 2050) offer stylized pictures of urban agglomerations, with the aim to distillate relevant and operational research issues for Urban Europe's strategic research agenda. The four urban images and their main orientations are:

Entrepreneurial City 2050: economic vitality and innovation

This image assumes that in the current and future global and local competition, Europe can only survive, if it is able to maximize its innovative and creative potential in order to gain access to emerging markets outside Europe; cities are then spearheads of Europe's globalization policy.

Connected City 2050: smart logistics & sustainable mobility

The image of a connected city refers to the fact that in an interlinked (from local to global) world, cities can no longer be economic islands in themselves ('no fortresses'), but have to seek their new opportunities in the development of advanced transportation infrastructures, smart logistic systems and accessible communication systems through which cities become nodes or hubs in polycentric networks (including knowledge and innovation networks).

Pioneer City 2050: social participation & social capital

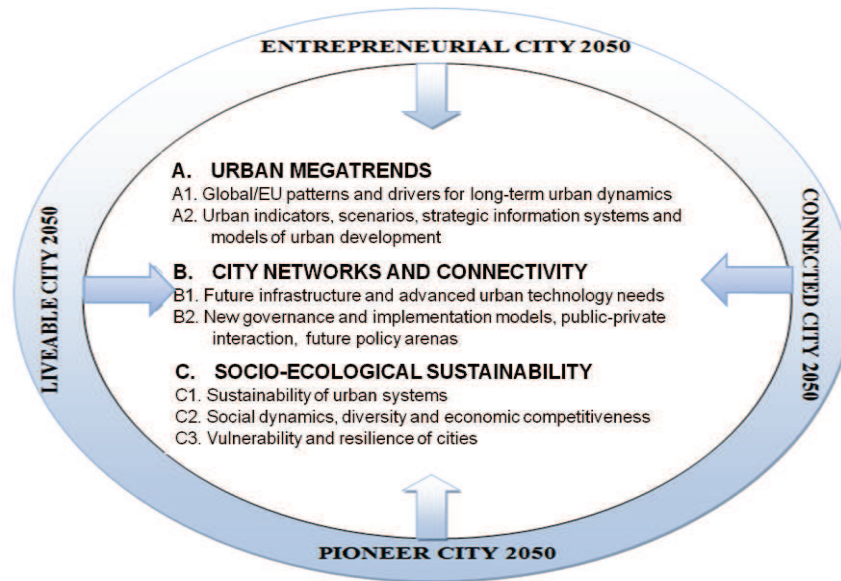
This image refers to cities as attractors for creators and pioneers, offering the general conditions for cutting-edge innovations and developments beyond conventional approaches, and providing innovative environments for the assessment and implementation of new (technological) solutions, through which Europe can become a global pioneer.

Liveable City 2050: ecological sustainability

The final image addresses the view that cities have to consider all relevant aspects such as health, security and safety in order to provide an attractive environment to live and work for all citizens, and that smart environmental and energy initiatives (e.g., recycling, waste recuperation) shall act as engines for ecologically-benign strategies, so that cities may become climate-neutral agents in a future space-economy.

These images are only intermediate instruments to prompt creative thinking on feasible and innovative research plans. These four images serve to highlight also the strategic policy dimensions of urban futures. A careful analysis of all research ideas, existing research initiatives and research led next to the design of the following knowledge arena for cities focusing on a long-term horizon of 2020 – 2050. Scientific research in this area needs long-range strategic foresight experiments, multi-component modelling based on non-linear dynamic (complex) systems analysis, the development and use of advanced research tools from different disciplines, and the availability of appropriate data and solid information systems. In the course of interactive scoping and foresight experiments, a wealth of innovative research ideas has been extracted from a creative envisioning process regarding these four interlinked urban images, on the basis of stakeholder consultation and interactive workshops with experts and policy-makers. This knowledge arena is mapped out in Figure 1 and offers a coherent perspective.

Figure 1 : Knowledge Arena for Urban Europe



Constituents of the urban knowledge arena

The urban knowledge arena depicted in Figure 1 may be as seen as the architecture for future-oriented research on urban areas. This areas contains three components which will now concisely be described.

Urban megatrends

Urban development patterns demonstrate a surprising diversity in many countries. In our urban century, urban networks, regions and cities (including urban agglomerations, supernova cities / megacities and systems of cities) offer strong centripetal and centrifugal forces that will most likely be decisive for the economic geography of our planet. Future urban developments, economic changes and growth challenges call for a long-range research horizon, in which (new) technology, innovation, demography (growth and ageing), climate, culture and socio-economic developments are taken into consideration. There is a need for a systematic analysis and monitoring of the drivers and impacts of both micro- and macro-structural trends regarding urban dynamics.

Urban networks and connectivity

The urban world is highly dynamic and displays a variety of new mobility, logistic and land use developments that are decisive for vital and attractive cities – and networks of cities – in the decades to come. Urban settlements patterns move increasingly towards connected multi-functional urban areas: cities are complex networks, connected cities become higher-order networks, and mega-cites are becoming nodes or hubs of global command and control.

Land use and infrastructure offer the material/physical facilities that support the socio-economic performance of urban systems (e.g., ports, energy grids, rail and road connections, IT systems, aviation networks). Urban agglomeration advantages are critically dependent on land use planning, housing, transportation and logistics, industrial locations and economies of density.

Socio-economic sustainability

Cities are seedbeds of innovation and socio-economic progress, but their dynamic evolution also changes the continuity and sustainability. Urban sustainability in terms of ecology, social dynamics and vulnerability of cities calls for a careful management and strategy development, with a view to a balanced future. There are threats by population explosion, but also by large-scale industrialization and urbanization. But these threats are balanced by many new opportunities emerging from structural urbanization trends in our New Urban World.

The above mentioned components of an urban knowledge arena are not 'neutral islands' in the urban space. They offer a spectrum of different research angles and concerns. The survival of megacities will critically be dependent on the fulfillment of the so-called XXQ-principle (see Nijkamp 2008). This means that the highest possible quality of urban life (in terms of income, employment, accessibility, connectivity, ecological, sustainability, social participation, and safety has to be strived for. Large cities which maximize their XXQ will certainly be the forerunners in our urban world.

Policy implications

Morocco is a country which manifests a high degree of urban dynamics. Existing urban centers grow into megacities, while new towns are emerging in various areas in the country. Policy response comprise inter alia connectivity infrastructure, social, educational and medical facilities, and advanced technologies. This seems to be a proper response in order to achieve a balanced urban development in the country. Clearly, there are several forces that may disrupt a balanced spatial evolution, such as ageing, climate change or uncontrolled migration. Thus, a high degree of alertness of urban policy-makers in the years to come is a sine qua non for the emergence of XXQ cities in Morocco.

Nijkamp, P. and Kourtit, K., (2012), The New Urban Europe: Global Challenges and Local Responses in the Urban Century, *European Planning Studies*, pp. 1–25.

Nijkamp, P., XXQ Factors for Sustainable Urban Development: A Systems Economics View, *Romanian Journal of Regional Science*, vol. 2, no. 1, 2008, pp. 1-34.

RESUME

La migration et le voisinage dans les villes à croissance rapide en Afrique de l'Ouest

Un grand nombre de personnes migrent actuellement des régions pauvres de la côte ouest de l'Afrique vers les grandes villes telles que Lagos, Accra, Abidjan et d'autres métropoles. L'infrastructure de ces villes est insuffisante pour desservir les populations en plein essor. On pourrait s'attendre à ce que ces villes soient la proie de maladies graves en absence de qualité de l'eau et de l'air. Dans une certaine mesure, c'est vrai, mais, de façon surprenante un nouveau type de zone urbaine se développe dans lequel l'hétérogénéité culturelle correspond à un certain progrès économique et urbain. Dans cet article, nous allons expliquer la nature de ces quartiers en utilisant les données disponibles et de nouvelles statistiques d'hétérogénéité spatiale.

ABSTRACT

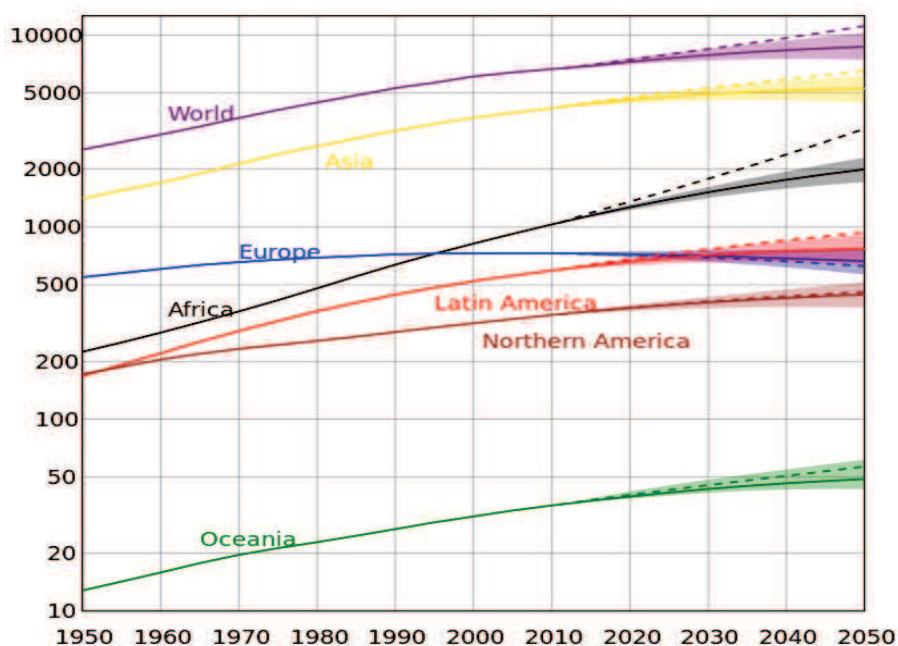
Large numbers of people are currently migrating from the poor, inland areas of West Coast Africa to the major cities of Lagos, Accra, Abidjan, and other budding metropolises. The infrastructure of these cities is inadequate to service the burgeoning populations. One might expect that huge, disease-ridden slums without quality water, air, or transport would develop. To some extent, that is true, but, surprisingly a new kind of urban area is developing in which the cultural heterogeneity corresponds to some urban and economic progress. In this paper, I will explain the nature of these neighborhoods by using available data and new spatial heterogeneity statistics.

The possible role of Morocco

Rapidly growing West African cities, such as Abidjan, Accra, Lagos, Dakar, and Conakry, are the next heavily populated area south of Morocco. Among others, they represent natural trading partners for Morocco. As Morocco becomes a stronger country economically, these places could be instrumental in the further influence and economic success of Morocco. It would seem that it would be in the interests of the Moroccan government to look south to West African governments for mutual programs of development. In this regard, given the relative poverty of West Africa, but having burgeoning cities and a desire to advance economically, Morocco could benefit by coming to the aid of that part of the world. Morocco is in a position to offer assistance in economic and urban planning. Morocco has a modern transportation system and well educated planners and developers. West Africa needs this kind of intellectual assistance and modernism. This paper is designed to show how we can study the nature of the West African city. My case study is that of Accra, Ghana, a city in which I have been doing analytical research for several years.

African population growth

The chart that follows indicates that Africa is the fastest growing continent in the world. How the continent handles the rapid growth is of critical importance to countries near and far. Continued poverty and the instability that comes from immigration are issues that must be considered for the well-being of the entire continent. Greater Accra had a population of 1.4 million in 1984 and by 2000 the population increased to 2.9 million, doubling in size. The vast majority of migrants originated in the rural areas and smaller cities of the central part of Ghana and from nearby countries. What we have is a clearing out of the rural areas. The infrastructure of the city is unable to handle such a rapid inflow. In order to study the changes that are occurring one must look to modern social science techniques of analysis.



The role of neighborhoods in urban planning

The units of data collection in Accra are EAs, that is, enumeration areas. These are generally aggregated into official neighborhoods. In our study we show that these neighborhoods, except for a few, are highly heterogeneous in terms of the usual measures of housing quality, health, and infrastructural elements like the availability of good quality water and electricity. As planning districts, these boundaries cut across the homogeneity that might be found in sets of EAs, making planning difficult and inefficient.

In the social sciences, neighborhoods are usually the unit of choice in trying to come to grips with the nature of cities. Under the influence of rapid in-migration, the tendency is to corrupt the idea of neighborhood as such building blocks for social research. There is the danger of misleading results based on the use of "official" or popularly delineated neighborhoods, called vernacular neighborhoods. Thus, neighborhoods as traditionally viewed represent a vague collection of census units that may not help planners create useful public policy.

Quantitative neighborhoods

This paper emphasizes the quantitative delimitation of neighborhoods based on the homogeneity of nearby spatial units such as EAs. The goal is to find statistically significant spatially contiguous aggregations of spatial units. The goal can be met by the recent development of methods for finding these homogeneous spatial clusters. So, for example, if it is water quality issues that we want to address, we take EA or equivalent data and find neighborhoods, or clusters, of similar levels of water quality. This would be the technique used for health variables, housing quality variables, and environmental variables. Where there is overlap among these different sets of neighborhoods, we would have homogeneous regions where comprehensive policy and planning may be applied.

The methodological literature

The methods that allow for this new technique for planning comes from the recent invention of local statistics. Without belaboring the details of the techniques suffice it to say in this report that these methods are labeled as G statistics - Local Spatial Autocorrelation Statistics; LISA statistics - Local Indicators of Spatial Association; LOSH statistics - Local Spatial Heteroscedasticity; and the AMOEBA algorithm for cluster detection - A Multidirectional Optimum Ecotope-Based Algorithm. These are described in the full paper which this paper represents and in the following publications:

General Review of Spatial Statistical Methods:

Fischer, M.M., and A. Getis, editors. 2010 *Handbook of Applied Spatial Analysis: Software Tools, Methods and Applications*, Springer: Berlin.

G Statistics:

Getis, A. and J.K. Ord. 1992. The analysis of spatial association by distance statistics, *Geographical Analysis*, 24, 189-206.

Ord, J.K. and A. Getis. 1995. Local spatial autocorrelation statistics: Distributional issues and an application," *Geographical Analysis*, 27, 286-306.

LISA Statistics:

Anselin, L. 1995. Local indicators of spatial association - LISA, *Geographical Analysis* , 27, 93-115.

O Statistics:

Ord, J.K., A. Getis. 2001. Testing for local spatial autocorrelation in the presence of global autocorrelation, *Journal of Regional Science*, 41, 3, 411-432.

LOSH

Ord, J. K., and A. Getis. 2012. Local spatial heteroscedasticity (LOSH), *Annals of Regional Science* 48: 2, 529-539.

AMOEB

Aldstadt J., A. Getis. 2006. Using AMOEBA to create a spatial weights matrix and identify spatial clusters, *Geographical Analysis*, 38, 327-343.

Conclusions

Our studies indicate that in Accra homogeneous neighborhoods can be delineated which conform to important environmental, social, and health related variables. These neighborhoods make sense from a planning perspective. The heterogeneity in Accra induced by a large immigrant population can be broken down into meaningful homogeneous neighborhoods. A body of new spatial statistical procedures can be used for this work. As a result, the use of more efficient urban planning is now available to us. Morocco's role might be in assisting with the planning process in West African cities.

Quelle stratégie, en termes de développement urbain et de renforcement de la compétitivité économique de la ville de Casablanca ? par Monsieur Hamid BEN ELAFDIL, Directeur du Centre Régional d'Investissement du Grand Casablanca (Maroc)

RESUME

Cette présentation a commencé par exposer la démarche mise en œuvre au niveau de la région du grand Casablanca pour améliorer sa compétitivité et pour présenter, ensuite, les limites de cette démarche.

Partant du constat que les métropoles sont de plus en plus gérées par les flux et de moins en moins par l'utilisation des sols et du fait que la volonté de réduction de la voilure de l'Etat en raison de l'impossibilité pour celui-ci d'assurer une présence des services d'intérêt général sur tous les territoires, on se pose plusieurs questions, notamment : comment focaliser la planification urbaine du Grand Casablanca sur la gestion des flux et moins sur la gestion des droits au sol ? Quelle logique alternative de redistribution territoriale ? Pourquoi sommes-nous aujourd'hui enclins à réfléchir à la compétitivité de Casablanca ?

Afin de mettre dans le contexte la région du grand Casablanca, ses attributs géographiques et immatériaux ainsi que ses atouts humains, technologiques et réglementaires ont été présentés. Par ailleurs, Casablanca a été appelé à répondre à trois enjeux : un enjeu historique, celui du point d'impact du choc de la mondialisation ; un enjeu géographique, celui de la compétition de la ville par rapport à des territoires nationaux et internationaux et un enjeu démographique important avec un million d'emplois à créer sur la période 2006-2030. Face à ces enjeux, extrêmement importants, une double réponse a été apportée : celle du développement économique et celle de l'aménagement urbain.

Il y a lieu, enfin, de rappeler les insuffisances.

- La première est l'intégration des deux réponses « stratégique » et « urbaine ».
 - La deuxième insuffisance a trait à la problématique de l'optimisation des ressources au bénéfice du territoire.
 - La troisième insuffisance a trait à la perte progressive, depuis les années 80, de la classe créative qui s'est déplacée vers d'autres villes, ce qui est extrêmement dangereux pour le développement de la ville. Il est un domaine sur lequel Casablanca est mal placée par rapport à d'autres villes concurrentes, celui du taux de la population estudiantine par rapport à la population globale.
 - La quatrième insuffisance a trait au rééquilibrage entre les rôles régional et local de Casablanca et son rôle national.
-

ABSTRACT

What strategy, in terms of urban development and strengthening economic competitiveness of the city of Casablanca? by Mr. Elafdil Ben Hamid, Director of Regional Investment Center of the Grand Casablanca (Morocco)

This presentation began by outlining the approach implemented at the Greater Casablanca to improve its competitiveness and then presents the limitations of this approach.

Starting from the observation that the cities are increasingly managed by flows and less by land use, and that the desire to reduce the wing of the state because of his inability to ensure the presence of services of general interest in all territories, we can ask several questions : how to focus the urban planning of the Grand Casablanca on the flow management and less on management rights to land? What alternative of territorial redistribution can be proposed? and why we are inclined to consider the competitiveness of Casablanca?

To put in context the Greater Casablanca, its geographical and immaterial attributes and its human assets, technology and regulations were presented. Furthermore, Casablanca has been known to respond to three issues: A historical issue, that the point of impact of the shock of globalization geographical issue, that the competition of the city in relation to national and international territories and a major demographic challenge with a million jobs created over the period 2006-2030. Faced with these challenges a double answer was given: economic development and the urban development.

In terms of deficiencies, we can consider:

- The integration of two responses: "strategic" and "urban";
- The problem of optimization of resources to the benefit of the land;
- The loss of the creative class that moved to other cities, which is extremely dangerous for the development of the city. The rate of the student population compared to the general population also makes Casablanca misplaced in relation to other competing cities;
- The failure related to the balance between regional and local roles in Casablanca and its national role.

J'espère que cette intervention va apporter un éclairage pratique, pragmatique et opérationnel aux différentes analyses scientifiques et académiques qui ont été présentées ou qui vont l'être lors de cette riche rencontre internationale.

Mon objectif est double. Dans un premier temps je vais essayer de vous présenter, d'une façon extrêmement rapide, la démarche mise en œuvre au niveau de la région du grand Casablanca pour améliorer sa compétitivité. Je vais ensuite vous présenter les limites de cette démarche.

Je vais procéder par questions à partir d'un constat : les métropoles sont de plus en plus gérées par les flux et de moins en moins par l'utilisation des sols. D'où la première question : comment focaliser la planification urbaine du Grand Casablanca sur la gestion des flux et moins sur la gestion des droits au sol ?

La deuxième question est liée à la volonté de réduction de la voilure de l'Etat du fait de l'impossibilité pour lui d'assurer une présence des services d'intérêt général sur tous les territoires. La logique de redistribution territoriale, ce qu'on appelle l'économie résidentielle, sera de plus en plus difficile à mettre en œuvre en raison de cette réduction de la voilure de l'Etat et des transferts sociaux qui accompagnent cette réduction de voilure. D'où cette troisième question : Quelle logique alternative de redistribution territoriale ?

La densification de la ville de Casablanca repose sur le trépied suivant : stratégie des villes multipolaires, stratification des différents types de réseaux et mixité fonctionnelle et sociale. Il y a lieu de remarquer qu'à Casablanca, et au Maroc d'une manière générale, les structures des gouvernements locaux sont en phase avec ces trois composantes.

Dernière question : Pourquoi sommes-nous aujourd'hui enclin à réfléchir à la compétitivité de Casablanca ? Ceci pour deux raisons : la première est que bien avant l'indépendance, intervenue en 1956, Casablanca a bénéficié d'un monopole d'infrastructures : premier port, premier aéroport, première autoroute. Ce monopole, Dieu merci, est en train de disparaître au profit des territoires des autres régions du Maroc. De ce fait, cet atout des infrastructures ne peut plus être un atout distinctif de Casablanca. La deuxième raison est relative au choc de la mondialisation dont le point d'impact pour l'économie marocaine va être Casablanca, du fait que l'économie industrielle qui s'y est développée, s'est faite dans le cadre d'une économie plus ou moins protégée, une économie moins ouverte qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Pour nos amis qui viennent de l'étranger, je vais présenter, très rapidement, les attributs géographiques et immatériaux de Casablanca : la région administrative de Casablanca c'est 1200 km² avec 70 km de littoral ; 4 millions d'habitants ; un taux d'activité de 45,7%, plus élevé que la moyenne nationale ; 21% de la richesse nationale ; 29% du PIB industriel ; 75% des emplois dans les technologies de l'information et de la communication ; 58 % de l'activité financière ; une tradition industrielle chez la population qui est capable de migrer progressivement des activités industrielles vers des activités de service.

S'agissant des atouts d'infrastructures, Casablanca est le siège de ce qu'on appelle les « fonctions économiques supérieures » : elle accueille les sièges centraux des banques, des assurances, des grands cabinets de conseil et d'audit... De grandes compagnies internationales choisissent Casablanca comme sièges de leurs activités africaines. Il convient de signaler aussi que des banques et des opérateurs de télécom marocains ont acquis des positions et des parts de marchés importantes dans des pays africains. C'est une donnée nouvelle qui permet à Casablanca de convaincre pour sa position régionale et internationale

Les atouts humains, technologiques et réglementaires de Casablanca ont fait que le gouvernement a mis en place à peu près 10 hectares pour accueillir la place financière internationale de Casablanca qui va permettre, nous l'espérons, de faire le lien entre les besoins d'investissement des pays africains et les disponibilités des fonds d'investissement qui existent aussi bien en Europe que dans les pays du Golfe.

Quant à l'actif immatériel, il est important pour une ville comme Casablanca. Un seul exemple, le film « Casablanca », fait la publicité de la ville sans qu'aucune scène n'y ait été tournée.

Des analyses comparatives menées par des investisseurs internationaux ont mis en balance Casablanca avec plusieurs villes et régions de la Méditerranée. Une synthèse de ces études montre que les activités manufacturières de Casablanca sont surpondérées par rapport aux villes concurrentes alors que les activités financières, le secteur de la construction et le service à la population s'y trouvent sous-pondérés.

Casablanca a été appelé à répondre à trois enjeux : Un enjeu historique, celui du point d'impact du choc de la mondialisation ; un enjeu géographique, celui de la compétition de la ville par rapport à des territoires nationaux et internationaux ; et un enjeu démographique important avec un million d'emplois à créer sur la période 2006-2030. Face à ces enjeux, extrêmement importants, une double réponse a été apportée : celle du développement économique et celle de l'aménagement urbain.

S'agissant de la stratégie de développement économique, elle a été initiée en 2006 pour permettre de créer 700.000 emplois sur la période 2006-2020. En ce qui concerne le schéma de développement et d'aménagement urbain, un objectif important a été de produire 35.000 logements par an sur la période 2010-2030 avec la contrainte de renforcer la cohésion sociale et de préserver l'environnement.

La stratégie de développement économique a été élaborée sur 5 moteurs de croissance qui s'inspirent de stratégies sectorielles nationales, notamment le: tourisme et l'industrie (offshoring, aéronautique, automobile), et des niches industrielles régionales (projets métropolitains : Anfa City, Ville verte de Bousakoura, Tramway et RER, pôles urbains). Ces 5 moteurs devraient permettre d'améliorer l'attractivité de la ville et de créer des emplois rapidement. Ceci a été traduit en offres territoriales à

destination des investisseurs : une offre immobilière, des ressources humaines qualifiées et des incentives adaptées aux secteurs en question. L'un des principaux résultats est le taux de chômage en baisse

Sur le plan démographique, compte tenu de la densité de sa population actuelle, Casablanca devrait connaître une pression moindre, ceci ne veut pas dire pour autant une pression moindre en termes d'urbanisation.

L'expansion de la ville de Casablanca s'est faite rapidement et souvent de façon non contrôlée, d'où l'objectif de dé-densification de la région sur la période 2010-2030, avec 5000 ha de prévus pour les zones d'activités et la nécessité d'équilibrer les pôles urbains de la métropole.

S'agissant du Plan de transport urbain, l'enjeu de financement est important. La première ligne du tramway a été mise en service récemment avec un coût de 6 milliards de dirhams. A la fin du plan nous aurons 100 km de tramway et de RER qui relieront la totalité de la région du grand Casablanca, d'où l'importance des montants à mobiliser pour terminer le plan de transport.

Il y a lieu enfin de rappeler les insuffisances.

- La première est l'intégration des deux réponses « stratégique » et « urbaine ».
- La deuxième insuffisance a trait à la problématique de l'optimisation des ressources au bénéfice du territoire.
- La troisième insuffisance concerne la perte, progressive depuis les années 80, de la classe créative qui s'est déplacée vers d'autres villes, ce qui est extrêmement dangereux pour le développement de la ville. Il est un domaine sur lequel Casablanca est mal placée par rapport à d'autres villes concurrentes, celui du taux de la population estudiantine par rapport à la population globale.
- La quatrième insuffisance a trait au rééquilibrage entre les rôles régional et local de Casablanca et son rôle national.

Je vous remercie pour votre attention.

Reading demographic Tea Leaves : population change and urban futures by Mrs. Rachel S. FRANKLIN, University Brown Providence (USA)

RESUME

Lecture démographique : Variation de la population et futur urbain

Dans les pays développés et en développement, les discussions sur le développement urbain et les changements ont eu tendance à se produire au sein d'un contexte de croissance explicite (ou implicite). Une ville saine sur les plans économique et démographique est une ville en pleine expansion d'année en année. Si une région ou une ville particulière connaît un déclin, souvent la réponse politique immédiate est de retrouver la croissance économique et démographique. En fait, sur le plan démographique, les trajectoires possibles des villes sont multiples. Elles peuvent grandir, rester stable, diminuer, ou même - à terme - cesser d'exister. Et, dans chacune de ces situations, les sources de l'évolution démographique sont nombreuses. Une ville en pleine croissance à cause de l'immigration, par exemple, fait face à des défis différents, principalement par ses propres moyens (à cause de la fertilité). De même que le rétrécissement des villes provenant principalement de l'émigration est susceptible d'être différent de celles où la mortalité est la cause du déclin. Cette conférence explore les différents scénarios de l'évolution démographique, à l'aide des composantes fondamentales de l'évolution démographique (fécondité, mortalité et migration) comme point de départ. L'histoire est illustrée par des exemples de la vaste expérience américaine au cours de la dernière décennie.

ABSTRACT

In both developing and developed countries, discussions on urban development and change have tended to occur within an explicit (or implicit) context of growth; an economically and demographically "healthy" city is one that is expanding, growing larger year by year. If a particular region or city is experiencing decline, often the immediate policy proposition is how, precisely, to return the area to economic and demographic growth. In fact, of course, on the demographic side, at least, the potential trajectories of cities are manifold. They may grow, remain stable, shrink, or even – eventually – cease to exist. And, in every one of these situations, the sources of the demographic change are many.

A city growing purely from in-migration or immigration, for example, faces different challenges than one growing mainly under its own steam (i.e. fertility), just as cities shrinking from mainly out-migration are likely to be different from those where mortality is the chief driver of decline. This talk explores the various scenarios of demographic change, using the fundamental components of population change (fertility, mortality, and migration) as a starting point. The story is illustrated using examples from the wide range of American experience over the past decade.

Introduction

The challenges of urban growth are myriad: adequate housing, additional infrastructure, and land use change, to name a few. Facing the challenges of population growth, it can be difficult to remember that increases rarely continue unabated and that, even in a larger context of growth, local or regional decline or stasis is possible and even likely. Decline may occur in isolated areas – either neighborhoods within a city or regions within a country – or may arrive incrementally in the form of slowed national growth. At the national level, particularly in developed countries, the economic and labor force impacts of population decline have long been recognized (Teitelbaum, 1987; Van den Kaa, 1987; Lutz et al, 2003). Less often, however, has the term “depopulation” been invoked, with its connotation of a shrinking population base within a given geographical area and it is this aspect of population decline that is addressed below. In terms of urban policy, the continued focus on increase presents a quandary: how to plan for and accommodate growth while still being cognizant of the potential for decline.

This brief paper offers some initial thoughts about the sources and contexts of eventual decline and how they might matter for planners and policy makers. The United States is taken as the case study here, not because of its similarity to Morocco, but rather because it provides an example of a country experiencing a consistent trend of population increase at the national level while also, to some degree, undergoing population decrease at the regional, urban, and local levels (Figure 1). As Table 1 shows, for example, the U.S. as a whole grew by over 9 percent between 2000 and 2009. Metropolitan and micropolitan statistical areas – large and small urban agglomerations, respectively – grew faster than this average, with the urban areas centered around larger cities growing significantly faster (10.4 percent versus 4.4). In addition, as the final column of the table makes clear, even across the 366 metropolitan areas, growth was not the sole outcome. Fourteen percent of areas experienced a decline in their population during this period.

**Figure 1 : County-level Population Change, Continental United States
2000-2009**

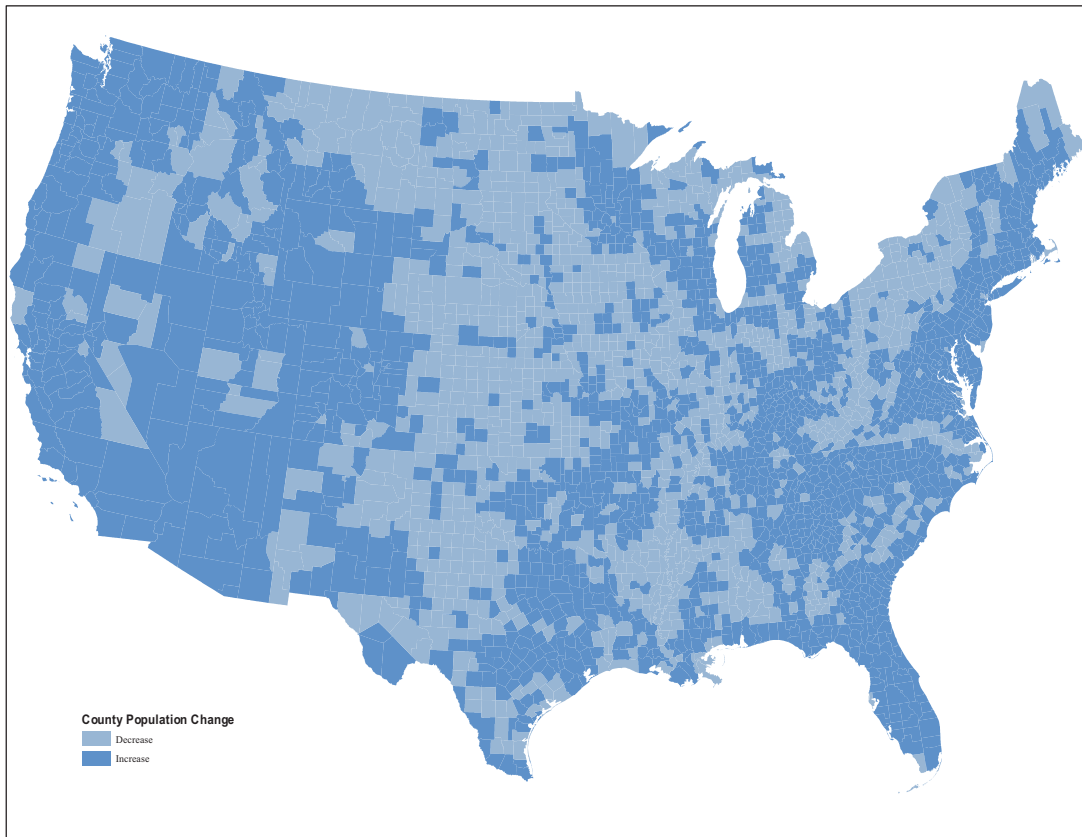


Table 1 : Population Change and Distribution, United States, 2000-2009

Type of Geography	Percent Change	Share of Population in 2009	Proportion of Areas Experiencing Growth
United States (3,143 counties)	9.1	100	0.57
Metropolitan (366 areas)	10.4	83.8	0.86
Micropolitan (574 areas)	4.4	9.9	0.63
Non-Metro/Micro (1,357 counties)	0.05	6.3	0.34

Source: U.S. Census Bureau, Population Estimates, Vintage 2009

Although demographic change, whether growth or decline, is inextricably tied to economic change, this is not the focus of the current paper. The approach taken instead is to assess the demographic inputs to population change and how the influence of each input may matter for robust policy development and to advocate for urban policies that incorporate the geography of population change within the larger region.

The demography of urban change

In at least one way, cities are the same as provinces, regions, or even countries: the mechanisms by which their populations grow or shrink are limited (see Plane and Rogerson, 1994 for an introduction to the demographic components of change). At the global level, of course, the only factors governing population change are births and deaths. So long as there are more births than deaths in a given time period, the population has increased. At any level smaller than Earth, the picture becomes more complex. The balance between births and deaths – natural increase – remains important, but the prospect of movement in and out of the area is now introduced. When more individuals leave the area than enter it, there is net out-movement and the area has lost population through out-migration. Within countries, there is the additional potential for individuals to move about within the nation. For urban areas, then population change can come about through shifts in the balance between births and deaths, through a combination of immigrants arriving from other countries and residents departing for foreign destinations, and through flows of native residents into and out of the city. This latter can be quite important for countries undergoing a great deal of urbanization, as individuals leave outlying areas of the country to come to cities and as, eventually, they choose to leave the inner city for outlying suburbs.

This suggests that the urbanization process itself, as well as any eventual decline, can be disaggregated into contributions made by natural increase (births-deaths), net international migration, and net internal or domestic migration. In reality, from a population projection standpoint, the situation is more complex, as, for example, younger migrants entering the city will be likely to also have their children there. However, for the present purpose, treating the demographic components of change separately is appropriate.

For the United States as a whole, between 2000 and 2009, the impact of natural increase on population change was much higher than that from immigration (Table 2). For metropolitan areas, the finding is the same: taking all areas together, the increase in population during this period is mainly due to natural increase and, to a lesser extent, immigration. Large urban areas in the U.S. do not seem to be growing from net domestic migration, which may not be the case in countries such as Morocco. The importance of natural increase to population growth is noticeable for other types of geography in the U.S., as well. Across all areas, natural increase is important for growth. It is also apparent that most growth is currently occurring in U.S. metropolitan areas, whether the component of interest is natural increase or immigration. The smaller urban agglomerations, micropolitan areas, are growing more slowly than the larger areas, but their gain comes more from net in-migration of the domestic population.

Table 2. Contributions of Components of Change to Population Change, 2000-2009

Type of Geography	Natural Increase	Net Domestic Migration	Net Immigration
United States (3,143 counties)	15,875,579	-	8,944,170
Metropolitan (366 areas)	14,808,744	50,872	8,456,601
Micropolitan (574 areas)	856,753	196,743	348,559
Non-Metro/Micro (1,357 counties)	210,082	-247,615	139,010

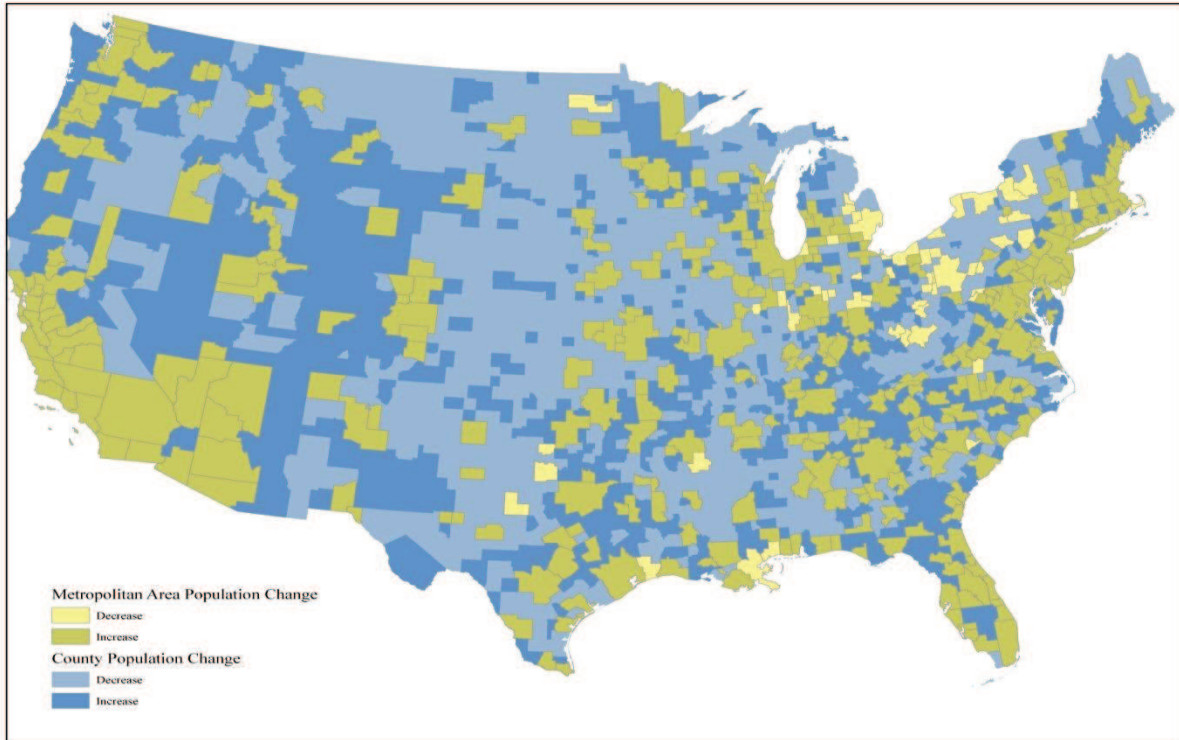
Source: U.S. Census Bureau, Population Estimates, Vintage 2009

In fact, further investigation of the sources of demographic change for individual metropolitan areas suggests that it is the rare urban area that experiences natural *decrease* – more deaths than births. There tend to be two types of places in which this rare scenario arises, one in combination with net out-migration and one in which migration flows are positive. The latter case is typified by what are known to be population retirement destinations in the U.S. These places, often in Florida or Arizona, receive more migrants than they send out, but then lose these individuals to death. These metropolitan areas continue to thrive (i.e. grow) in the U.S. The former case, natural decrease partnered with net out-migration, is always associated with population decline during this time period. International migration is, almost without exception, positive across growing and shrinking areas.

The geographical context of change

When decline takes place in a larger context of growth, such as in the U.S. or, potentially, Morocco, the geography of that decline takes on additional importance. Moreover, the meaning of “geography” is twofold. It refers at once to the location of decline and to the spatial configuration and scale of these declining places. The location of decline may be tied to larger economic and social forces at work in the nation. In these cases, policies declined to boost employment or shift the economic base may have spillover effects on population dynamics in those places. The spatial configuration refers to the relative location of declining places or areas, especially vis à vis the growing areas. A city in decline surrounded by growing areas is likely in need of different policy supports than one that is surrounded by layers of areas also in decline.

Figure 2. Metropolitan Population Change and Proximity to Growing and Declining Counties, 2000-2009



Taking the case of the U.S., the location of the majority of declining urban areas is fairly predictable: they tend to be in the Midwest of the country in what is called the “Rust Belt” (see Figure 2). This is a region of the country that was once known for its manufacturing. With the decline of the importance of that economic sector, these areas have also experienced demographic decline. In the absence of economic development policies to strengthen the employment base, these areas are unlikely to experience a return to demographic growth. Another declining area, in the South, is the New Orleans metropolitan area. Again, decline is at least partially the result of a special situation – the impact of Hurricane Katrina in 2005.

The spatial configuration of growth and decline is also important. Looking at Figure 2, it can be seen that many declining metropolitan areas are located next to growing areas. In proposing policies to assist the declining area it might be important to investigate the relationship between the two areas. Are individuals leaving the city to move to outlying areas? If so, why? The same argument might be made with regard to growing areas surrounded by shrinking hinterlands. Although urban-level policies may not explicitly cover these rural areas, there is quite possibly a relationship between the two whereby one area gains the people that the other one is losing. Mapping population change also tells the future, to a certain extent. Growing areas surrounded by other growing areas are likely to expand in the future, requiring additional infrastructure and shifting the boundaries of what are currently thought to define the city or urban area.

Concluding thoughts

In English, the phrase “reading tea leaves” means to divine the future or the fortunes of a person or thing. In the present case, the phrase is used to highlight the importance of both sources of demographic change and location of population change for the development of solid, forward-looking policy. Discussion above of both concepts has been brief, but permits two broad conclusions to be drawn. First, whether the urban area is growing or shrinking, the sources of that change (natural increase, internal migration, or immigration) may matter. Growth fueled by natural increase suggests a local demographic dynamism that is somewhat independent of external forces. This type of growth may facilitate consensus with regard to urban governance if all parties share a common background. This is in contrast to cities that are reliant on migrants from outside the city or country for growth. Immigrants often choose to go to the more economically vibrant parts of a country, and so are a marker that a city is thriving. On the other hand, in the case of both migrants and immigrants, the city is then dependent on the movers continuing to come and an element of competition across cities is introduced. Retirement destinations in the U.S., for example, require continued influxes of migrants in order to remain viable. In a country where total population growth has stabilized, net internal migration to cities creates a growth scenario in which one area grows and the other shrinks. Second, one of the biggest risks in reading the future is accounting for the surprises. In Europe and the U.S. many cities ceased growing or experienced slowed growth coupled with net out-migration. These cities accustomed themselves to not needing as many schools or hospital beds and have been surprised over the past few years by a demographic turnaround.

Perhaps one of the most important goals of this piece is to emphasize that continued population growth over the long term is unlikely. Keeping this in mind while planning within a growth context is useful. In addition, even in cases where cities maintain their size without shrinking, through social change and migration it is possible to experience a high level of compositional change that also requires policy adaptation. Finally, decline (or depopulation) does not have to be unhealthy, so long as it is anticipated, accommodated, and planned for.

LUTZ, W., B.C. O'NEILL, and S. SCHERBOV. 2003. Europe's population at a turning point. *Science* 299 (5615):1991.

PLANE, D, and P. Rogerson. 1994. *The geographical analysis of population: with applications to planning and business*: Wiley.

TEITELBAUM, M.S. "The Fear of Population Decline." *Population Today* 15, no. 3 (1987): 6.

VAN DE KAA, D.J. "Europe's Second Demographic Transition." *Population Bulletin* 42, no. 1 (1987): 1

**Session n° 2 : Utilisation des terres et environnement
dans les villes/Land use and environment in cities**

Politique de la Ville : Esquisse d'une démarche pour une politique de ville inclusive et durable

par Monsieur Mourad AMIL, Directeur de l'Agence Urbaine d'El Kelâa des Sraghna et Rhamna

RESUME

Cette contribution au séminaire international organisé par l'IRES sur le thème « Défis futurs du monde urbain : quel modèle de développement pour la ville marocaine ? ». Rencontre internationale qui vient compléter la démarche déjà engagée au niveau national dans cette recherche de politique publique, par l'organisation de seize forums régionaux et un forum national, dédié à la définition et la mise en œuvre d'une nouvelle politique de ville adaptée au contexte national.

Elle se focalisera, dans un premier temps, essentiellement sur le rôle du Département en charge de la politique de la ville, dans un contexte institutionnel marqué par une volonté manifeste de régionalisation des structures de l'Etat (déconcentration et décentralisation) voire de mise en œuvre du concept de « subsidiarité » dans les cas de territoires voués à la régionalisation avancée, telles qu'au niveau des provinces du sud du Royaume. Dans une seconde phase, les acquis du Royaume et les démarches déjà engagées au niveau national, en matière de politique publique de la ville depuis au moins trois décennies, engagées bien évidemment selon des vocables et des concepts différents. Pour aborder dans une troisième phase, certaines pistes jugées pertinentes pouvant contribuer à des démarches de politique de villes plus inclusives, compétitives et durables avec des systèmes de suivi-évaluation pertinents.

Mots clés : Documents d'urbanisme, Stratégie de Développement Urbain (SDU), Stratégie de Développement des Villes (SDV), Agenda 21, villes nouvelles, Plans Communaux de Développement (PCD), Indicateurs de Développement Durable (IDD).

ABSTRACT

City Policy: Outline of an approach to a policy of inclusive and sustainable city

This contribution will initially focus on the role of the Department in charge of urban policy, in an institutional context marked by a clear desire for regionalization of state structures (deconcentration and decentralization) or implementation of concept of "subsidiarity" in the case of land devoted to advanced regionalization, such as at the level of the southern provinces of the Kingdom. In a second phase, the achievements of the Kingdom and the steps already taken at national level in public policy of the city for at least three decades, with reference to various set of concepts.

To address in a third phase, some tracks are relevant approaches can contribute to policy cities more inclusive, competitive and sustainable systems with relevant monitoring and evaluation.

key words : Planning documents, Urban Development Strategy (UDS), City Development Strategy (CDS), Agenda 21, New cities, Communal Development Plans (CDP), Sustainable Development Indicators (SDI).

1. Politique de la ville : Nouvelle mission ou nouvelle approche au sein des mêmes prérogatives ?

Nous considérons tout d'abord que la mission de « politique de la Ville » n'est pas une tâche supplémentaire qui vient se greffer aux prérogatives du ministère en charge de l'Habitat et de l'Urbanisme, mais représente en fait une mission déjà dévolue à ce Département en matière d'urbanisme, qui nécessite pour sa mise en œuvre une meilleure coordination des intervenants opérant au sein de la ville, et une meilleure efficacité dans les choix de projets de territoire, à l'échelle de la région, voire les projets de ville à l'échelle de l'agglomération, dont la réalisation aurait un impact réel sur l'amélioration du quotidien et du vécu du citoyen.

Vu ce caractère horizontal dévolue à cette mission et à la diversité des intervenants, le ministère en charge de la politique de la ville devrait jouer, à notre sens, le rôle du « Coach » et de coordonnateur par rapport aux autres acteurs publics et privés au niveau local. La mission de la politique de la ville est tout d'abord une notion de vision partagée et de stratégie d'action concertée avec les acteurs qui font la ville, et des moyens à mettre en œuvre suivant les priorités identifiées et les responsabilités partagées.

2. Politique de la ville : Acquis et expériences à capitaliser

Le Maroc en matière de politique de la ville, a certains acquis qu'il nous semble importants de prendre en compte, outils qu'il a développé en partenariat avec la coopération internationale soit par ses moyens propres.

2.1 Expérience propre au pays

Nous faisons, tout d'abord référence, au cœur de métier du ministère qu'est l'urbanisme et dont les agences urbaines sont en charge au niveau local. Ce métier dont les documents d'urbanisme, représentent l'assise programmatique et juridique (corpus législatif et réglementaire de la loi 12/90 sur l'Urbanisme et décrets y relatifs), ont la finalité est de repenser la ville de demain, par l'intermédiaire soit des Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain (SDAU) pour le développement des agglomérations pour la génération future, soit des Plans d'Aménagement (PA) ou Plan de Développement (PD) pour le développement des villes et Centres ruraux, pour la décennie à venir. Documents réglementaires actuellement support de développement des villes, dont l'amélioration du « process », les rendraient plus souples et plus pro-actifs, en particulier dans le milieu rural, et permettrait ainsi de disposer d'outils réglementaires plus performants. Un chantier dans ce sens est actuellement ouvert au sein du Ministère en charge de l'Urbanisme, en vue de disposer d'outils adaptés à ce nouveau contexte.

2.2. Expérience partagée dans le cadre du partenariat et de la coopération internationale

Un second acquis à prendre en compte est l'expérience nationale développée dans le cadre de la coopération internationale pour la mise en œuvre des stratégies de développement Urbain (SDU). En effet, le partenariat initié depuis dès le début des années 80 avec la Banque mondiale et l'Organisation des Nations Unies pour l'Habitat (ONU-Habitat), ont permis une construction en plusieurs étapes successives, que nous présenterons succinctement ci-après :

2.2.1 Première étape :

La décennie des années 1980 à 1990, a vu l'initiation et la mise en œuvre de programmes de gestion urbaine, axés sur la lutte contre la pauvreté ;

2.2.2 Deuxième étape :

Dans une seconde phase, entre les années 1990 et 2000, la focalisation s'est faite sur les concepts de développement urbain durable et participatif matérialisé par le concept des agendas 21. Concept issu des instances onusiennes, suite à la conférence de RIO en 1992, pour la mise en œuvre de plans d'action pour l'environnement et le développement du 21ème siècle, que ce soit au niveau global, par la mise en œuvre des conventions internationales (Biodiversité, changements climatiques, désertification...) au niveau national par le biais des plans d'action nationaux (agenda 21 national), ou local en tant que, par l'élaboration d'Agendas 21 locaux. Au Maroc, les agendas 21 locaux, ont permis de produire plus d'une dizaine de profils environnementaux et socio-économiques de villes marocaines avec propositions de plans d'action à court et à moyens termes.

2.2.3 Troisième étape :

Initiée à partir de 1997, cette phase a concerné la notion de gouvernance urbaine et a été matérialisée par le concept de Stratégie de Développement des Villes (SDV), suivant deux approches :

- L'approche de diagnostic territorial SWOT ou « FFOM » (Force-Faiblesse - Opportunités-Menaces), initié dans le cadre de la stratégie nationale de développement urbain (SNDU), pilotée conjointement entre le Département en charge de l'Urbanisme et l'Habitat et le ministère de l'Intérieur, en partenariat avec la Banque mondiale, qui a permis de mettre en œuvre un cadrage global d'intervention avec des projets pilotes au niveau de Settat et d'Al Jadida ;
- L'approche de diagnostic territorial « Fais –Défis –Projets » initié au sein de la Ville de Tetouan en 2002 ;

2.2.4 Quatrième étape :

Plus récemment, la quatrième et dernière phase a été matérialisée par le concept des Plans de Développement Locaux (PDC), encadrés par la loi 17-08, adoptée en février 2009, qui visent l'élaboration, par les instances élues des Conseils Communaux et avec l'appui de l'autorité locale, des services extérieurs, des Organisations Non Gouvernementales ou du Privé, de diagnostics communaux concertés, de planifier les actions à mener sur six ans et les budgétiser sur trois ans, en vue de leur concrétisation.

La capitalisation de toutes ces expériences et leurs évaluations nous semble incontournable avant toute nouvelle initiative. Par ailleurs, les champs d'intervention devraient à notre sens être également circonscrits pour ne pas traiter la politique de la Ville, en omettant les petits et moyens centres ruraux, véritables réservoir de flux d'exode rural, conséquence inestimable pour le pays de perte en termes de vocation agricole. Enfin, la démarche devrait être spécifique au contexte et aux spécificités du pays.

L'analyse comparée avec la politique de la ville française, à titre d'exemple, est une politique axée sur les banlieues sachant que le "centre-ville" est déjà bien structuré et polyfonctionnel, ce qui n'est pas le cas du Maroc. Une politique de rénovation ou de renouvellement urbain peut aussi être engagée pour changer la fonction de territoire de ville tel les friches industrielles (cas de la ville de Casablanca), cas de ports dont la fonction de pêche n'est plus d'actualité pour la ville de Tanger, à titre d'exemple.

3. Quelques pistes pour une politique de la ville inclusive et durable

Une fois identifiés les concepts, les démarches, il apparaît clairement que la politique de la ville est en fait un projet de territoire particulier, spécifique et doit être concerté, suivant une vision partagée entre les acteurs suivant leurs missions et prérogatives propres. Bien entendu, le leadership d'un acteur dédié est essentiel. Ce leadership sera d'autant plus pertinent s'il ce dernier est déjà investi légalement de cette mission. Nous pensons aux Présidents des municipalités ou des Centres ruraux, en tant qu'élus légitimes et représentants des populations.

Dans un second ordre, nous pensons à la tutelle, soit aux représentants des Collectivités Locales, représentés par les wali et gouverneurs. Les acteurs de la société civile et les opérateurs privés peuvent également jouer ce rôle. Bien entendu, le rôle des agences urbaines au niveau local est, ou devrait être, de premier plan dans cette démarche par l'accompagnement de cette politique, en offrant toute l'expertise nécessaire à ce niveau, et en facilitant l'accès aux moyens financiers prévus par l'Etat à ce niveau (Fonds de l'Habitat Social et de l'Intégration Urbaine et Fonds du Développement Rural et des zones de montagne).

En termes de choix de champ d'intervention pour expérimenter la nouvelle politique de la Ville, nous suggérons de cibler principalement les projets pilotes au sein deux champs différents et complémentaires d'intervention en vue de tester l'efficience de la nouvelle démarche par la concrétisation de nouveaux partenariats institutionnels à engager.

D'une part, les médinas - nous en avons plus d'une trentaine- pour ancrer et valoriser notre tradition urbanistique séculaire et éviter « l'exode » de ce qui reste des familles, vivant en intramuros, véritable vivier de savoir traditionnel, en axant l'action sur la réhabilitation des demeures ancestrales les plus emblématiques, et les anciens quartiers sous-équipés, dont certains sont le vivier de l'habitat menacé en ruine.

D'autre part, la nouvelle politique de la ville pourrait être axée sur les quatre nouvelles villes marocaines qui à terme devraient abriter plus d'un million d'habitants, sur une superficie totale de 5000 Ha et engager un investissement d'environ 12,9 milliards de dirham, soit par ville nouvelle :

<p style="text-align: center;">TAMANSOURT</p> <p>Superficie : 1931 Ha Nombre de logements : 80 500 unités Population : 450 000 habitants Investissement : 4.826 MDH</p>	
<p style="text-align: center;">TAMESNA</p> <p>Superficie : 840 Ha Nombre de logements : 55.000 unités Population : 250 000 habitants Investissement : 1.743 MDH</p>	
<p style="text-align: center;">SAHEL LAKHYAYTA</p> <p>Superficie : 1231 Ha Nombre de logements : 58.000 unités Population : 300.000 habitants Investissement : 4.087 MDH</p>	
<p style="text-align: center;">CHRAFAT</p> <p>Superficie : 770 Ha Nombre de logements : 30.000 unités Population : 150.000 habitants Investissement : 2.276 MDH</p>	

Source : Al OMRANE

Cette approche est d'autant plus pertinente, à notre sens, que ces villes nouvelles ont déjà fait l'objet de conventions spécifiques - qui malheureusement n'ont pas été suivies d'effet - et dont le résultat est un sous-équipement flagrant au détriment des populations déjà installées (environ 50.000 habitants au niveau de la ville de Tamansourt et 28.000 habitants au niveau de la ville de Tamesna). Cela permettra aussi de soutenir l'effort important déjà engagé par l'Etat, permettant de garantir un cadre de vie amélioré aux habitants actuels et futurs en améliorant l'attractivité de ces villes. Une loi sur les villes nouvelles, actuellement en chantier au niveau du Ministère en charge de l'urbanisme, permettrait certainement d'améliorer la démarche de création des villes nouvelles, en capitalisant sur l'expérience de ces premiers projets de villes, et en dotant les futurs projets de vocations spécifiques (villes universitaires, industrielles, tournées vers l'offshoring, ...) en plus de vocations essentielles que sont l'habitat et le loisir.

Par ailleurs, le suivi-évaluation des actions engagées au niveau national ou local en matière de politique de la ville devrait être basé sur les indicateurs pertinents, à l'instar de ceux produits en 2006 par l'Observatoire de l'Environnement, au niveau national en 2006, indicateurs de développement durable au nombre de 65 regroupés en quatre catégories dont 13 sont relatifs aux Espaces et Territoires (*1-Perte de terres agricoles due à l'urbanisation 2-Taux de l'habitat insalubre 3-Taux d'urbanisation 4- Superficie d'espaces verts par habitant dans les villes de plus de 100.000 hab. 5-Taux de réalisation des programmes intégrés en faveur des zones rurales 6-Superficie totale des forêts perdue annuellement- 7-Surface forestière et taux boisement 8-Taux des superficies reboisées dans la superficie déboisée. 9-Densité de la population dans les provinces côtières (habitants/km). 10- Erosion côtière 11-Superficie des zones protégées côtières 12-Trafic maritime pétrolier 13-Qualité des eaux marines côtières*).

Ces indicateurs nationaux, qu'il serait pertinent de concevoir aux niveaux régionaux et locaux, afin d'évaluer périodiquement leur évolution en rapport avec des standards nationaux, voire internationaux, représenteraient certainement un outil performant afin de juger de la qualité de vie et de la durabilité des villes au niveau national.

La question urbaine dans la politique d'aménagement du territoire par Monsieur Abdelouahed FIKRAT, Directeur de l'Aménagement du Territoire (Maroc)

RESUME

Encadrer l'urbanisation et maîtriser la croissance urbaine sont parmi les objectifs nationaux prioritaires de développement traités par le SNAT et la charte nationale de l'aménagement du territoire sous leurs différents aspects : l'équilibre macroéconomique du système urbain, la gestion urbaine, l'aménagement des métropoles, le foncier urbain, la lutte contre l'illégalité urbaine, etc. Ces défis ont été traduits par 13 orientations dont certaines sont en train de se concrétiser à travers les actions et programmes que mène le Ministère. Il s'agira donc, après un bref aperçu sur la dynamique urbaine au Maroc, de développer quelques-unes de ces orientations et de présenter les perspectives de travail à la lumière des engagements du nouveau gouvernement en la matière.

ABSTRACT

Urban issues in policy planning

Framing urbanization and urban growth control are among the national priorities of development dealt with by the SNAT and the '*charte nationale de l'aménagement du territoire*' in their various aspects: the macroeconomic balance of urban systems, urban management, development of cities, urban land, fight against urban illegality, etc.. These challenges have been translated into 13 directions, some of which are in the process to achieve through the activities and programs conducted by the Department. We will therefore develop, after a brief overview of the urban dynamics in Morocco, some of these guidelines as they are followed by the present government.

Le territoire national se transforme avec un mouvement perpétuel de passage de la ruralité à l'urbanité. Si ce phénomène a démarré au début du XXe siècle avec un taux de 7%, l'urbanisation massive depuis la deuxième moitié du siècle dernier a fait qu'aujourd'hui le milieu urbain accueille plus de 57% de la population nationale et pourrait dépasser le cap des 63% en 2025.

Cette diffusion de la culture urbaine à travers le temps et l'espace, a doté le pays d'une armature constituée actuellement de plus de 350 villes, hébergeant près de 18 millions d'urbains majorés d'un million d'habitants tous les trois ans. Ainsi, les villes marocaines se sont développées et se développent rapidement par des extensions difficilement maîtrisables se traduisant notamment par :

- de fortes discordances entre les différentes strates urbaines.
- des déséquilibres entre la croissance urbaine et le développement des bassins économiques.
- des rapports centres-périphéries déséquilibrés accentuant les dysfonctionnements.
- des déficits en infrastructures urbaines, en équipement et en services publics.

Dans ce contexte, encadrer l'urbanisation et maîtriser la croissance urbaine, figurent aujourd'hui parmi les objectifs prioritaires de la politique de l'aménagement du territoire, traités d'ailleurs par le schéma et la charte nationale de l'aménagement du territoire (SNAT et CNAT) sous leurs différents aspects, dont :

- l'équilibre macroéconomique du système urbain.
- la lutte contre l'illégalité urbaine.
- le concept de synergie différentielle entre les différents domaines territoriaux.

Ces différents aspects, ont été traduits en une batterie d'orientations fondamentales de l'aménagement du territoire dont certaines sont en train de se concrétiser à travers les actions et programmes que mène le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville et qui s'inscrivent dans le cadre général de la politique de la ville.

D'autres font l'objet d'expertises stratégiques initiées par la DAT, notamment :

- Le SOFA : schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement ; nouvel instrument de planification territoriale qui articule l'aménagement du territoire et l'urbanisme et repose, dans sa conception, sur la notion de fonctionnalité. Il définit le dispositif spatial d'articulation et de développement des fonctions des principales villes dans le cadre de la croissance globale des aires métropolitaines. Cet instrument a été expérimenté au niveau de l'aire métropolitaine centrale et a permis de mettre à la disposition des décideurs un cadre d'orientations des actions dont certaines ont été adoptées.

- L'articulation inter métropolitaine : nouvelle approche qui permet d'engager un processus de mise en réseau des villes marocaines à travers l'organisation des complémentarités entre les agglomérations géographiquement voisines, en l'occurrence les bipôles. Cette démarche est aujourd'hui expérimentée au niveau des deux couples urbains Fès-Meknès et Tanger-Tétouan.
- Le SRAT : schéma régional d'aménagement du territoire ; cadre de référence et de cohérence territoriale entre les différents intervenants de la région. Il accorde un intérêt particulier à la question urbaine et appréhende les agglomérations urbaines en tant que territoires de foisonnement et de polarisation économique et sociale.

Par ailleurs, le développement harmonieux de notre pays, et particulièrement de nos villes, est une responsabilité collective qui fait appel à une mobilisation générale de l'ensemble des forces vives de la nation. Dans ce cadre, et de par les nouvelles attributions du Ministère en matière de Politique de la Ville, un débat national a été organisé pour définir le référentiel national de cette politique selon une démarche participative ascendante. Le débat a permis la définition des préalables au développement de villes inclusives, compétitives et durables, à travers l'identification de trois échelles d'intervention :

- la planification stratégique au niveau national et régional appelée à être formalisée par des contrats Etat-régions et des chartes métropolitaines, elle a pour principal objectif, le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des villes dans un système cohérent de villes durables.
- les projets de développement stratégique des agglomérations et des villes. Ils visent la mise à niveau et le développement cohérent des différentes composantes de la ville par la mise en place de projets de villes qui feront l'objet de contrats de villes.
- les projets intégrés infra-villes. Ce sont des projets participatifs et partenariaux qui ciblent, entre autres, les zones périphériques, les quartiers en perte d'attractivité, les tissus anciens dégradés, etc. Ils sont cadrés par des contrats de quartiers.

A l'issue de ces concertations élargies de la politique de la ville, le Schéma d'Orientation pour le Renforcement de l'Armature Urbaine, déjà inscrit en tant que priorité formulée au niveau du programme gouvernemental 2012-2016, a ressurgi comme urgence pouvant constituer l'occasion pour instaurer des réformes réelles et profondes du système urbain national. Dans ce cadre, la DAT, finalise actuellement en concertation avec les partenaires clés, le CPS dudit Schéma, qui prendra la forme d'un document prospectif pour éclairer les décideurs quant à la structuration et le renforcement de l'armature urbaine.

Par ailleurs, la question foncière, un des plus grands défis qu'affronte l'aménagement urbain, constitue également un chantier prioritaire inscrit au niveau du plan d'action du Ministère. Ce dernier compte lancer une expertise pour la définition d'une stratégie foncière qui aura pour objectif l'identification et l'analyse des déséquilibres majeurs dans la gestion de la question foncière pour proposer les mécanismes et les instruments de maîtrise du marché y afférent et identifier les modalités de gestion des réserves foncières et les moyens et outils de leur reconstitution.

En outre, résoudre les problèmes de l'urbain suscite l'anticipation de ceux posés par et au milieu rural, étant donné que "c'est dans la ruralité que naît l'urbanité". Dans ce cadre, en plus de l'expertise qu'elle mène sur la stratégie de développement et de promotion des petites villes (pour qu'elles puissent assurer pleinement leur rôle dans l'encadrement du monde rural), la DAT mène le chantier du développement rural. A cet égard, et dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie du développement rural élaborée en 2009, la Direction a procédé en 2012 à des appels à projets pour l'identification des projets intégrés pouvant être financés par le Fonds de développement Rural privilégiant les centres délimités au niveau des communes rurales.

Finalement, réussir le pari urbain à l'échelle nationale, suscite l'adhésion de l'ensemble des acteurs à toutes les échelles. Il s'agit de mettre en place un mode de gouvernance adapté qui prends en considération le processus de régionalisation, de décentralisation et de déconcentration, tout en mettant à profit les enseignements tirés des expériences vécues et œuvrant à concrétiser les principes de la politique de la ville à savoir l'interministérialité, l'intercommunalité et la contractualisation.

RESUME

La durabilité dans le Nouveau Monde urbain : les leçons des villes, dites rétrécissantes

Comme nous approchons de 2050, le monde devient de plus en plus urbanisé. Les villes avec une économie à développement rapide connaissent une croissance rapide de la population. En même temps, il y a un certain nombre de villes, en particulier ceux situés dans les anciennes régions industrielles, qui connaissent une baisse de la population - les villes dites rétrécissantes. Alors que la croissance démographique et le déclin de croissance ramènent des défis et des problèmes uniques, il y a un doute que c'est la croissance qui est plus pratique. Alors les villes de plus en plus croissantes et celles rétrécissantes ont des trajectoires très différentes, ils se partagent certaines similitudes historiques. Toutes les villes dites rétrécissantes aujourd'hui à un moment donné de leur histoire ont été de plus en plus urbanisées, d'autres connaissent une croissance assez spectaculaire. Il est également possible que certaines villes qui se développent aujourd'hui, à un certain moment dans leur avenir commenceront à se rétrécir. Toutefois, le rétrécissement n'est pas une fatalité. Pas toutes les villes anciennes régions industrielles rétrécissent. L'objectif de cette présentation est d'examiner le rétrécissement des villes et de voir s'il y a des leçons que les villes en expansion aujourd'hui peuvent apprendre d'eux - des leçons qui pourraient empêcher celles-ci de devenir des villes en rétrécissement.

ABSTRACT

As we edge closer to 2050 the world becomes increasingly urbanized. In particular cities in rapidly developing economies are experiencing rapid population growth. At the same time there are a number of cities, particularly those located in old industrial regions, that are experiencing population decline – the so-called shrinking cities. While both population growth and decline bring unique challenges and problems there is little doubt that it is the former (growth) that is the preferred state. While growing and shrinking cities are on quite different trajectories they do share some historical similarities. All of today's shrinking cities at one point in their history were growing cities; some experiencing quite spectacular growth. It is also possible (perhaps probable) that some of today's growing cities will at some point in their future start to shrink. However, shrinkage is not inevitable. Not all cities in old industrial regions are shrinking. The focus of this presentation is to examine shrinking cities and to see if there are any lessons that today's growing cities can learn from them – lessons that might prevent the latter from becoming shrinking cities.

Moroccan cities are currently experiencing fairly rapid population growth. This reality exists in sharp contrast to a significant number of cities in North America, Europe, and Asia that, for over half a century, have been losing population – the so-called shrinking cities. While the phenomenon of shrinking cities may, at first glance, appear irrelevant to the current Moroccan experience we would argue that there are some potentially valuable lessons that Moroccan urban planners can learn from the historical experience of shrinking cities. Our purpose here is to highlight some of these lessons.

Shrinking Cities

While there exist varying definitions of what constitutes a shrinking city (e.g. see Beauregard 2007 and Schilling and Logan 2008) they are generally defined as cities that, at the very least, have experienced population decline over a sustained period of several decades. For example, within the United States the U.S. Bureau of the Census identifies 37 cities that have lost at least 20% of their population from a peak of over 100,000 in 1980 (Table 1). Most U.S. shrinking cities reached their population peak during the 1950s and have since been experiencing population decline. For example, the city of Detroit, Michigan had a population of 1,894,568 in 1950. In 2010, Detroit’s population was 713,777. Thus, between 1950 and 2010 the city of Detroit lost over 1.1 million people which represent a decline of over 60% from its peak population. In addition to having the shared experience of significant population decline shrinking cities in the United States also share a common geography – with a small number of exceptions they are overwhelmingly located in the region of the country that was the historical center of manufacturing industry – the so-called manufacturing belt.

Table 1 : Sample Shrinking Cities in the United States

City	Peak Population	Year of Peak Population	2010 Population	Change from Peak Year
Detroit, Michigan	1,849,568	1950	713,777	-61.4%
Youngstown, Ohio	170,002	1930	103,020	-60.6%
Buffalo, New York	580,132	1950	270,240	-53.4%
Camden, New Jersey	124,555	1950	77,344	-37.9%
Toledo, Ohio	383,818	1970	287,208	-25.2%
Boston, Massachusetts	801,444	1950	617,594	-22.9%

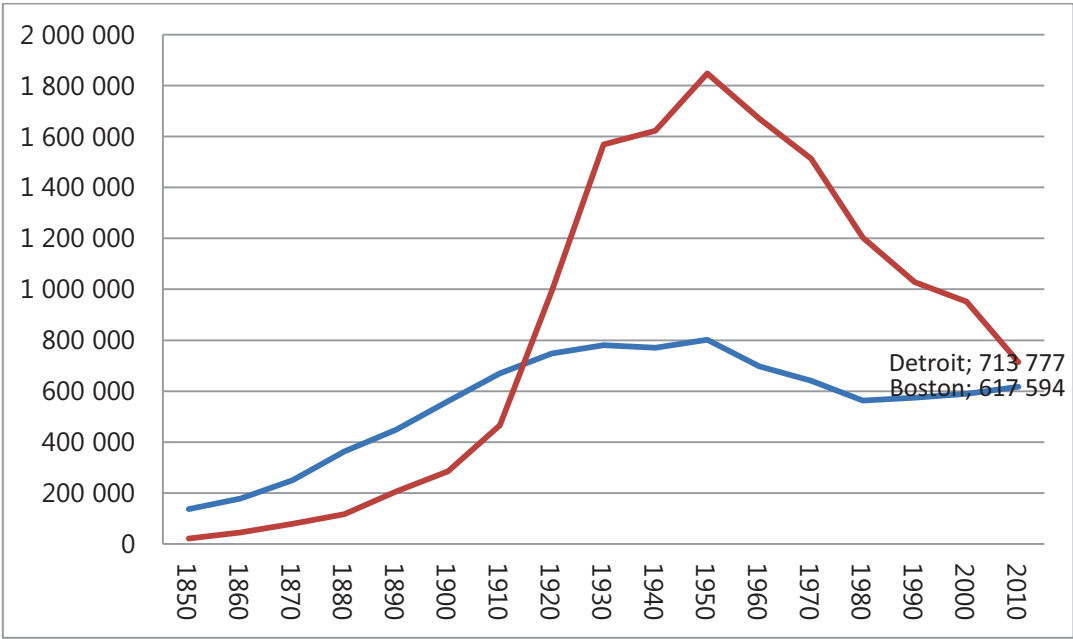
Source : U.S. Bureau of the Census

Lessons from shrinking cities

Shrinking cities in the United States fall into two broad categories – those that continue to lose population and those that have successfully reversed the trend and, in recent decades, have started to show an increase in their population. Detroit, Michigan and Boston, Massachusetts exemplify both of these types of cities. Detroit’s population peaked at 1,849,568 in 1950 and has continued to decline ever since. In comparison, the population of Boston, Massachusetts stood at 801,444 in 1950 (Table 1, Figure 1). By 1980 Boston’s population had fallen to 562,994. Since 1980, however, Boston’s population has been increasing. The 2010 U.S. Census showed Boston’s population to be 617,594. The example of Boston demonstrates that population decline is reversible. It also, we believe, provides some valuable insights as to some of the key ingredients of a successful city. In this regard the work of Ed Glaeser (2005) is particularly useful. In a very compelling and cogently argued piece that appeared in the Journal of Economic Geography in 2005 Glaeser documents the economic, social, and demographic history of the city of Boston during the period 1630-2003.

Throughout his article Glaeser makes a number of key observations regarding the evolution of cities. One of those is that cities have to successfully respond to challenges in order to grow and prosper. As noted by Glaeser (p.121) “long-run urban success does not mean perpetual growth. Long run urban success means perpetually responding to challenges”. So what are the keys to Boston’s success?

Figure 1: Population change in Boston, Massachusetts and Detroit, Michigan, 1850-2010



Source : U.S. Bureau of the Census

Livability and quality of life

Livability is synonymous with quality of life (McCann 2004, 2007). Glaeser argues that one of the keys to Boston's success was that, throughout its history, it has been a city where people not only wanted to work but also a place where people wanted to live. As a result when Boston faced economic challenges residents were more likely to remain in the city rather than relocate to another city. In sharp contrast, the residents of Detroit, a city with a lower quality of life, were more likely to leave when economic times got tough. From a policy perspective this suggests that those responsible for city government should develop policies that foster and support a high quality of life for its residents. In the United States a high quality of life is multi-faceted but typically includes variables such as crime rates, pollution levels, cost of living, and cultural and recreational amenities (McCann 2004, Shapiro 2005). Within the context of Morocco the variables may be different. However, identifying them and incorporating them into government and planning policies are highly recommended.

Human capital

Having the 'correct' human capital is critical to the sustainability of a city. Within the context of Boston Glaeser (2005) emphasizes the important role that the city's vibrant educational system has played in the city's revitalization since 1980. Out of 209 metropolitan areas with population over 200,000 Boston, in 2000, had the sixth highest percentage of its residents that had graduated college. A well-educated population is particularly important during periods of economic challenge and transition.

A well-educated labor force is more likely to contain higher numbers of innovators and entrepreneurs. Similarly, investors (firms, institutions, and individuals) are more likely to invest in cities with a well-educated labor force. There also exists evidence that a well-educated labor force contributes to the quality of life of a city because they demand, and can afford to pay for, a higher level and greater variety of amenities that contribute to a higher quality of life (Shapiro 2005). From a policy perspective this suggests that any Moroccan city looking to enhance its relative competitive position should invest in the development of a strong educational system (elementary, secondary, and college).

Economic diversity

Economic diversity is another to key to sustainable cities. Unfortunately, many shrinking cities in the United States have struggled in the increasingly competitive environment that is the result of an increasingly globalized and interconnected economy. These cities were typically over dependent on a single product line – the automobile in the case of Detroit, Michigan and steel in the case of Youngstown, Ohio (Klepper 2007, Safford 2009).

These product lines proved vulnerable to the vagaries of both economic downturns (in the short-term) and the regional and international competition (in the long-term). When hit by economic crisis many of the shrinking cities proved incapable of responding. Boston, on the other hand, was able to do so. As noted by Glaeser (p. 121), "Boston's ability to re-orient itself hinged on industrial diversity". At no point in its history was Boston overly dependent on a single industry and today the city has a diverse industrial base focused primarily on professional services (particularly computer-related and scientific research), education (particularly higher education), financial services, and health care. The message here for Moroccan cities is quite clear – to the greatest extent possible maintain a diverse economic base.

Good and wise government

Good and wise government is the final key to a city's sustainability as a viable place to live and work. Both the government and the private sector have an important role to play in the development of any city's economy. With regard to government the key is to identify and define its role in the development of a city. To a large extent it is finding the appropriate balance – too much of the wrong kind of government can stifle private sector initiatives, while too little can result in an environment where chaos ensues. According to Glaeser (p. 122) "city government has played an important role in Boston's periods of both success and failure". For example, government played a critical role in the founding of Harvard College in 1636 when it provided the money for its creation. As noted above, higher education has been a critical ingredient of Boston's success. In contrast, Glaeser (p. 141) suggests that "a final reason for Boston's difficulties during the middle years of the 20th century is city government". This was a period when the divisive leadership and wasteful spending of James Michael Curley (who served as Boston's Mayor on four separate occasions between 1914 and 1950) resulted in many wealthy individuals leaving the city. Moroccan cities have to do their best to ensure that those responsible for governing them create an environment and establish policies that allows the private sector to flourish. Supportive, but not overly intrusive, government is the key.

Conclusions

While declining population growth is not a problem with which Moroccan cities currently have to deal there is a great deal that they can learn from the experience of shrinking cities in the United States (and other parts of the world). Based upon this experience, particularly that of Boston, Massachusetts, we suggest four keys to successful and sustainable cities. These are livability and quality of life, human capital, economic diversity, and good and wise government. We recognize that Moroccan cities function in an economic, cultural, and social environment that is very different from cities in the United States. However, we feel that the four keys that we identify have broad applicability within the Moroccan context. Each one will have to be tailored to meet the specific circumstances of Moroccan cities.

RESUME

Comment nourrir les villes : les conflits d'utilisation des terres et l'agriculture urbaine

Dans un monde où plus de 50% de la population mondiale vit dans des zones urbaines, et où les prévisions prévoient 80% pour 2050, la question de l'alimentation des villes devient cruciale. L'agriculture péri-urbaine a souvent existé partout dans le monde et participe d'une manière plus ou moins importante à la sécurité alimentaire locale, en particulier en ce qui concerne les produits frais du marché. Aujourd'hui et dans un avenir proche, l'augmentation possible (et probable) des coûts de transport et les préoccupations environnementales, ramènent la question de la durabilité des infrastructures d'approvisionnement en produits alimentaires contemporains à la surface. En effet, les solutions de chaînes d'approvisionnement pour les villes sont directement liées à deux défis majeurs: l'étalement urbain qui limite le développement de l'agriculture urbaine et péri-urbaine, et les conflits d'utilisation des terres qui découlent de la cohabitation entre les habitants des villes et les producteurs en particulier dans les zones dites ceintures vertes.

L'étalement urbain auquel l'agriculture péri-urbaine doit faire face pose un défi majeur à son développement, car il consomme une grande proportion de terres agricoles de bonne qualité et les transforme en logements, infrastructures ou lieux publics. Ce phénomène est très présent dans tous les pays.

Les tensions entre ville et agriculture ont traditionnellement été régies par un abandon forcé de l'agriculture (délocalisation des exploitations agricoles), mais aujourd'hui, la coexistence spatiale entre la ville et l'agriculture est un enjeu majeur pour les zones de plus en plus péri-urbaines (en particulier en ce qui concerne défis alimentaires et l'agriculture péri-urbaine).

Ainsi, l'idée du métabolisme urbain semble apporter une vision relativement nouvelle de l'aménagement du territoire, ce qui rend l'activité de la ville plus cohérente avec son environnement direct. Bien sûr, l'agriculture et l'élevage ne sont pas seulement liées aux dimensions d'alimentation, mais aussi avec les dimensions des paysages et la qualité de vie, en particulier dans les pays du Nord. La gouvernance alimentaire durable des régions urbaines semble ainsi être une approche intéressante à long terme pour l'aménagement du territoire capable de s'attaquer à toutes ces questions et visant la création de territoires très résilients.

ABSTRACT

In a world where more than 50% of the global population is living in urban areas, and up to 80% is projected for 2050, the question of feeding the cities becomes crucial. Peri urban agriculture exists everywhere in the world, and participates in a more or less significant way to the local food security, especially concerning fresh market products. Nowadays, and in the near future, the possible (and probable) increase in transport costs and the raising environmental concerns, bring the question of the sustainability of contemporary food supply infrastructures, especially in terms of *food miles* (ecological footprint of alimentary goods). Indeed, short supply chains solutions for cities are directly related to two main contemporary challenges: *the urban sprawl* limiting the development of urban and peri-urban agriculture, within and around the cities, and *the land use conflicts* rising from the cohabitation of urbans and producers especially in the green belt area.

The steady urban sprawl that peri-urban agriculture has to face is the major challenge to its development, as it consumes most of the best agricultural soils and transforms them into housing, infrastructures or public settings. This phenomenon is highly present in all countries.

Tensions between city and agriculture were traditionally regulated by a forced abandonment of agriculture (relocation of farms), but nowadays the spatial coexistence between city and agriculture is a long term stake for more and more peri-urban areas (especially with regards to food challenges and peri-urban agriculture).

Indeed, the idea of urban metabolism seems to bring a relatively new vision of land planning, making the city's activity more coherent with its direct environment. Of course, agriculture and farming are not only linked with feeding dimensions, but also with landscapes dimensions and quality of life, especially in northern countries. Sustainable food governance of urban regions seems to be an interesting and long term approach of land planning, able to tackle all these issues and aiming the creation of highly resilient territories.

In a world where more than 50% of the global population is living in urban areas, and up to 80% is projected for 2050, the question of feeding the cities becomes crucial. Modern cities produce 80% of global GDP, occupy 3% of world land surfaces, consume 75% of natural resources, and account for 60-80% of global GHG emissions. They gather populations who do not produce their proper means of subsistence and in that way concentrate an important food demand. If we consider the city as an urban metabolism, consuming goods, energy and food, producing industrial goods and services, and recycling organic and inorganic wastes, the question of agriculture is crucial with regards to the inputs and the recycling process. Paradoxically, urban sprawl leads to a huge consumption of agricultural soils, often chosen for their very good quality in relation with primary location of cities.

Peri urban agriculture exists everywhere in the world, and participates in a more or less significant way to the local food security, especially concerning fresh market products. In northern countries, short supply food chains are fashionable and reflect new food concerns of the population, but in a sense they have existed in their "old" forms (farmers market, buy on farms, etc.) since ever. Nowadays they adopt a new and more innovative organisational features, such as box schemes, community supported agriculture or pick-your-own farms, etc. These promising and creative modes of commercialization prove to be able to re-invent new forms of supply and purchase but most of all of creating sense and building the means to activate proximity relations between consumers and producers.

As far as urban agriculture is concerned, or agriculture within the city, it has always existed in southern countries, event in big cities like Mexico City, or Antananarivo. Small urban gardens and farms supplied their direct neighbors with fresh vegetables or eggs. In northern countries, the question of urban agriculture is still at stake, with projects like vertical farms, shared or community gardens or green roofs, sometimes pure utopias for the moment. The reason of creating these green zones in cities is not the same as for southern countries. In the North, urban agriculture does not directly contribute to the local food security and is much more oriented to environmental education and to the renewal of the links between urbans and the nature. The food security concern is rising though, with the growing poverty in the heart of the cities due to the economic crisis and the loss of some of the major industries, as revealed by the example of Detroit, with large urban agricultural projects for poor or unemployed people.

Nowadays, and in the near future, the possible (and probable) increase in transport costs and the raising environmental concerns, bring the question of the sustainability of contemporary food supply infrastructures, especially in terms of *food miles* (ecological footprint of alimentary goods). Indeed, short supply chains solutions for cities are directly related to two main contemporary challenges: *the urban sprawl* limiting the development of urban and peri-urban agriculture, within and around the cities, and *the land use conflicts* rising from the cohabitation of urbans and producers especially in the green belt area.

The urban sprawl

The steady urban sprawl that peri-urban agriculture has to face is the major challenge to its development, as it consumes most of the best agricultural soils and transforms them into housing, infrastructures or public settings. This phenomenon is highly present in all countries. For example, in the French case, the consumption of soils has risen from 54 000 ha/year between 1982 and 1992 to 86.000 ha/year in 2010. This growth corresponds to the surface of one « Departement » every 7 years and largely exceeds the population increase, in such a way that artificialized spaces account now for 9,4 % of national territory (5,1 million ha) in 2012. As the price of constructed land is highly exceeding the one of agricultural land, the process of conversion is quite fast.

Thus, nowadays farms are shrinking because of high land prices and are constantly drawn back from the green belts to the countryside.

The land use conflicts

Most of the constructions such as city facilities, infrastructures, residential areas, natural areas, industrial zones or recently developing non-food production (biofuels) is performed at the expense of agricultural soils. It induces tough land use conflicts between various stakeholders, and most of all between different users of rich soils, be them devoted to farming or to the construction of new buildings or infrastructure. The competition between various land uses is at stake near the cities, especially in peri-urban areas which are characterized by a huge scarcity of land resources and by a great diversity of local stakeholders and potential users. In these areas, tensions between city and agriculture were traditionally regulated by a forced abandonment of agriculture (relocation of farms; exit strategies), but nowadays the spatial coexistence between city and agriculture is a long term stake for more and more peri-urban areas (especially with regards to food challenges and peri-urban agriculture).

These changes reveal the emergence of new regulation processes in peri-urban areas. Land-use conflicts are part of these processes of change, and they can reveal a large part of these evolutions. Our studies in the Greater Paris region show that these conflicts are linked with the actions of various users and stakeholders, such as Local and Federal states, associations, farmers, industrials, citizens..., be there protesting or contested ones. They most of all reveal that the major part of the conflicts is related to contestations about the use of agricultural soils.

Thus, these organization challenges bringing together different stakeholders with their own goals and their own land use perceptions, need a frame, a global and systemic approach - *food governance of urban regions*. Indeed, through its capacity to cover a wide range of city and territorial functions such as food supply, water management, land use, land planning, waste management, local economy, public health through fresh food access, etc., food planning can be considered as an axis of sustainable local development. These new interactions between cities, food procurement and production, and agriculture urge setting of a new ecosystem of cooperation between different stakeholders, at various geographical levels.

Indeed, the idea of urban metabolism seems to bring a relatively new vision of land planning, making the city's activity more coherent with its direct environment. Of course, agriculture and farming are not only linked with feeding dimensions, but also with landscapes dimensions and quality of life, especially in northern countries. Sustainable food governance of urban regions seems to be an interesting and long term approach of land planning, able to tackle all these issues and aiming the creation of highly resilient territories.

Development of new geographies : focus on economic and industrial governance and their effects on economic and social upgrading in Central Europe⁴ by Mr. Milan BUCEK, University of Economics Bratislava (Slovakia)

RESUME

Développement de nouvelles zones géographiques : Focus sur la gouvernance économique et industrielle et leurs effets sur mise à niveau économique et sociale en Europe centrale

À la suite de l'effondrement de l'économie socialiste, la géographie originale de l'économie et en particulier l'industrie a changé de façon spectaculaire. De ce point de vue, les changements des structures industrielles peuvent être examinés dans les Pays d'Europe Centrale et Orientale comme dans un laboratoire. L'effondrement de l'industrie lourde et des armements (60 à 90%) a conduit à la mise au point de toutes nouvelles structures industrielles. Paradoxalement, cette baisse a eu un impact positif sur la situation de l'environnement. Les industries nouvelles ont un impact direct sur le développement urbain et sur la refonte des plans de développement des villes, l'utilisation des terres et l'environnement.

La présentation sera axée sur la nouvelle géographie des deux industries en République slovaque. Celles-ci ont un impact sur tous les aspects du développement: sur la migration, le logement, l'utilisation des terres, les villes, les campagnes, l'environnement, le développement et la mondialisation, le transport et le commerce, les formes de travail etc.

L'industrie automobile, avec trois sites principaux, (VW, KIA, PSA Citroën, produisant environ 800 mille voitures, les exportations de la branche électrotechnique représentent 80% des exportations du pays). La production automobile a des impacts très positifs sur les sous-traitants nationaux (VW 41% de l'offre). Il y a quelques effets positifs et négatifs sur le développement urbain (Bratislava, Trnava, Zilina), mais aussi des impacts d'ordre écologique.

⁴ This work has been supported by the Slovak Research and Development Agency under the contract No. APVV-0101-10

Le secteur des TIC a été développé avec l'expansion des acteurs mondiaux - IBM, HP, Cisco et le développement rapide des entreprises nationales. Le développement endogène met l'accent sur la sécurité informatique (ESET, Soitron), les programmes pour les opérateurs mobiles (SYGIC). Ces entreprises sont fortement liées aux universités nationales mais s'étendent également aux marchés mondiaux (ESET - Hong Kong, Etats-Unis, Pologne, République tchèque, acquisitions SOITRON récents en Turquie, en Roumanie). Cette évolution implique un impact positif sur les deux plus grandes villes (Bratislava et Košice - Kosice Valley).

ABSTRACT

As a result of the collapse of socialist economy, the original geography of the economy and especially the industry has changed dramatically. From this point of view can be the changes of the industrial structures examined in the CEE countries as in laboratory. The collapse of heavy and arms industry (60 to 90%) led to the development of totally new industrial structures. Paradoxically, this decline has had a positive impact on the environmental situation. FDI based new industries have a direct impact on urban development; redesign of the cities development plans, land use and environment.

The presentation will be oriented to new geography of two industries in the Slovak Republic. These have an impact on all aspects of development: on migration, housing, land use, cities, the countryside, the environment, development and globalization, transport and trade, forms of work etc.

The automotive industry, with three major locations, (VW, KIA, PSA Citroen, producing about 800 thousand cars, with exports of electro technical branch make up 80% of the country export). Very positive impacts have the car production on domestic subcontractors (VW 41% of supply). There are some positive and negative impact on urban development (Bratislava, Trnava, Zilina), ecological impacts.

The ICT sector was developed with the expansion of global players - IBM, HP, Cisco, and the rapid development of domestic firms. Endogenous development is focusing on computer security (ESET, Soitron), programs for mobile operators (SYGIC). These companies are strongly connected on domestic university, and expand to world markets (ESET - Hong Kong, USA, Poland, Czech Republic, SOITRON recent acquisitions in Turkey, Romania). This development involves positive impact on two largest cities (Bratislava and Košice - Kosice Valley).

CEEC as laboratory for structural changes and new geographies

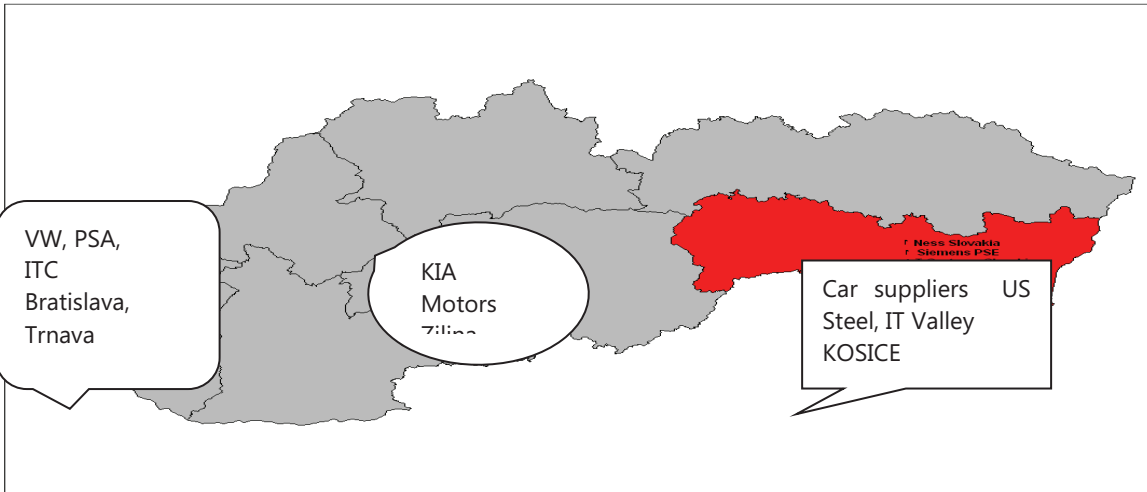
The Central and East European Countries are almost the laboratories for studying the interplay between dramatic structural changes and changes in settlement structure (urbanization). The collapse of former socialist economy (centralistic planned, heavy and arms industry decreasing 60 to 90% in less than two years) led to the development of totally new industrial structures in very short time. Paradoxically, this decline has had a very positive impact on the environmental situation.

New industries were all before FDI based and have a direct impact on redesign of the urban development; master development plans, land use and environment.

The interplay of both structural changes (industry, economy and settlements) will be demonstrate on new geography of two industries in the Slovak Republic: the automotive industry (FDI based) and ICT (endogenous based).

Car production of three MNE (VW, KIA, PSA Peugeot-Citroen) is located in three cities: one with metropolitan function in CE region (VW in the capital city Bratislava), the other two in important polycentric centres (KIA in Zilina and PSA Peugeot-Citroen in Trnava). The influence of car industry is corresponding to role of this industry in Slovak economy: the car production per inhabitants is the highest in the world (800 th.cars, 5 mil. inhabitants); 20% increasing of the production in time of crises (2012/2011) due to two reasons: export outside EU (USA, China) and production of the most attractive models (VW- Touareg, Porsche Cayenne, Audi, Kia Spotrage); almost all factories are working on 3 shift operation). Very positive impacts have the car production on domestic subcontractors (VW 41% of supply) and location in the polycentric space.

Map 1: Scheme of main location of the car industry and ICT



Source : Author on the basis of: www.economy.gov.sk/pk/694-2005-001/ma.htm

The ICT sector was developed with the expansion of global players via FDI (IBM, HP, Cisco), and the rapid development of domestic firms. Endogenous development is focusing on computer security (ESET, Soitron), programs for mobile operators (SYGIC). These companies are strongly connected on domestic university, and expand to world markets (ESET - Hong Kong, USA, Poland, Czech Republic, SOITRON recent acquisitions in Turkey, Romania).

This development involves positive impact on two largest cities (Bratislava and Kosice - IT Valley – red color on the Map 1).

Implication on the urbanization

The “old” geography of industry formed the urbanization of Slovakia dominantly. The commanded industrialization process led to so called “district industrialization”. In each of 79 districts was located one or two industrial “flagships”, while the similar administrative structure enforced this geography.

After collapse of this structure, the development of cities with location of new branches (Bratislava, Trnava, Zilina, Kosice) created a new geography of settlements, leading to processes of metropolisation and polycentric development⁵.

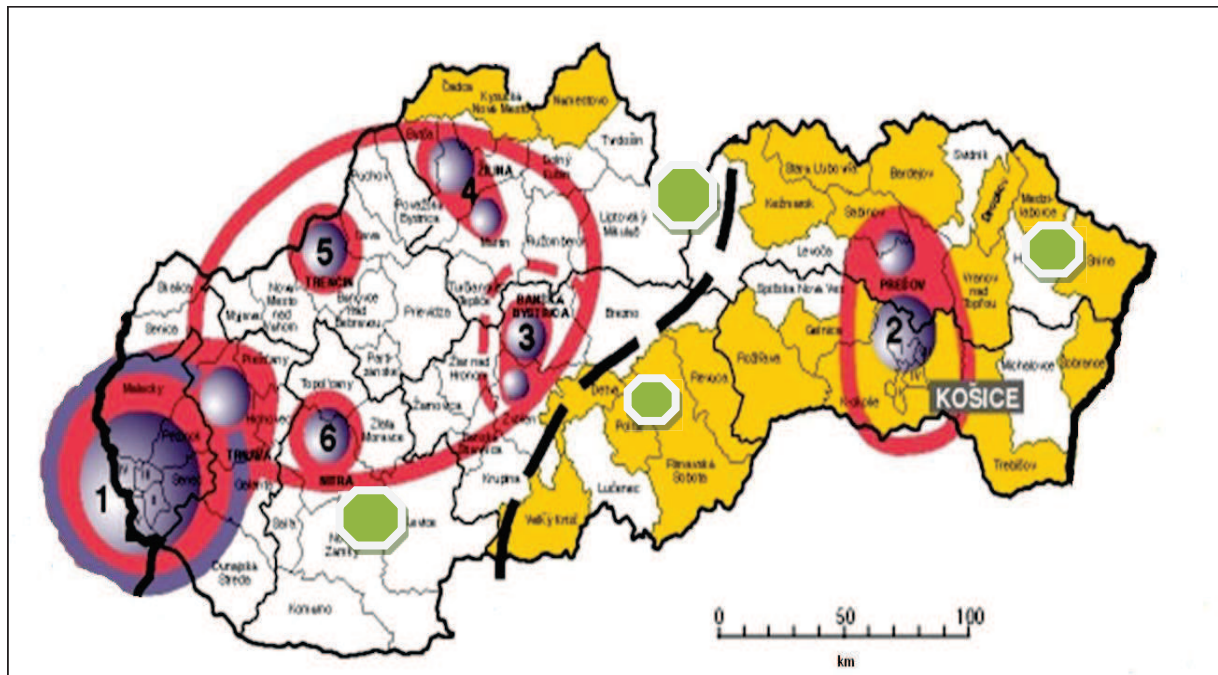
These new geographies of economy have an impact on all aspects of urban development: on migration, housing, land use, cities, the countryside, the environment, development and globalization, transport and trade, forms of work etc.;

In the medium term it means to support a skeleton of the medium-sized cities, and solve a long-term attractiveness of the two metropolitan regions. The status of Bratislava due to the proximity of Budapest and Vienna should be developed in the European context.

Reduction of 79 centers of employment to 8 – 10 poly-centers with 2 metropolis (Bratislava as CEE metropolis, Kosice as national metropolis).

⁵ Metropolisation is a process of urban restructuring that can be defined by specific aspects (a spatial concentration, possession of important command and control functions, well developed connectivity, an increase of knowledge intensive activities, specialized functions). Polycentricity describes the existence of more than one pole or node within a certain territory. The concept of polycentricity covers different aspects at different spatial levels.. (Polyce pp.70)

Map 2 : Urbanization scheme



Source: Bucek M., Rehak S., Pastor R. : (in Regional Strategy for Slovakia)

In Map 2 are integrated all relevant aspects of urbanization structure: east-west divide, existing metropolis (1, 2) and polycentric centers (3-6) and centers to be supported by regional policy (I.-IV. Green points).

The data about urbanization process are impressive: in the period 1996 – 2011 the migration of graduate less than 35 year was 10 times more to cities above 100 th. inhabitants, as to all other cities. Net balance of this migration is only in metropolis increasing, in all other cities the average number of graduate under 35 per 1000 inhabitants is decreasing. (REHAK, p.4-8)

An active adaptation of this structure should create conditions to promote supportive forces for innovation and competitiveness, environmental sustainability. This system should be able to address the disparities through inclusion of marginalized groups (a large proportion of the Roma population in Slovakia);

Policy implication

A fragmented settlement structure (the average size of one settlement is around 1800 inhabitants, what means that the number of very small villages is prevailing) associated with the fragmentation of the regional and local PA is the biggest challenge for policy. It is therefore necessary to carry out "municipalisation" of communities (usual a combination of voluntary and administrative model). Finding the optimal size of the local unit is linked to the need of an efficient, transparent and non-corrupt operation.

Second challenge is connected with land use planning. After privatization and re-privatization of land and large investment in new plants, housing and infrastructure, the land use is under uncoordinated pressure of large developers companies. But the real impact of domestic regional policy is strongly intended by framework of EU cohesion policy. The positive aspect of last development is local incentives and many examples of endogenous development.

Conclusion

Collapse and rapid structural changes demonstrate elasticity to new geographies of settlements;

Metropolisation and polycentric development strong tied with location of new enterprises (FDI and domestic);

Metropolisation on European level (2 closest capital of the world, city circle jumping over border); Inner-Slovak level (2 metropolis, 6 existing, 4 supported);

The role of multi – level government in creation of hard and soft condition for this development and their influence on all aspects of urban development: migration, housing, land use, cities, the countryside, the environment, local development and globalization, transport and trade, forms of work etc.

The coordination of isolated regional-economic and territorial planning belong to permanent unresolved problems.

Fragmented cities : Place, migration and development in the global south by Lawrence A. BROWN, Ohio State Univ., Columbus (US)

RESUME

Villes fragmentés: Place, migration et le développement dans les pays du Sud

La Ville aux États-Unis avait, jusqu'aux années 1950, des quartiers ethniques distincts, avec leurs propres centres commerciaux qui pouvaient, au milieu d'une économie en pleine croissance, absorber la main-d'œuvre excédentaire et créer une identité avec les États-Unis en tant que nation de sorte que à «américaniser» les enfants jusqu'à ce que ces enclaves ethniques s'effondrent. Par contre, j'ai l'impression que l'Afrique, même en 2050, n'aura pas le moteur économique pour l'absorption de main-d'œuvre, les gens vont continuer à se déplacer vers les zones urbaines, et ainsi de recréer leur village, mais cette fois dans la ville. En effet, ce contraste pourrait offrir une question hypothétique intéressante – quels sont les avènements possibles de la ville africaine ?

ABSTRACT

The US City up until, around 1950, where there were distinct ethnic neighborhoods, each with their own commercial centers etc -- but in that case, in the midst of a growing economy which could (and did) absorb the excess labor, an identity with the US as a nation, "Americanization" of the children, such that, eventually, these ethnic enclaves broke down (for the most part). By contrast, it's my impression that Africa, even in 2050, will not have the economic engine for labor absorption, people will continue to move to urban areas (under both "push" and "pull" factors), and thus recreate their village, but now within the city. Indeed, that contrast might provide an interesting hypothetical question -- i.e., alternative futures for the African city: which will it be?

The US City up until, around 1950, where there were distinct ethnic neighborhoods, each with their own commercial centers, etc. -- but in that case, in the midst of a growing economy which could (and did) absorb the excess labor, an identity with the US as a nation, "Americanization" of the children, such that, eventually, these ethnic enclaves broke down (for the most part). By contrast, it's my impression that Africa, even in 2050, will not have the economic engine for labor absorption, people will continue to move to urban areas (under both "push" and "pull" factors), and thus recreate their village, but now within the city. Indeed, that contrast might provide an interesting hypothetical question -- i.e., alternative futures for the African city: which will it be ?

Vulnérabilité des villes côtières marocaines au risque climatique - élévation du niveau de la mer et inondations : cas d'étude de la ville de Nador par MM. Abdellatif KHATTABI, Chercheur Associé, Institut Royal des Etudes Stratégiques, Professeur à l'Ecole Nationale Forestière d'Ingénieurs et Mohamed LOUDIYI (Maroc)

RESUME

Une des conséquences les plus certaines du Changement Climatique est la fréquence des inondations dans les zones côtières méditerranéennes et l'élévation du niveau de la mer. De telles menaces auront des effets défavorables sur de nombreuses zones, mais plus particulièrement celles dans lesquelles les activités humaines et l'urbanisation sont importantes. Ces effets concerneront plusieurs secteurs de l'activité économique, la sécurité alimentaire, la santé humaine, les ressources naturelles et l'infrastructure physique. Cet article traite de la vulnérabilité de la zone urbaine Grand-Nador, située sur la côte méditerranéenne orientale du Maroc, à ces risques. Cette zone est particulièrement vulnérable du fait de sa position géographique, sa morphologie physique et de l'importance des actifs naturels et artificiels exposés aux aléas. L'étude a évalué les zones à risque et les coûts économiques associés aux pertes potentielles.

ABSTRACT

Vulnerability of the Moroccan coastal cities to climate risk (rising sea levels and flooding) : case study of the city of Nador

One of the most certain consequences of Climate Change is the occurrence of floods in the Mediterranean coastal zones and rising sea level. Such threats have adverse effects on many areas, but especially those in which human activities and urbanization are important. These effects concern several sectors of the economy, food security, human health, natural resources and physical infrastructure. This article discusses the vulnerability of Grand Nador urban area, located on the eastern Mediterranean coast of Morocco, to these risks. This area is particularly vulnerable due to its geographical position, its physical morphology and the importance of the natural and capital assets exposed to hazards. The study evaluated the risk areas and the economic costs associated with potential losses.

Les inondations constituent un risque majeur à l'échelle mondiale et sont à l'origine de dégâts représentant environ 80% du coût des dommages imputables aux risques naturels (Nault, 2002). Aujourd'hui, le changement climatique est devenu une réalité et l'une de ses conséquences probables est l'augmentation de la fréquence des inondations. Une telle menace aura des impacts néfastes sur de nombreuses régions du monde, et ces impacts concerneront plusieurs secteurs de l'activité économique, la sécurité alimentaire, la santé humaine, les ressources naturelles et l'infrastructure de base (GIEC, 2007). Bien que les pertes futures causées par les inondations dans de nombreux endroits aillent augmenter en l'absence de mesures de protection supplémentaires, l'estimation de la grandeur du changement varie selon l'endroit et les scénarios climatiques considérés (IPCC, 2012).

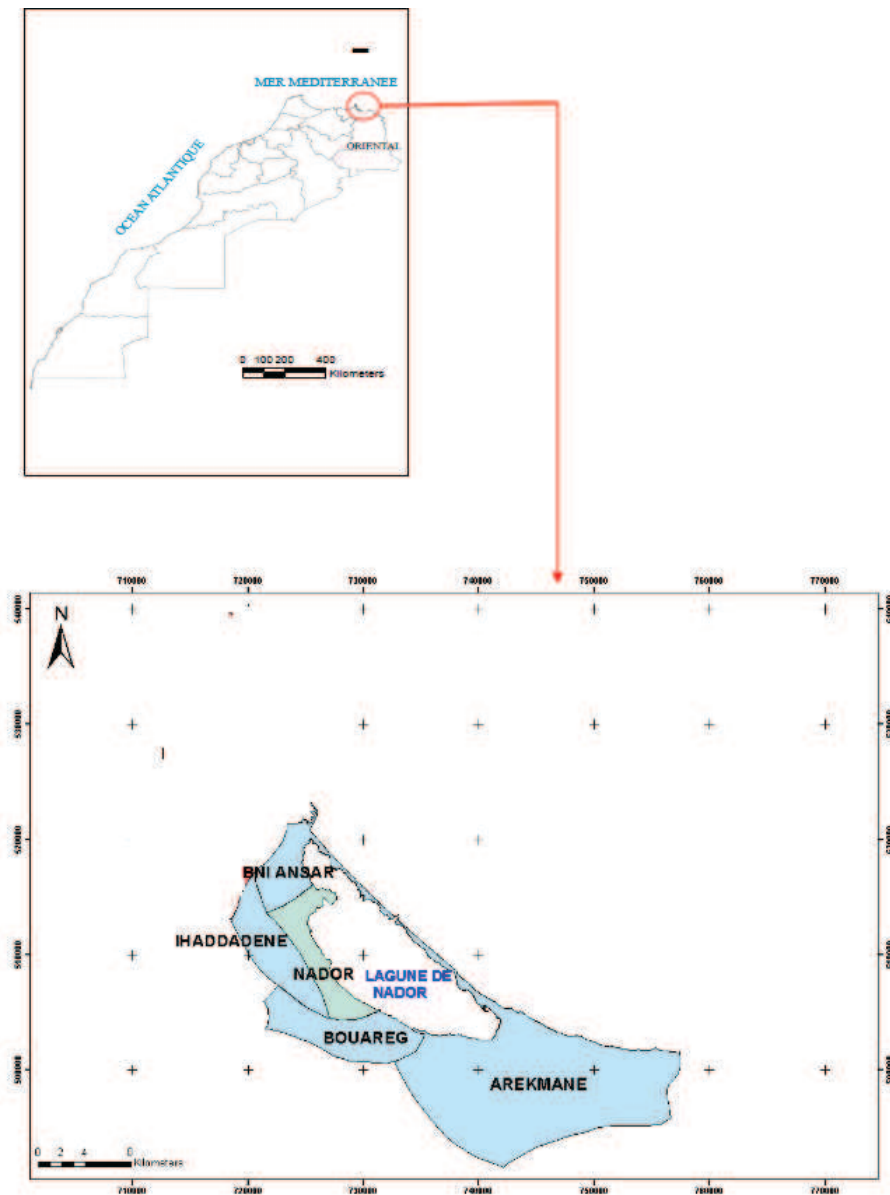
Le Maroc est soumis, au même titre que les autres pays méditerranéens, à des crues importantes (MATEE, 2003). Même si ces phénomènes ne sont pas nouveaux dans le pays, ils ont été ressentis plus intensément ces dernières années. En effet, de sérieux dégâts ont été enregistrés dans le passé, aussi bien sur les infrastructures que sur les populations et leurs moyens d'existence.

La région de Nador a connu à elle seule plusieurs cas d'inondations, par exemple dans les années 1986, 1993, 2003 et 2008. Cependant, les inondations de 26 octobre 2008 ont été les plus importantes et ont engendré des dégâts considérables sur l'infrastructure, l'habitat, l'agriculture et sur la vie humaine. Les précipitations de la région ne dépassaient guère 42 mm dans le mois d'Octobre, alors qu'en 2008, elles ont atteint 300 mm (108 mm dans la station de Bou Are le 26/10/2008), l'équivalent de la moyenne des précipitations annuelles. En plus des précipitations enregistrées le jour de l'inondation, le sol était déjà saturé en eau à cause des pluies du mois de septembre dans lequel un cumul de pluie dépassant 60 mm a été enregistré.

La zone du pourtour de la lagune de Nador (fig. 1) qui s'étale sur cinq entités administratives, trois rurales (Karaïte Arek âne, Iheddadene et Bou Are) et deux autres urbaines (municipalités de Nador et Beni Ensar) a été sérieusement affectée. Cette région est cernée par trois domaines structuraux qui caractérisent son bassin versant : le massif volcanique du Jbel Gourougou au nord-ouest, le massif de Beni- Bou-Iffrou du côté ouest-sud-ouest et le massif de Kebdana du côté sud-est. Elle est drainée par un réseau hydrographique constitué de plusieurs cours d'eau provenant de ces trois massifs (Oueds Arkmane, Hlali, El Bachir, Iyamniouene, Caballo, Akhandouk, Taouima, Skhoune et Selouane).

La zone abrite des agglomérations urbaines en pleine expansion et des activités socio-économiques très importantes (Khattabi, 2003). Vu la répétition des inondations ces dernières années et l'importance des dommages qu'elles produisent, l'établissement des cartes de risque d'inondation s'avère nécessaire comme outil pour la protection ou l'adaptation planifiée dans cette zone.

Figure 1 : Zone d'étude



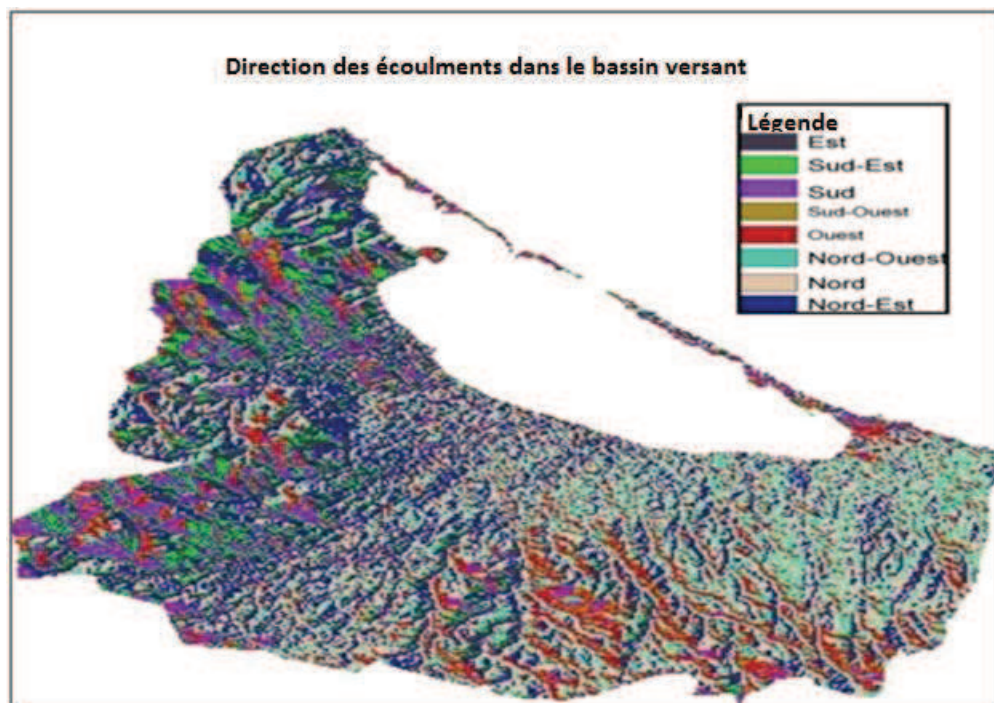
Les objectifs de cette étude sont l'évaluation du coût des dégâts causés par les inondations de 2008 et l'élaboration des cartes de risques d'inondation dans les communes et municipalités qui entourent la lagune de Nador; et proposition de mesures d'atténuation des impacts probables des inondations.

Vulnérabilité du site

La vulnérabilité de la zone aux inondations a été étudiée en adoptant deux approches, la cartographie et les entretiens semi-structurés. La cartographie permet de déterminer les zones inondables selon le scénario des crues décennales, et les entretiens semi-structurés avec les acteurs concernés permettent d'évaluer les dégâts causés par les inondations, comprendre leurs causes, et collecter leurs avis en matière de proposition de solutions pour atténuer leurs impacts dans le futur.

Les débits décennaux des crues ont été calculés en prenant comme base la pluie journalière décennale du 26 Octobre 2008, qui correspond au jour de l'inondation. Les sous-bassins étudiés sont ceux qui ceinturent la lagune de Nador, à savoir les bassins d'Aflioun et Belkassem dans la commune rurale de Karaïte Arek âne ; le bassin de Cabalo dans la Municipalité de Nador ; les bassins de Selouane et Mrader dans la commune rurale de Bou Are ; et le bassin d'Akhandouk dans la Municipalité de Beni Nssar. L'altitude dans la majeure partie du territoire étudié est inférieure à 50 m et la pente ne dépasse guère 5 %, ce qui favorise le débordement des rivières et la stagnation de l'eau. La figure 2, ci-dessous, illustre le sens des écoulements qui possèdent une prédominance des directions Nord.

Figure 2 : carte du sens d'écoulement des eaux

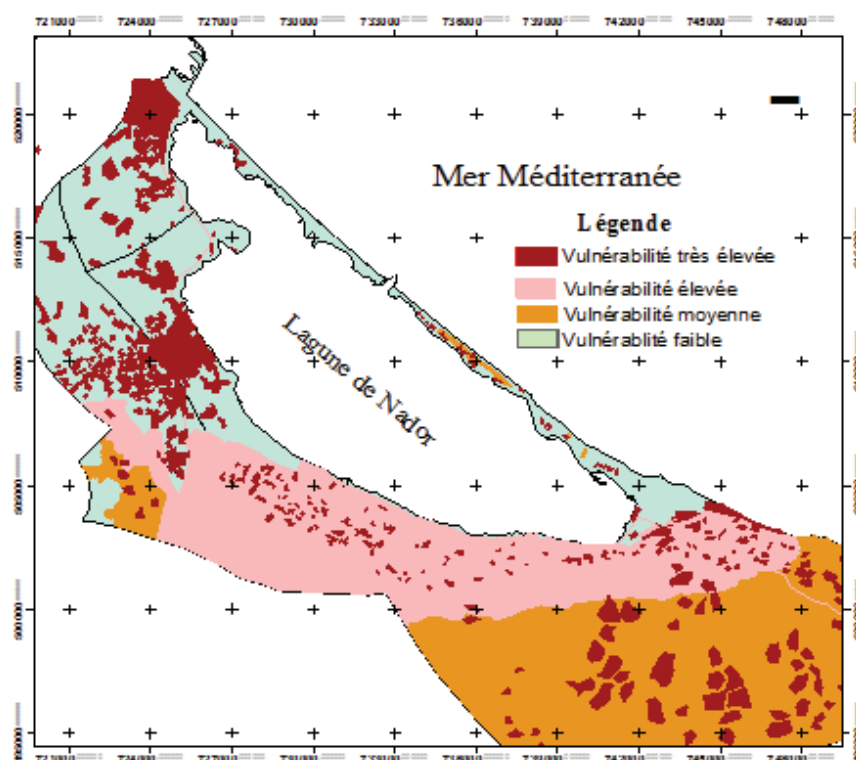


Le risque d'inondation a été évalué par le croisement entre la carte de vulnérabilité et la carte d'aléa (Ofella, 2004). La vulnérabilité traduit le degré de sensibilité à l'inondation et l'aléa fait référence aux phénomènes hydrométéorologiques et leurs conséquences sur l'écoulement des eaux (Chastan et al., 1995). A partir de la carte de l'occupation du sol, nous avons défini quatre classes de vulnérabilité (fig. 3) selon la grille de transformation développée dans le cadre de l'étude nationale de lutte contre les inondations (MATEE, 2003).

La superficie de la zone étudiée est de 35753 ha au total, dont 7% sont à vulnérabilité très élevée, 25% à vulnérabilité élevée, 38% à vulnérabilité moyenne, et 30% à vulnérabilité faible. La superposition de la carte de vulnérabilité à la carte de l'aléa a permis d'élaborer la carte du risque qui traduit la priorité d'intervention en fonction du degré du risque. Un total de 560 ha est à risque, dont 2/3 sont à risque élevé ou très élevé et 1/3 sont à risque moyen ou faible.

Les zones inondées en 2008 ont été déterminées sur le terrain avec l'aide des acteurs locaux. Au niveau de la ville de Beni Nssar, les deux oueds qui ont débordé sont Oued Akhandok Nord et Oued Akhandok Sud. Au niveau de la commune rurale de Karaïte Arek âne, les deux oueds qui ont débordé sont Oued Bel Kassem et Oued Aflioum.

Figure 3 : carte de la vulnérabilité



Le débordement des oueds est dû principalement à la forte intensité des pluies. Cependant, ce débordement a été accentué par la présence de décharges de déchets solides dans les lits des cours d'eau, par l'utilisation du lit des oueds à des fins agricoles ou urbaines, par l'absence de murs de protection dans les zones basses, par l'inadaptation du réseau d'assainissement, par la déviation de certains cours d'eau, et par le faible couvert végétal à l'amont du bassin versant.

Photos 1&2 : Inondations de 2008 dans la ville de Nador



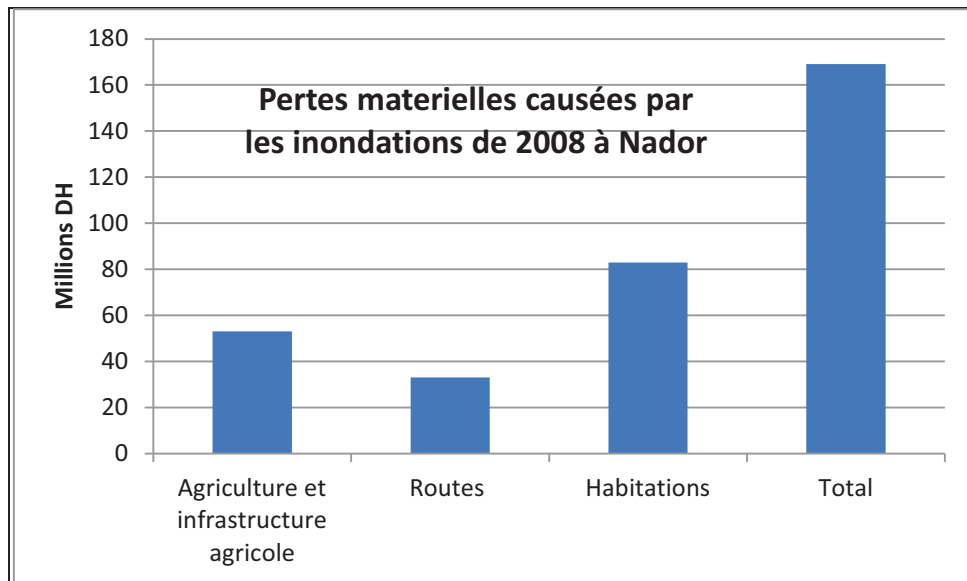
Estimation des coûts des dégâts

L'évaluation du coût des dégâts est utile pour « facturer » ou associer un prix aux besoins d'adaptation (Stern, 2006). Cependant, l'estimation des valeurs économiques des infrastructures perdues est une tâche très complexe. Dans la présente étude, ces valeurs ont été estimées sur la base des prix du marché.

Selon l'estimation des autorités locales de Nador, le nombre de maisons partiellement ou totalement détruites dans les communes rurales de Karaïte Arek âne et Bou Are et dans les municipalités de Nador et Beni Nasser est de 83 maisons. Aussi, des dégâts ont été enregistrés sur l'infrastructure et consistaient principalement en la destruction partielle du réseau routier et sur les terrains et infrastructures agricoles. A côté de ces impacts physiques directs, il y a eu d'autres impacts indirects sur les autres secteurs économiques par le fait d'entraînement.

Le coût total engendré par les dégâts de l'inondation de 2008 à Nador a été évalué 169,3 millions DH. Cette valeur peut être considérée sous-estimée du fait que d'autres catégories de dégâts (perte de vies humaines, perte de cheptel, perte de confort de vie, morbidité, perte de journées de travail, etc.) n'ont pas été prises en considération soit à cause de leur caractère intangible et difficile à estimer soit par manque d'information ou de données précises. La figure 4, ci-dessous, illustre la composition des coûts des dégâts enregistrés et pris en considération dans le cadre de cette étude.

Figure 4 : composition du coût induit par les inondations de 2008 à Nador



Propositions d'adaptation ou d'atténuation des impacts

Les solutions proposées par les acteurs locaux se rapportent à la sensibilisation de la population au danger de disposer des déchets solides dans les lits des oueds ; l'installation de systèmes d'alerte précoce aux inondations ; l'éducation des personnes pour adopter de bons gestes lors des inondations et ce à travers des programmes de simulation de cas de crues ; le contrôle de la conformité des constructions aux règles d'art en vigueur ; le reboisement des bassins versants bordant la zone; la correction mécanique des ravins ; l'élaboration de cartes de risques pour informer la décision de lotir et de bâtir ; l'aménagement des berges des oueds ; la construction des retenus d'eau tels que des barrages collinaires ; la construction de murs de protection pour atténuer le débordement des Oueds ; le curage régulier des cours d'eau; etc.

**Regional economic impacts of natural disasters in Brazil :
The case of floods in Sao Paulo** by Mr. Eduardo HADDAD
and Mrs. Eliane TEIXERIA, University of Sao Paulo (Brazil)

RESUME

Retombées économiques régionales des catastrophes naturelles au Brésil : le cas des inondations à Sao Paulo

L'une des principales préoccupations de la société contemporaine par rapport aux projections du changement climatique se réfère aux changements prévus de la fréquence et de l'intensité des événements extrêmes. En outre, à la suite d'un processus accéléré d'expansion des zones métropolitaines, sans un développement adéquat des infrastructures urbaines, les villes au Brésil n'ont pas été préparées pour les effets négatifs de ces phénomènes météorologiques. C'est le cas de la ville de São Paulo, où vivent 11 millions de personnes, qui souffrent constamment les effets des inondations causées par les précipitations extrêmes. Des inondations localisées ont lieu chaque été dans différentes parties de la ville. Outre les pertes et les inconvénients ressentis par les résidents, les inondations causent des dommages qui dépassent les limites de la ville, touchant les revenus et la production dans la région métropolitaine ainsi que dans d'autres parties de l'État et du pays. L'objectif de cette étude est d'évaluer les impacts économiques des inondations dans la ville de São Paulo grâce à l'utilisation d'un modèle EGC intégré à l'information spatiale SIG lié à l'emplacement des points d'inondations et les entreprises influencées.

ABSTRACT

One of the main concerns of contemporary society in relation to climate change projections refers to the forecasted changes in the frequency and intensity of extreme events. Moreover, as a result of an accelerated process of expansion of metropolitan areas, without an adequate development of the urban infrastructure, cities in Brazil are not prepared for the adverse effects of such weather events. This is the case of the city of São Paulo, home to 11 million people, which suffers constantly the effects of flooding caused by extreme precipitation. Localized floods occur every summer in various parts of the city. Besides the losses and inconvenience felt by the residents, floods produce damages that cross the city boundaries, affecting income and output in the metropolitan area as well as in other parts of the state and the country. The objective of this study is to evaluate the economic impacts of floods in the city of São Paulo through the use of a spatial CGE model integrated to GIS information related to the location of points of floods and the firms within their influence.

The Sao Paulo Metropolitan Region (SPMR), the main economic and financial center of Brazil, consists of 39 municipalities in an intense process of conurbation. It is the fourth largest urban agglomeration of the world, and the largest urban agglomeration in the country, with about 10% of the national population (around 20 million inhabitants), and responsible for 19% of Brazilian GDP. The city of São Paulo is the core of the metropolitan area and accounts for 5.9% of the country's population and 12% of its GDP.

From a broader perspective, one can notice the existence of an expanded central business district (CBD) to analyze the spatial configuration of economic activities in the metropolitan area. The CBD concentrates the jobs, while households are located in the surroundings of the center. As suggested by Figures 1 and 2, the SPMR can be approached by a Muth-Mills urban model, having as the CBD the expanded center of the city of Sao Paulo.

Figure 1. Where people live – Population density in SPMR

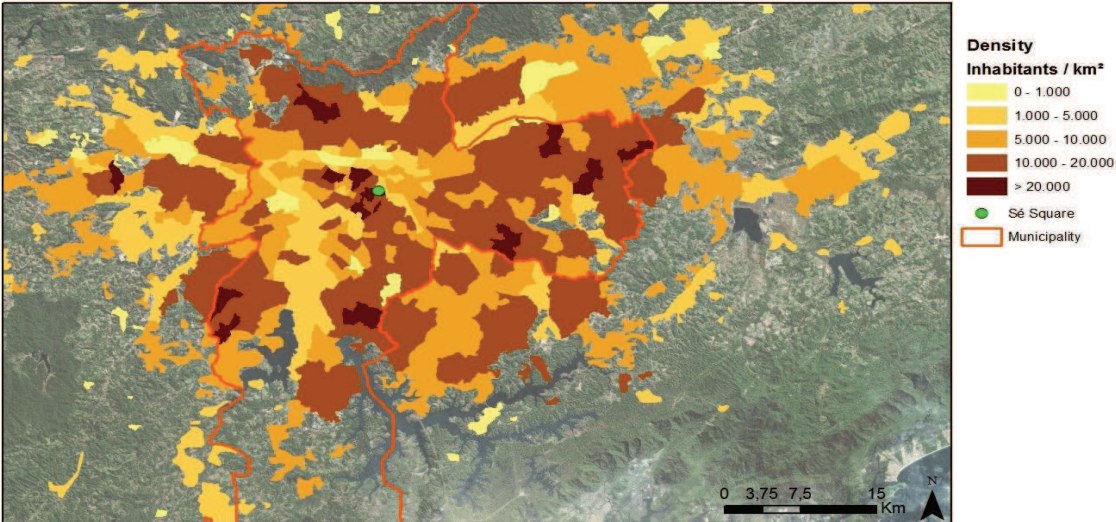
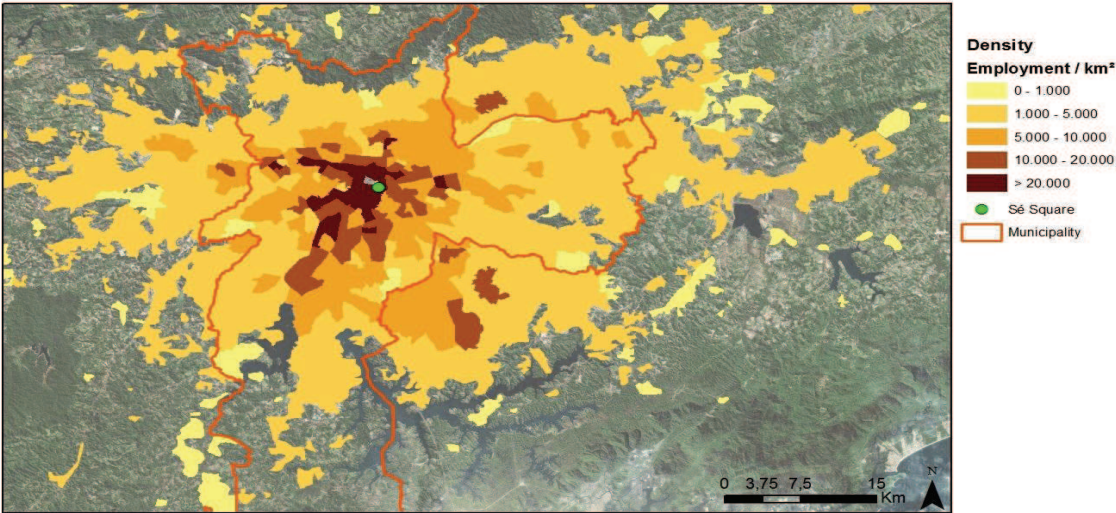


Figure 2. Where people work – Employment density in SPMR



The rapid process of urban expansion around the CBD was not followed by the implementation of adequate infrastructure, causing important urban problems. Among the main issues currently faced by the city are those related to climate change. The intense rainfall in the summer causes floods in several points of the town. Besides the loss and inconvenience suffered by people directly affected, these floods produce wider effects that surpass the limits of the city, reflecting on economic sectors of the state and the country. The impacts of floods affect households, industrial and commercial activities, public and private services, and the urban transportation system. Given the increasing concentration of people and economic activities in the area in the past decades, impacts and economic losses due to natural catastrophes have increased substantially.

Projections of climate changes indicate a step up in the frequency and intensity of short lasting extreme events, and point to an increase in the number of days with heavy rainfall until the end of the century, aggravating further the issue of flooding. Measures relating to the planning and control of land use should be executed in parallel with engineering projects to improve the urban drainage system and prevent the emergence of new risk areas.

The purpose of the study summarized in this note is to evaluate the wider economic impacts of floods in the city of Sao Paulo through a bottom-up modeling approach. In this context, the economic consequences of localized floods are assessed from the municipal to the national level. As highlighted by Rose (2004), the quantification of economic losses is necessary to gauge individual and community vulnerability, to evaluate the worthiness of mitigation, to determine the appropriate level of disaster assistance, to improve recovery decisions, and to inform insurers of their potential liability.

Natural disasters can cause physical destruction of installed capacity. However, the city of Sao Paulo has been adapting to the type of flooding that it experiences. Despite the inconvenience caused, such as the interruption of the flow of people and goods due to the lack of urban drainage, the loss of machinery and equipment are negligible in such events. The economic losses of the main economic and financial center of the country are directly related to the shutdown of production in the affected sites. Using detailed GIS information on labor profiles of firms in the region, and assuming that production is a continuous on weekdays, foregone losses can be indirectly approached by a measure of foregone wages paid during the interruption of production in companies affected by flooding events.

While the direct losses are assessed through the disruption of economic activities, indirect losses can be calculated by considering associated interruptions in the supply chain. Such estimation of indirect losses demands an economic model capable of capturing the flow of goods between economic agents, which poses another challenge, given the uniqueness of each disaster (Okuyama, 2007).

In order to estimate the total losses caused by floods in Sao Paulo we use a Spatial Computable General Equilibrium Model (SCGE). It is a model based on simultaneous optimization of the behavior of individual consumers and firms, subject to resource constraints. When extended into a multi-regional framework, the model is able to provide the spatial distribution of impacts.

The calibration of the SCGE model is based on a fully specified interregional input-output system considering 41 regions, 56 sectors and 110 products. It is a database on the municipal level for the year 2008 which focuses the SPMR, that is, it covers the 39 municipalities that compose the metropolitan area, the rest of the state of Sao Paulo and the rest of Brazil. Furthermore, it maps the payments to the labor factor from the place of work to the place of residence.

The information on the workers payments in the affected firms is essential to capture the direct losses caused by flooding. These data are obtained from a GIS database on labor firms, known in Brazil as RAIS (Annual Report of Social Information). This statistical survey covers 97% of the formal labor market⁶, which represents 57% of the total employment in the country⁷, providing a measure of the representativeness of the sample.

The information on flooding in Sao Paulo is provided by the Emergency Management Center (CGE in Portuguese) of Sao Paulo local government. With the geo-referencing of the flooding database for 2008, and integrating these data with firms' location through GIS techniques, it is possible to locate all businesses impacted by floods in a pre-defined impact radius.

By identifying the companies directly affected by the flood events, one can estimate foregone losses in the periods of interrupted production. Such information feeds the SCGE model so that one can evaluate the total economic impacts of floods in São Paulo. Preliminary results for 2008 are shown in Table 1. From a spatial perspective, Figure 3 presents the impacts on municipalities in SPMR.

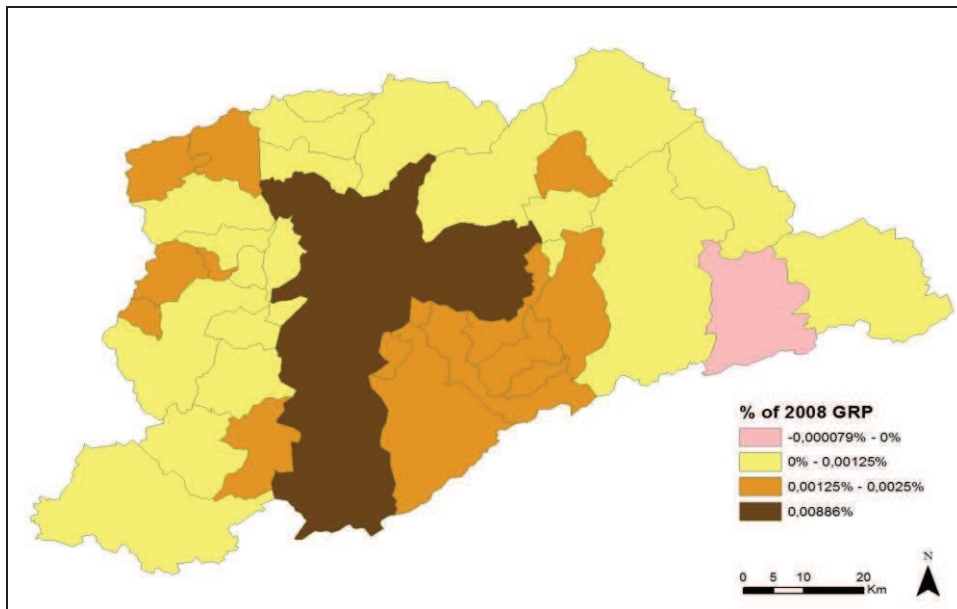
⁶ Ministry of Labor and Employment.

⁷ IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics).

Table 1. Potential GRP losses, 50m scenario, in % of 2008 GRP

Region	Loss
Sao Paulo	0.0089%
Rest of SPMR	0.0012%
Rest of the State	0.0009%
Rest of Brazil	0.0004%
BRAZIL	0.0016%

Figure 3. Potential GRP losses, 50m scenario, in % of 2008 GRP



Noteworthy is that the economic effects are not only local – they spread through production and income linkages. The key message is that one needs to consider interactions both inside and outside an urban system to assess the consequences of apparently local phenomena.

**Session n° 3 : Gouvernance urbaine et vitalité
économique/Urban governance and economic vitality
of cities**

What makes spatial planning spatial and are plans being prepared now any more spatial than those in the past ? by Mr. Peter BATEY, University of Liverpool (United Kingdom)

RESUME

Qu'est ce qui rend l'aménagement du territoire spatial et les plans en cours d'élaboration sont-ils plus spatiaux que ceux dans le passé?

Au cours des quinze dernières années, le terme « aménagement du territoire » a été largement utilisé pour faire référence à une forme d'intégration de la planification stratégique qui est étroitement alignée avec les principes du développement durable. Cela peut être considéré comme la dernière tentative de décrire faire une description professionnelle de la planification, domaine qui dans le passé a eu plusieurs étiquettes, comme la conception civique, l'aménagement du territoire, la planification urbaine et régionale ou encore la planification environnementale. Ce document explore l'utilisation du terme «spatial» dans le contexte de l'aménagement du territoire. Qu'est-ce qui fait un plan d'aménagement et des plans actuels sont plus spatiaux que les précédents. Ce document commence par envisager une définition récente de l'aménagement du territoire, en se questionnant s'il existe une différence fondamentale par rapport aux concepts et approches adoptées dans le passé. Il se penche sur certains exemples bien connus de la pensée spatiale stratégique, avant de montrer comment un simple modèle stimulus-réponse peut aider à clarifier les différents résultats des instruments de politique et de plans spatiaux et non-spatiaux. Le document continue en développant un vocabulaire de concepts spatiaux qui peuvent être utilisés pour analyser les plans d'un point de vue spatial. Il montre comment ce cadre peut être appliqué par référence à trois études de cas, des plans préparés à différents points dans le temps, dans la même zone géographique, soit la ville de Liverpool au Nord-Ouest de l'Angleterre. Le document se termine en comparant les résultats pour les trois plans et conclut que l'approche analytique a un potentiel considérable dans la clarification de la pensée dans le domaine de l'aménagement du territoire.

ABSTRACT

In the last fifteen years the term 'spatial planning' has been widely employed to refer to an integrative form of strategic planning that is closely aligned to the principles of sustainable development. This can be seen as the latest attempt to describe the professional activity of planning, a field that in the past has gone by a number of labels, including civic design, town and country planning, urban and regional planning and environmental planning.

This paper explores the use of the word 'spatial' in the context of spatial planning. What is it that makes a plan spatial and are current plans any more spatial than earlier ones. The paper begins by considering a recent definition of spatial planning, questioning whether it is really different in any fundamental way from concepts and approaches adopted in the past. It looks at some early well-known examples of strategic spatial thinking, before showing how a simple stimulus-response model can help to clarify the various outcomes of spatial and non-spatial policy instruments and plans. The paper goes on to develop a vocabulary of spatial concepts that can be used to analyze plans from a spatial perspective. It demonstrates how this framework can be applied by reference to three case study plans, prepared at different points in time, for the same geographical area, the city of Liverpool in North West England. The paper ends by comparing the results for the three plans and concludes that the analytical approach has considerable potential in clarifying thinking in the spatial planning field.

In the last fifteen years the term 'spatial planning' has been widely employed to refer to an integrative form of strategic planning that is closely aligned to the principles of sustainable development. This can be seen as the latest attempt to describe the professional activity of planning, a field that in the past has gone by a number of labels, including civic design, town and country planning, urban and regional planning and environmental planning.

This paper explores the use of the word 'spatial' in the context of spatial planning. What is it that makes a plan spatial and are current plans any more spatial than earlier ones? The paper begins by considering a recent definition of spatial planning, questioning whether it is really different in any fundamental way from concepts and approaches adopted in the past. It looks at some early well-known examples of strategic spatial thinking before going on to develop a vocabulary of spatial concepts that can be used to analyze plans from a spatial perspective. It demonstrates how this framework can be applied by reference to three case study plans, prepared at different points in time, for the same geographical area, the city of Liverpool in North West England. The paper ends by comparing the results for the three plans and concludes that the analytical approach has considerable potential in clarifying thinking in the spatial planning field.

Spatial planning defined: new language to describe old ideas?

The adoption of new labels might suggest significant changes in what is meant by planning as a field of professional activity, but in practice these changes turn out to be far less dramatic. Consider as an example two 'official' definitions, one of them describing the *spatial planning* system introduced by the UK Government in 2004 and the other the system of *structure planning* that came into being in the UK in the early 1970's:

- *Spatial planning* goes beyond traditional land use planning to bring together and integrate policies for the development and use of land with other policies and programmes which influence the nature of places and how they function. This will include policies which can impact on land use by influencing the demands on, or need for development, but which are not capable of being delivered solely or mainly through the granting or refusal of planning permission and which may be implemented by other means. (Office of the Deputy Prime Minister, 2004, 3-4)
- The term *structure* is used here to mean the social, economic and physical systems of an area, so far as they are subject to planning control or influence. The structure is, in effect, the planning framework for an area and includes such matters as the distribution of the population, the activities and the relationships between them, the patterns of land use and the development the activities give rise to, together with the network of communications and the systems of utility services.' (Department of the Environment, 1970, 18)

The similarities are quite striking. Both definitions emphasise a form of planning that is broader in scope than land-use planning and relies upon influence at least as much as direct control. The plan serves to integrate or coordinate activity within its area and embodies strategic spatial thinking.

Strategic spatial thinking: some well-known precedents

The use of spatial concepts may be traced back to the earliest days of planning. More than a century ago, for example, Ebenezer Howard's proposals for Garden Cities embodied some distinctive spatial thinking (see Fig.1).

Figure 1 : (A) Howard’s Garden City, 1898 : A mixed use, medium density, fixed-size development: jobs, schools, shops, parks, countryside all within walking distance. (B) The Social City: Clusters of Garden Cities, linked by a rapid transit system, 1898 (Source: Howard, 1898)

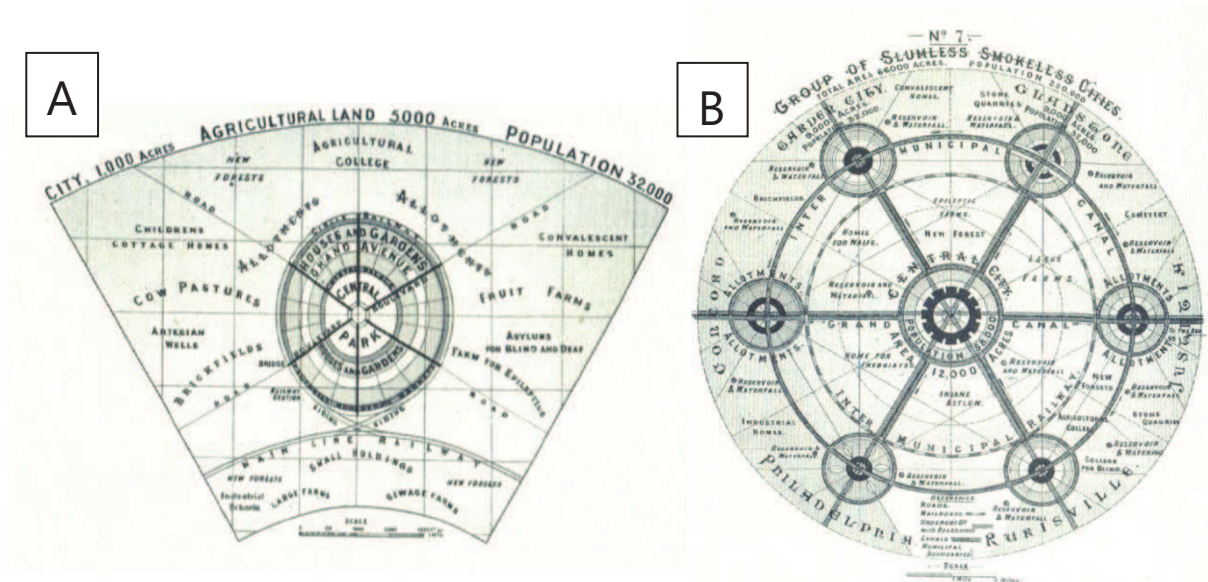
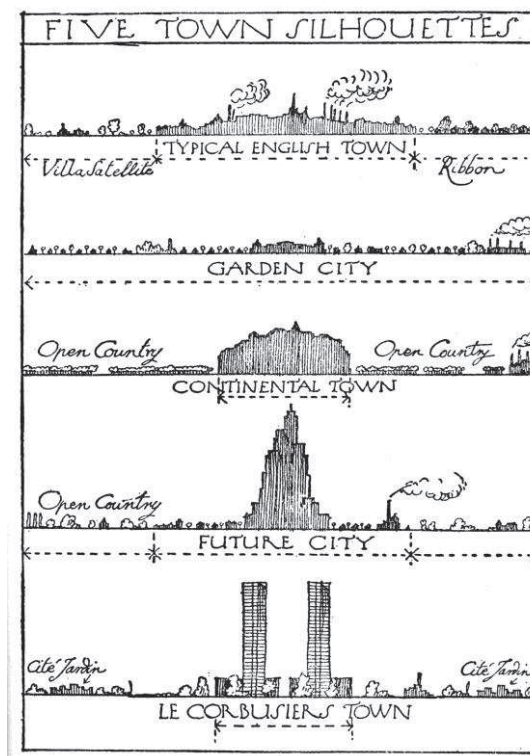


Fig. 2 : Abercrombie’s Five Town Silhouettes : Schematic diagrams devised by Abercrombie in his planning textbook (Abercrombie, 1933).



Patrick Abercrombie too showed how abstract spatial thinking could be used to characterise different forms of urban development (Fig. 2). Like Howard, he was interested in the relationship between town and country and the role of density (Abercrombie, 1933).

A framework for analysing the use of spatial concepts in strategic planning

A vocabulary of spatial concepts

It is comparatively easy to think of spatial concepts that might be used in a strategic plan. Ten minutes spent in brainstorming produced the following results:

- Location
- Co-Location / Agglomeration
- Spatial Connectivity / Networks
- Spatial Organisation
- Spatial Distribution
- Spatial Form
- Spatial Vision
- Spatial Intensity / Density
- Functional Geography
- Spatial Equity
- Spatial Categorisation
- Spatial Dynamics
- Spill-over Effect
- Spatial Convergence

The spatial concepts on this list can themselves be classified according to whether they contribute to describing the context of planning, can be used as policy instruments, or can be used to describe the outcome of planning:

- Spatial context
 - ✓ Functional Geography
 - ✓ Spatial Distribution
 - ✓ Spatial Dynamics
- Spatial policy instruments
 - ✓ Location
 - ✓ Co-Location/Agglomeration
 - ✓ Spatial Connectivity/Networks/Movement
 - ✓ Spatial Organisation
 - ✓ Spatial Form
 - ✓ Spatial Categorisation
 - ✓ Spatial Intensity/Density

- Spatial outcomes
- ✓ Spatial Equity
- ✓ Spill-over Effect
- ✓ Spatial Convergence
- ✓ Spatial Vision

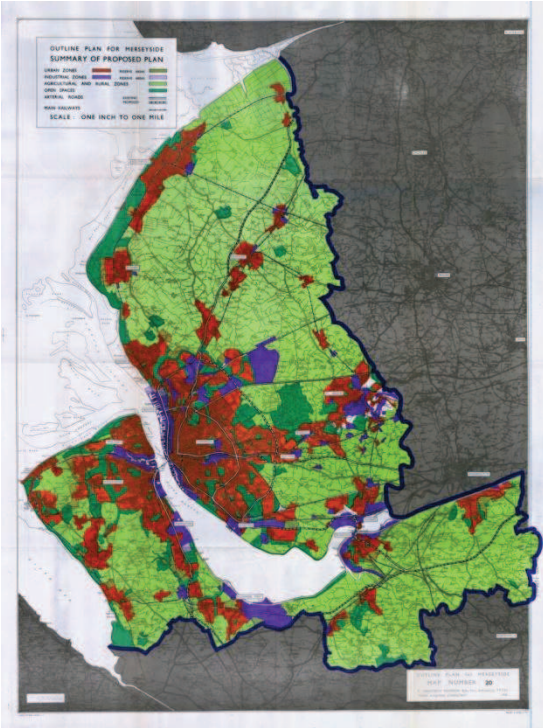
Applying the framework to three case study plans

The framework will now be applied to three case study plans each prepared for the same city, Liverpool, North West England, at different points in time: the Longstreth Thompson plan for the Liverpool City Region/Merseyside (1944); the Interim Planning Policy for Liverpool (1965); and the Liverpool Core Strategy (2012). In Figs. 3, 4 and 5 maps and diagrams have been selected that reflect the use of spatial concepts in each plan. In Fig. 6 the three plans are compared according to which spatial concepts feature most strongly.

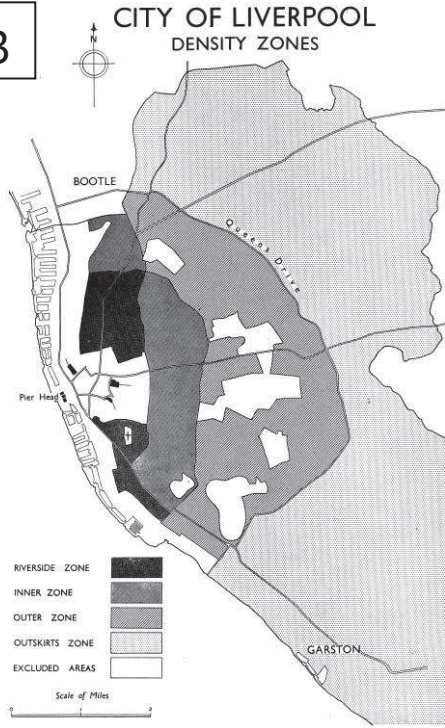
Fig. 3: Case Study 1: The Longstreth Thompson Plan for Liverpool City Region / Merseyside (1944) prepared during World War II makes a conscious attempt to forecast the demand for particular land uses (A). The main issue was reducing the level of congestion in the centre of the conurbation by planning for the decentralisation of population and employment. Note the use of density zones (B). The plan took account of the functional geography of Merseyside (C) and reflected the relationship between



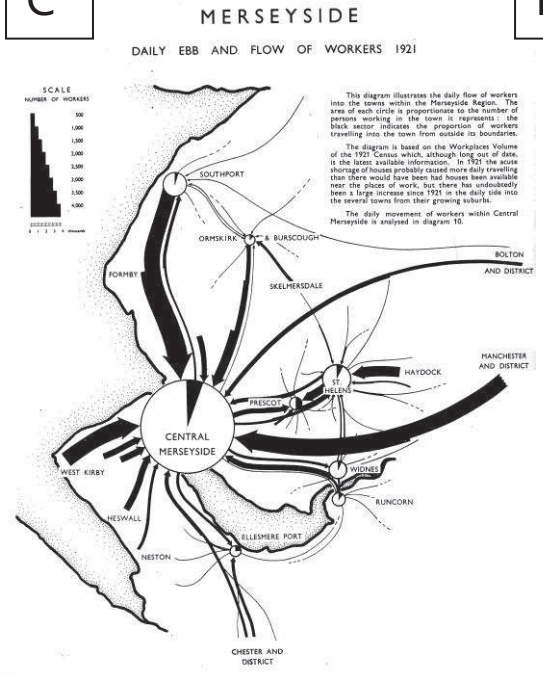
A



B



C



D



Figure 4 : Case Study 2 : The Interim Planning Policy for Liverpool (1965) prepared at a time when the city was expected to grow. Note the spatial categorisation which is applied to both industrial and residential areas (A) and the abstract analysis of the city's spatial form (B). The Interim Planning Policy Statement examines density of development in concentric rings around the city centre (C),

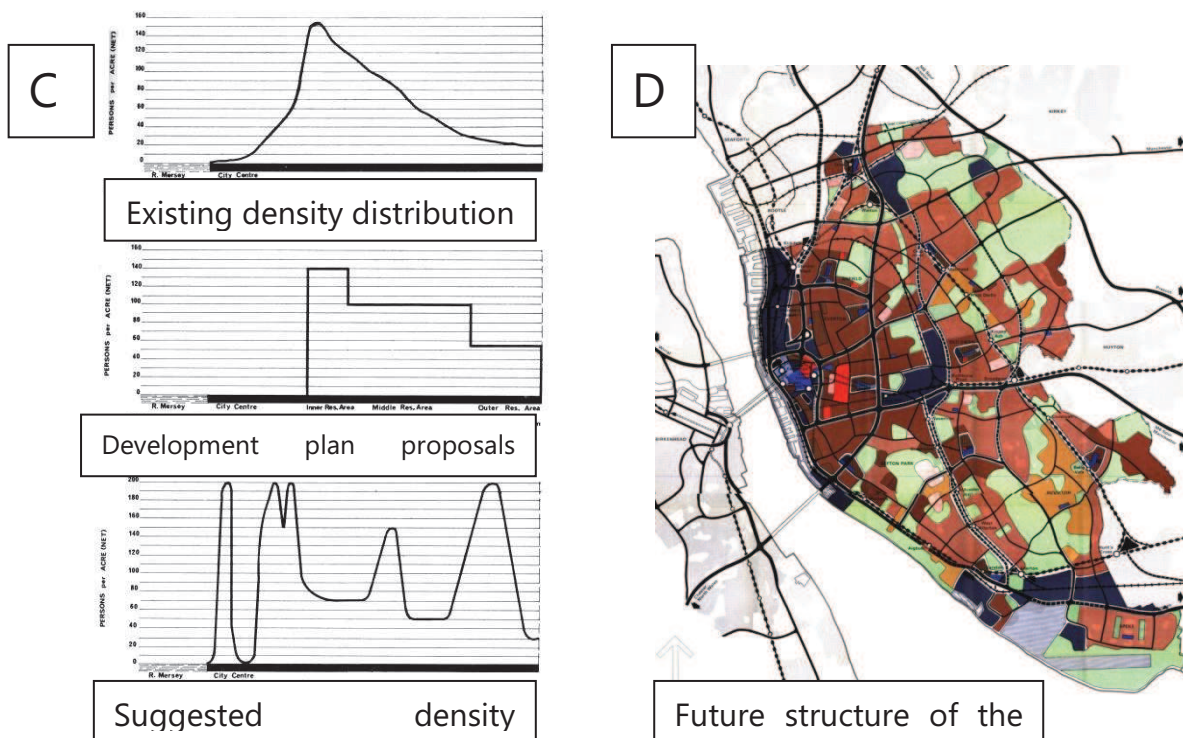
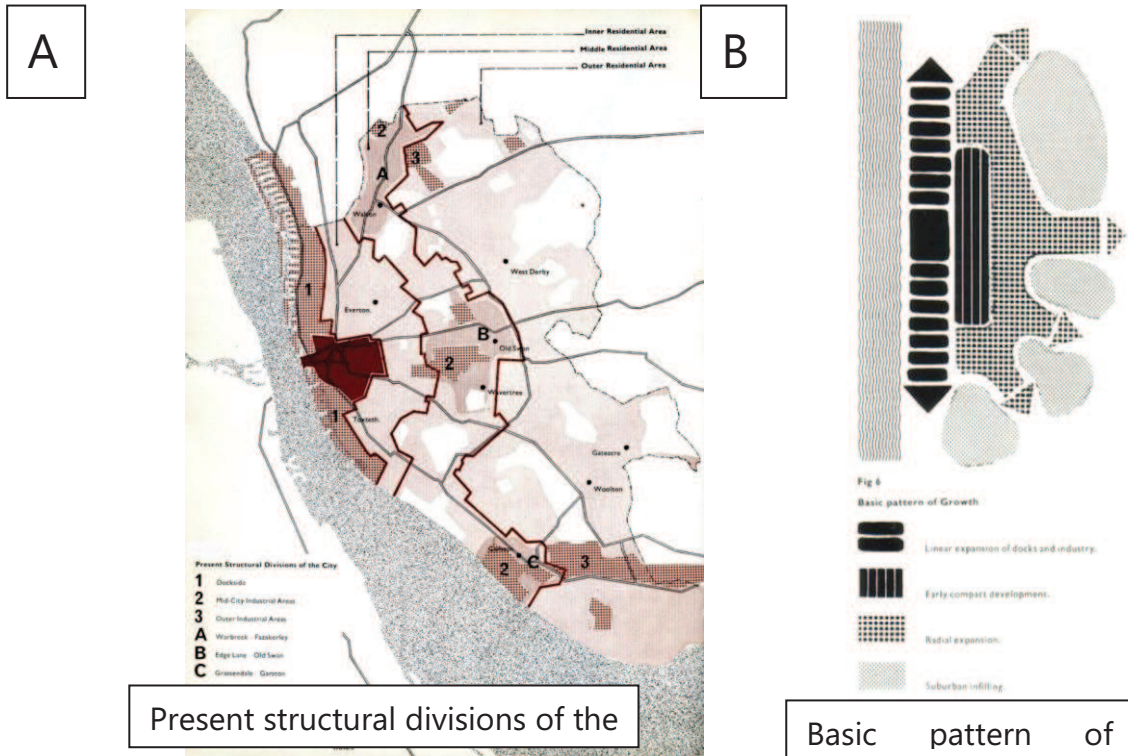


Fig. 5 : Case Study 3 : The Liverpool Core Strategy (2012). Note the spatial distribution map showing the incidence of multiple deprivation in the city (A). Also note the spatial categorization used in developing a spatial vision for the city (B). The Key Diagram is intended to show the

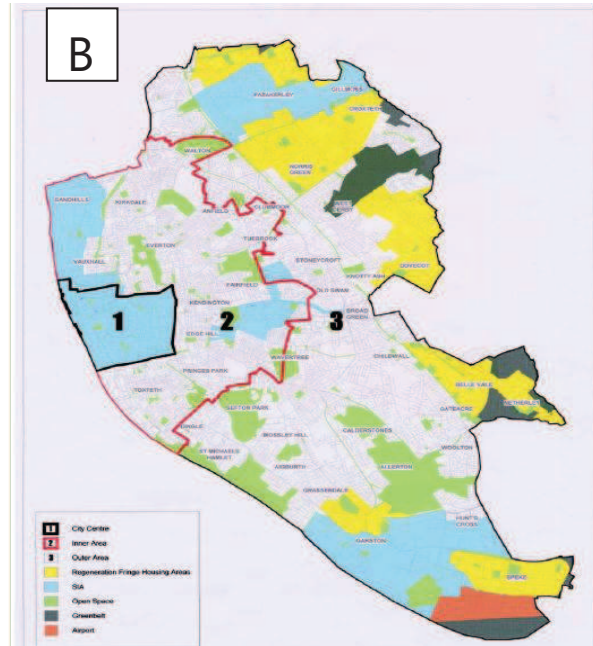
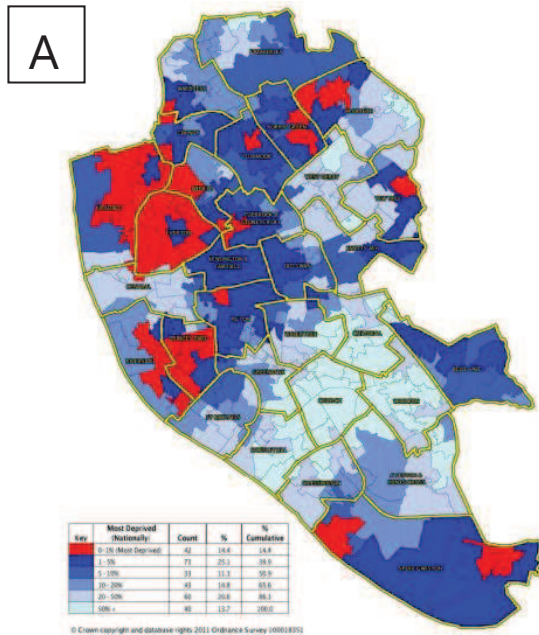


Figure 6 : Comparing the three case study plans according to their use of three types of spatial concept : *strong**

PLAN:	1944 Longstreth Thompson Plan	1965 Interim Planning Policy	2012 LDF Core Strategy
CONCEPT:			
Functional Geography	**	**	***
Spatial Distribution	*	**	***
Spatial Dynamics	*	*	*

Spatial context

PLAN:	1944 Longstreth Thompson Plan	1965 Interim Planning Policy	2012 LDF Core Strategy
CONCEPT:			
Location	**	**	***
Co-Location/ Agglomeration	*	*	**
Spatial Connectivity	**	***	*
Spatial Organisation	***	***	*
Spatial Form	*	***	*
Spatial Categorisation	***	***	***
Spatial Intensity/ Density	**	***	*

Spatial policy instruments

PLAN:	1944 Longstreth Thompson Plan	1965 Interim Planning Policy	2012 LDF Core Strategy
CONCEPT:			
Spatial Equity	-	-	***
Spill-over Effect	-	-	-
Spatial Convergence	-	-	-
Spatial Vision	**	**	***

Spatial outcomes

Conclusions

This paper has presented a flexible tool that enables the spatial elements of a plan to be analysed systematically. It has shown how the framework can be applied at the city / city region level, but it could also be applied at other levels of planning, including the national level. It goes significantly beyond earlier attempts to gauge how spatial a plan is. (See, for example, Harris and Hooper (2004)).

The framework is capable of further development, particularly in relation to the spatial concepts that are used. More spatial concepts could be incorporated and those that are used need to be clearly defined. The CEMAT Glossary would be an obvious starting point (CEMAT, 2006).

The framework was used to answer the question posed in the title: are plans produced today more spatial than those in the past? Comparing the three plans shows that it is the 1965 Plan that puts greatest emphasis on spatial policy instruments; the 2012 Plan puts stress on spatial context and spatial outcomes, but there is no convincing evidence that planning is now more spatial.

Le développement des villes marocaines : challenges et perspectives par Monsieur Abdellah LEHZAM, Professeur à l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (Maroc)

RESUME

La ville au Maroc constitue maintenant l'espace de vie de la majorité des marocains. Elle concentre la création de richesses et à ce titre elle apparaît comme le fer de lance de l'économie marocaine dans la compétition internationale. En contrepartie, elle est au cœur de toutes les fragilités sociales ; son poids lui confère une importance déterminante dans la consommation des ressources environnementales et donc pour relever le défi du développement durable.

La question du développement urbain est majeure parce qu'elle exprime toute la complexité à laquelle l'action publique est confrontée : la ville est à la fois l'espace de proximité de la vie quotidienne et la clé de l'accès à l'économie mondialisée. Son développement nécessite de combiner en permanence les mécanismes sociaux, économiques et environnementaux. De même le développement urbain exige aujourd'hui non seulement de répondre à des besoins quantitatifs en logements ou équipements mais de raisonner en termes de qualité globale de service.

En ce sens, le développement urbain invite à un changement de perspectives pour l'action publique marocaine : la ville n'est plus simplement un problème de déficits qui doivent être résorbés au jour le jour, mais un défi pour assurer son développement durable à long terme.

ABSTRACT

Urban development in Morocco: Challenges and Perspectives

Today the majority of Moroccans live in urban areas. The city concentrates wealth creation and as such is the engine of the Moroccan economy in the context of globalized competition. Yet, the city also engulfs all forms of social weaknesses. Its weight makes it a major player in the consumption of environmental resources, hence its importance in taking up the challenge of sustainable development.

The issue of urban development is highly important. It expresses the complexity that public decision-making is facing: the city is at the same time a space for daily life activities and a key to access the globalized economy.

Its development requires a constant combination of social, economic and environmental mechanisms. Besides, today's urban development not only requires meeting quantitative needs such as housing or infrastructure, it also calls for an overall quality of service.

Thus, urban development calls for a change in terms of Moroccan public decision-making prospects. The city can no longer be seen as a sum of deficiencies and problems to solve on a day-to-day basis, rather, its development stems in the challenge of ensuring its long-term sustainable development.

Il est aujourd'hui admis qu'aucun pays au monde n'a connu de croissance économique significative sans urbanisation. Les inconvénients de l'urbanisation tant décriés sont également admis, mais ils sont largement compensés par les effets positifs de l'urbanisation. La ville est porteuse de solutions aux problèmes environnementaux qu'elle engendre. La ville offre de meilleurs espoirs aux pauvres pour échapper à leur sort. Toutefois l'ampleur de l'urbanisation à venir anticipe de problème sans commune mesure avec les problèmes actuels. Le défi à relever, par le Maroc comme pour beaucoup de pays en développement, consiste à apprendre à exploiter les possibilités que la ville offre tout en faisant face aux problèmes de plus en plus complexes qu'elle génère.

La ville est un enjeu central dans la société marocaine actuelle

Dans les années à venir le Maroc sera confronté à un développement urbain inéluctable, mais à hauts risques. Les mutations du système urbain au Maroc et les défis qui leur sont associés se manifestent par le poids démographique, le poids économique et l'ampleur grandissante des risques sociaux et environnementaux.

Le Maroc sera confronté à des changements profonds qui résultent d'un processus accéléré de l'urbanisation et de l'impact de la globalisation sur l'économie nationale. La population urbaine est estimée aujourd'hui à environ 20 millions de citoyens, soit 60% de la population totale, (23 millions en 2014, 65% de la population totale). En parallèle à l'accroissement de la population urbaine, nous assistons à une augmentation du nombre de localités urbaines passant de 250 en 1982 à 351 en 2004.

Au niveau du poids économique des villes, les résultats du RGPH 2004 nous montrent que même si la branche d'activité économique « Agriculture, forêts et pêche » demeure le premier pourvoyeur d'emplois au niveau national (34,3% des actifs y sont occupés : 67,9% de ruraux et 5,2% de citoyens), c'est la ville qui est le lieu de production de la part la plus importante de la richesse nationale, soit les 3/4 du PIB national. Cette part importante du PIB, est produite par environ 6 millions d'actifs urbains (contre 4,6 millions d'actifs ruraux). Plus de 60% des actifs urbains sont employés dans les trois branches : « industrie et artisanat », « Administration publique, éducation, santé et action sociale » et « commerce ».

Les grands défis urbains

Ainsi, les villes sont confrontées à des défis qui se situent au niveau de la création d'emplois à un rythme sans précédent et la révision d'un mode de gestion urbaine non durable.

Les villes sont appelées non seulement à satisfaire les besoins en emplois pour le million de chômeurs urbains actuels, mais aussi à se préparer aux effets engendrés par la transition démographique. Selon les projections du Haut-Commissariat au Plan, la population en âge d'activité, celle dont l'âge se situe entre 15 et 59, continuerait de s'accroître jusqu'en 2020. Alors qu'elle représentait 55.9% en 1994, elle est passée à 60.7% en 2004 et atteindrait son point culminant à savoir 65% entre 2010 et 2020. Son impact sur le marché de travail sera donc important et ira en grandissant dans les 15 prochaines années. A cela, il faut ajouter la résorption progressive d'une fraction du gisement des inactifs urbains. Ainsi les villes seront appelées durant les 15 prochaines années à créer annuellement plus de 250.000 emplois contre seulement 150.000 aujourd'hui.

Quant à la gestion non durable des ressources, elle se manifeste à travers deux exemples le secteur de l'assainissement (solide et liquide) et le transport urbain.

Au niveau de la gestion des déchets solides, il faut reconnaître que des efforts importants ont été consentis notamment en matière de ramassage des ordures et de branchement des habitations au réseau d'assainissement. Néanmoins cet effort doit être épaulé par une politique volontariste de traitement des déchets solides et liquides. Chaque année, environ 8 millions de tonnes de déchets solides et 600 millions de m³ d'eaux usées ne sont pas traités. La perte occasionnée par la dégradation de l'environnement au niveau national a été estimée en 2003 à environ 13 milliards de DH soit 3,7% du PIB national.

Le transport urbain souffre, lui aussi, de plusieurs maux notamment le transport collectif qui se caractérise par son insuffisance et par son inadéquation avec la demande de déplacements des citoyens. Ceci fait que malgré l'étalement continu des villes, la marche à pied continue de représenter aujourd'hui plus de la moitié (54%) des déplacements urbainsⁱⁱ Pour le reste, les déplacements en voiture (véhicule particulier et taxi) ont pris le relais. Le nombre de voitures a fortement progressé dans les agglomérations marocaines ce qui rend les conditions de circulation difficiles notamment aux heures de pointe. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Casablanca estime le coût pour la collectivité pour le sous-investissement récurrent dans le secteur des déplacements urbains à 127 milliards de DH pour la période 2004-2019. Ces coûts sont appelés à augmenter au fur et à mesure que la crise des déplacements urbains, qui touche actuellement de plein fouet Casablanca, s'étendra à d'autres d'agglomérations.

L'action sur la ville est très complexe

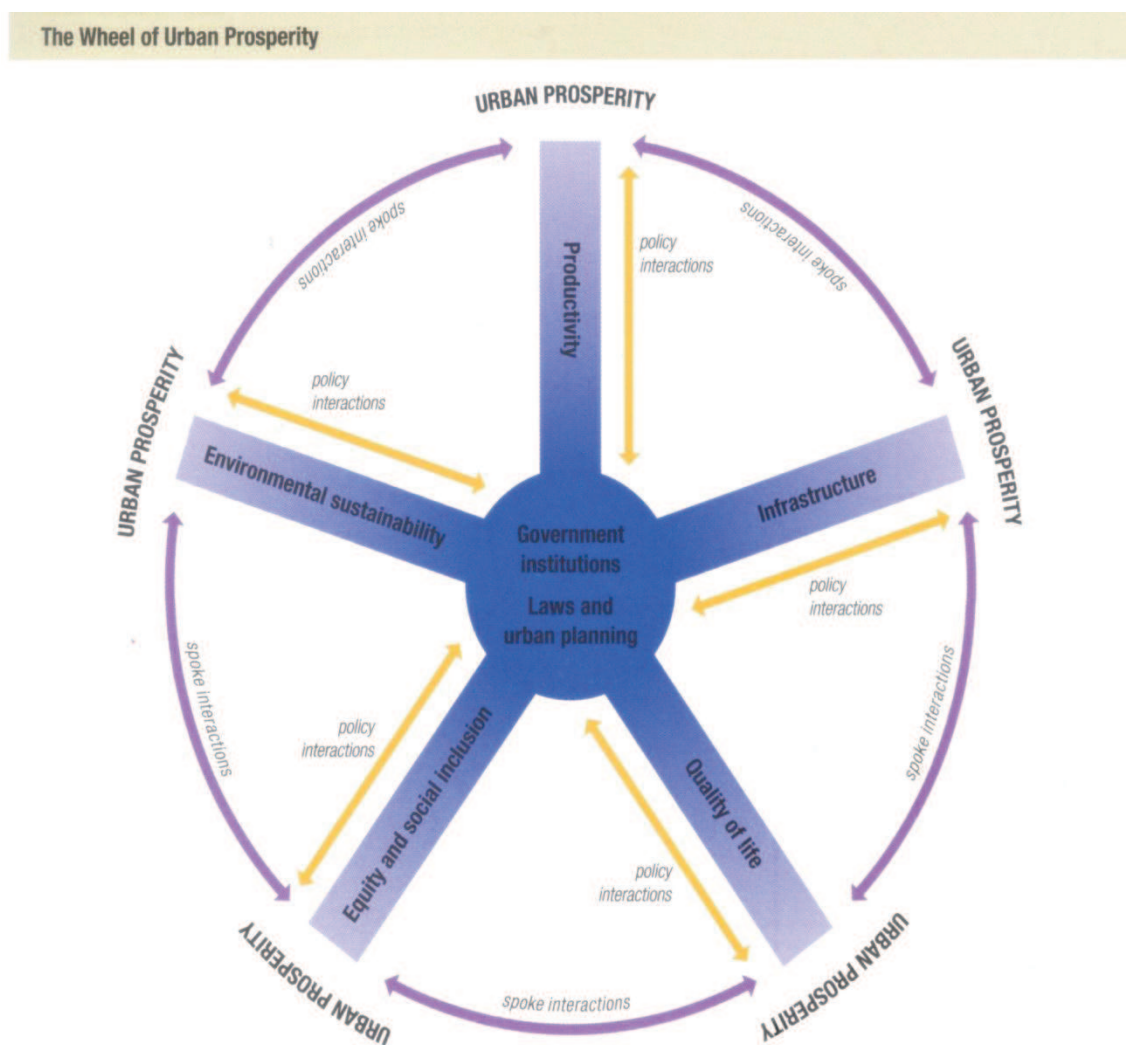
La question du développement urbain exprime toute la complexité à laquelle l'action publique est confrontée : la ville est à la fois l'espace de proximité de la vie quotidienne et la clé de l'accès à l'économie mondialisée. Son développement nécessite de combiner en permanence les mécanismes sociaux, économiques et environnementaux en :

- répondant aux besoins quotidiens de la population;
- positionnant les villes et par conséquent le pays dans la concurrence économique mondiale;
- agissant simultanément sur plusieurs ressorts : économiques, sociaux, infrastructures, formation, marketing, sécurité.....
- répondant aux exigences de la quantité et de la qualité.
- Enfin le développement urbain exige aujourd'hui non seulement de répondre à des besoins quantitatifs en logements ou équipements mais de raisonner en termes de qualité globale de services.

En d'autres termes s'engager dans la voie d'un développement urbain durable selon le dernier rapport de ONU-Habitatⁱⁱⁱ nécessite la combinaison optimale de cinq dimensions qui font de la ville :

- 1.** Une ville compétitive, moteur de la croissance (Productivity)
- 2.** Une ville avec des infrastructures fonctionnelles et une gestion performante des services urbains (Infrastructure)
- 3.** Une ville où il fait bon vivre avec une qualité de vie acceptable et en sécurité (Quality of life)
- 4.** Une ville qui assure la cohésion et l'équité sociale (Equity and social inclusion)
- 5.** Une ville économe de la ressource (Environmental sustainability)

L'articulation entre les cinq dimensions mentionnées ci-dessus est schématisée dans la « Roue de prospérité » ci-dessous :



Source: UN HABITAT « State of the world's cities 2012/2013: Prosperity of cities », 2012.

L'action sur la ville au Maroc invite à un changement de perspectives

L'observation du mode de gouvernance de la ville marocaine actuellement, conduit au constat suivant que la ville marocaine est administrée, mais pas gouvernée en raison du caractère éminemment sectoriel et centralisé des politiques publiques qui s'y appliquent. La ville marocaine constitue toujours de façon dominante un « problème » que l'on tente de réduire au travers d'actions réparatrices (programme villes sans bidonvilles, programme de mise à niveau des villes...), ou que l'on évite en intervenant en périphérie (zones d'activité...).

Ces interventions sont le plus souvent conduites de façon sectorielle, sans guère de coordination et selon une approche normative et centralisée.

Néanmoins, on constate aujourd'hui l'amorce d'un processus de changement autour d'une dynamique de territorialisation des politiques sectorielles de l'Etat et l'apparition de démarches expérimentales de réflexions stratégiques locales.

On observe, dans la période récente, une logique émergente grâce la multiplication d'approches novatrices qui tendent à considérer la ville comme un moteur de développement : c'est le cas du projet Casa Anfa où l'opération d'aménagement de la vallée de Bouregreg. A travers ces projets on agit localement mais dans une perspective d'ouverture au monde, en intégrant les différentes dimensions de la ville...

Mais ces initiatives à l'intérêt indéniable suggèrent toutes un même constat : leur réalisation tient à leur capacité à contourner le droit commun, à relever de la dérogation ou de la procédure d'exception. Autrement dit, au mieux, le succès de ce type d'opérations tient de la conjonction aléatoire de conditions favorables. Au pire, faute d'encadrement, elles débouchent sur une exacerbation des concurrences économiques et sociales, au sein ou entre les villes.

C'est en tenant compte de ce constat clef que le rapport « cadre d'orientation pour une stratégie nationale de développement urbain »^{iv} dans une perspective de développement urbain des villes marocaines suggère de faire évoluer les fondamentaux de l'action publique en direction de la ville, en s'appuyant sur le développement des initiatives locales d'une part et sur un dispositif renouvelé qui conforte les logiques émergentes de la conduite des politiques publiques et de la gouvernance urbaine d'autre part.

Pour contribuer au développement urbain les pistes suggérées sont :

- la « prise de conscience » de l'importance de la ville : la ville n'est pas uniquement un problème mais une opportunité à exploiter;
- un affichage politique clair en faveur de la ville : la société marocaine est aujourd'hui une société urbaine ;
- l'engagement dans la voie d'un développement urbain durable, combinant les cinq dimensions qui ont été mentionnées dans «la roue de prospérité urbaine»;
- par l'orientation de l'action publique en direction de la ville, en s'appuyant sur le développement des initiatives locales.

RESUME

De nouvelles frontières pour la croissance : les déterminants fondamentaux pour les investissements portuaires en Afrique

La crise financière mondiale de 2007 a fortement affecté le secteur des conteneurs, qui a montré des tendances négatives entre 2008 et 2010. Néanmoins, les ports africains ont fait preuve de résilience significative à la crise, et dans certains cas (les ports africains du Nord et du Sud) leurs débits ont continuellement augmenté même pendant la crise. Le but de cette étude est d'examiner l'interdépendance entre les caractéristiques des ports nationaux, les variables économiques et la réputation du port. Nous considérons un échantillon de 34 ports à conteneurs répartis uniformément entre les quatre principales régions d'Afrique (Afrique du Nord, Afrique de l'Est, Afrique du Sud et Afrique de l'Ouest) entre 2006 et 2010. Après avoir élaboré la base de données, nous étudions la corrélation entre le débit et les facteurs pris en compte par l'application de la modélisation par équation structurelle. Compte tenu de notre approche de modélisation, nous avons démontré que la perception des investisseurs joue un rôle majeur dans le développement des ports à conteneurs en Afrique, bien que les dotations d'infrastructures et les conditions économiques régionales soient les principaux moteurs de la croissance du trafic portuaire et de l'investissement.

ABSTRACT

The global financial crisis of 2007 has greatly affected the container sector, which has shown negative trends between 2008 and 2010. Nonetheless, African ports have demonstrated significant resilience to the crisis, and in some cases (i.e. Northern and Southern African ports), their throughputs have continuously been increasing even during the crisis. The aim of this study is to examine the interdependency between port characteristics, national economic variables and port reputation. We consider a panel of 34 container ports evenly distributed among the four main African regions (North Africa, East Africa, Southern Africa and West Africa) between 2006 and 2010. After having constructed the data set, we study the correlation between the throughput and the considered factors through the application of structural equation modeling. Given our modeling approach, we demonstrate that investors' perception plays a major role in the development of container ports in Africa, although infrastructural endowments and regional economic conditions are the main drivers in the growth of port throughput and investment.

Introduction

According to the International Monetary Fund (2011), 60% of Africa's economies, which in particular include Ethiopia, Mozambique, Tanzania, Ghana, Zambia, and Nigeria, are expected to grow at a rate of between 7 and 8% within the next 5 years. In so far as global container trade is concerned, Africa accounts for 6%, but importantly, 95% of Africa international trade passes through its ports.

Due to infrastructure deficits in energy, transport and telecommunications, the World Bank (2010) estimates that Africa's economic growth is 2% lower than it could be. However, China is at present one of the major investors in African infrastructure projects. Asia-Africa trade has climbed to \$304 billion in 2010 and further investment is estimated to exceed \$1.5 billion by 2020.

Key Challenges for the Africa Maritime Industry

Several important points are relevant when we consider the development of the African maritime and trade industry:

With regard to the functions of ports. In Africa on average, a container spends more than 2 weeks in port whereas dwell time in most large ports in Asia and Europe is closer to 4 days. The handling charges in Africa are twice the amount of those typically applied for the same service in Europe and Asia.

- 1.** With regard to the interconnections of ports. Given that Africa has a large number of landlocked countries, the continent is constrained by inadequate logistics connections between ports and rail and other infrastructures, which weaken trade and hinders economic growth possibilities for Africa as a whole.
- 2.** With regard to the problem of unbalanced trade. In Africa containers arrive full and leave empty. The percentage of unbalanced trade in certain countries such as Algeria, Angola and Nigeria can be as high as 80%.
- 3.** With regard to port ownership. Very few countries in Africa have carried out the privatisation of their port systems; and although Morocco, for instance, is making great strides in this direction, the system is not yet privatised. The current ownership situation is such that about 50% of all African ports are fully owned and managed by the public sector. Other ports have adopted the "landlord model" (e.g. Nigeria), in which the Port Authority owns the ports and private operators manage the facilities.

4. With regard to corruption. In Africa we can distinguish between two types of corruption which may operate simultaneously in ports: collusive corruption and coercive corruption. Each type of corruption has different implications: collusive corruption aims in general to achieve a cost-reducing effect for the freight firms; whereas coercive corruption always determines a cost increase for the freight firms. In both cases certainly the government in question and the development of the country as a whole lose out. However, coercive corruption is the most prevalent type of corruption in Africa, where for the transport services operating in the most corrupted corridors, shippers are heavily burdened by a 70% price premium on top of the transport cost each.
5. With regard to piracy. We can observe that, although piracy attacks in Africa were frequent between 2009-11, this criminal activity did not affect the level of trade and, different from other countries and continents, all of the African countries increased their trade during that period, despite the economic crisis.

TangierMed: an evaluation

TangierMed in Morocco is one of the new ports in Africa, and we aim here to briefly examine port attractiveness in relation to inter and intra flows. In order to carry out our analysis we have collected economic and logistics data at national and port level for 42 container ports in 23 African countries over the period 2006-2010. We have implemented the methodology known as Structural Equation Modeling, which allows us to interpret port attractiveness identified through latent variables. The latent variables introduced in our study are *country development level*, *port reputation* and *port features*. The port features variable usually represents the classical characteristics or physical characteristic of the ports.

Our results are quite interesting. TangierMed has a port attractiveness index over 12, a high value, given that the port is still in the process of expanding its operations. (Durban, one of the most important ports in Africa, has an attractiveness index of 13.5.) However, when we consider the time spent at the port, container ships docking in TangierMed have dwell times of 8 days, a long period, particularly if the port is keen to compete with Mediterranean ports. In relation to the level of corruption in TangierMed, its value of 6.7 is again very high, hindering the port's ability to effectively compete and achieve its potential as one of Africa's gateways. In this case a reasonable solution could be to change the port management of TangierMed from fully public port management and operations to a landlord model, where the private sector can handle port operations and the Port Authority can focus on estate, management, navigation and planning. We would advocate a two-pronged strategy for the TangierMed port that entails investment in hard infrastructures and also involves the implementation of "soft" infrastructures, such as regulation, privatization...

Conclusions

In the consideration of future Africa port investments we can highlight several general steps towards successful maritime policy implementation:

- to assess the context: what city/country and what type of port investment is under consideration.
- to clarify the economic relationships between the investment(s) and the market from the perspective of all the players.
- to weigh not just port capacity but also the capacity-demand equation as a bottom-line requirement for suitable port planning.
- to consider the private sector as a positive force in driving investment in modern ports and as best placed to obtain maximum efficiency and new opportunities for port systems.

RESUME

L'innovation, la productivité et les villes

Cet article explore comment la productivité d'une entreprise varie en fonction de sa stratégie d'innovation interne et externe d'accès à la connaissance. Nous estimons un modèle de données avec un échantillon dynamique qui prend la productivité du travail en fonction de la fréquence à long terme de l'engagement de l'innovation et de la densité des services de connaissance des producteurs dans leur quartier, le capital humain capital physique, la taille de l'entreprise, la propriété et les classifications sectorielles. Nous testons ainsi trois hypothèses d'utilisation des données au niveau des entreprises suédoises pour la fabrication et les services pour la période 1997-2008.

La première hypothèse stipule que toutes les entreprises sont bénéficiant d'emplacement qui leur permettent d'acheter facilement des services de connaissances spécialisées intenses. La seconde hypothèse est que l'efficacité de la transmission des connaissances dans les milieux denses de connaissances exige que l'entreprise acheteuse ait une certaine expertise dans le domaine concerné. Étant donné que ce type de connaissances présente des caractéristiques communes avec les efforts d'innovation, une association plus étroite entre l'accès au savoir et la productivité peut avoir lieu pour les entreprises innovantes. Enfin, nous examinons si le lien entre la connaissance externe et la productivité est plus fort pour les innovateurs permanents par rapport aux innovateurs occasionnels.

En observant la stratégie de l'entreprise en matière d'innovation à long terme basée sur les brevets et la R & D autant pour la fabrication que pour les services et ce pour deux types de données de 4.500 à 6000 entreprises, nous pouvons tirer les conclusions suivantes : Tout d'abord, seules les entreprises qui ont un système de renforcement des connaissances des innovations interne et régulier peuvent bénéficier d'emplacement avec un accès abondant à la connaissance externe. Deuxièmement, les innovations occasionnelles ne sont pas ou sont faiblement liées à une productivité plus élevée. Enfin, globalement, les résultats empiriques mettent en relief l'importance de la productivité d'une stratégie d'innovation permanente. Cette stratégie se traduit en savoirs denses dans les régions.

ABSTRACT

This paper explores how a firm's productivity varies with internal innovation strategy and external access to knowledge. We estimate a dynamic panel data model which capture labour productivity as a function of the long-run frequency of innovation engagement and the density of knowledge intense producer services in the neighborhood controlling for lagged productivity, human capital physical capital, firm size, and ownership and sector classifications. Using Swedish firm level data for manufacturing and services from the period 1997-2008 three hypotheses are tested.

The first is that all firms are benefitting from being located in areas where they easily can purchase specialized knowledge intense services. The second is that the efficiency of knowledge transmission in knowledge dense milieus requires that the purchasing firm have some own expertise in the relevant area. Since this type of knowledge has characteristics in common with innovation efforts, a closer association between access to knowledge and productivity can be expected for innovative firms. Finally, we test if the link between external knowledge and productivity is stronger for persistent innovators compared to occasional innovators.

By observing the company's long-term innovation strategy based on both patent and R & D in two different data sets for manufacturing and services with 4.500 to 6000 unique firms, we can draw the following conclusions. First, only firm with internal knowledge building from regular innovations can benefit from being located in a place with abundant access to external knowledge. Second, occasional innovations are not or only weakly linked to higher productivity. Finally, overall the empirical findings empathizes the importance on productivity of a persistent innovation strategy. This strategy gets extraleverage in knowledge-dense regions.

Introduction

The main objective of this paper is to examine how a firm's internal and external knowledge in combination constitute a composite variable which influences the productivity of the firm. The internal knowledge of a firm is classified as high if the firm is persistently engaged in innovation efforts, as medium level if the firm occasionally makes innovation efforts occasionally, and as low if the firm abstains from innovation efforts.

A firm's access to external knowledge is represented by its accessibility to supply of knowledge-intensive producer services (KIPS). This measure transforms the supply of KIPS at different distances from the firm to an equivalent total supply in the proximity of the firm. This accessibility measure is high for a given location when there is a large and diverse supply of KIPS at short distances from the location. The accessibility measure is highest for large cities, and lowest for small urban areas.

Theory

A growing empirical literature documents the existence of lasting performance heterogeneity across firms and establishments. This observation remains valid for several performance measures. To a large extent this heterogeneity also tends to remain over long time sequences

Surveying the micro literature, Dosi and Nelson (2010) find four main candidate phenomena that may cause the observed autocorrelation over time in firm performances. These candidates are (i) different abilities to innovate and/or adopt innovations developed elsewhere, (ii) different production efficiencies, (iii) different organizational arrangements, and (iv) different propensities to invest and grow conditional on the foregoing set of variables.

There is also a broad agreement in the literature that firms benefit not only from favorable internal conditions, such as the four Dosi-Nelson factors mentioned above. Many early studies have examined how aggregate knowledge sources and R&D activities inside an urban region generate spillovers and affect innovation activities and innovation outcome of firms located in the region.

Based on different theoretical foundations, several strands of the innovation literature predict that the social rate of return should vary across locations. Knowledge has a tendency to be spatially sticky (von Hippel 1994). The friction cost varies for both non-market spillover and commercial transfers because of communication distances. The distance friction increases when knowledge is complex (Beckmann 2000), and when it is tacit (Polanyi 1966). A common element of these theoretical suggestions and related models (Marshall 1890, Arrow 1962, Jacobs 1969, Romer 1986, Porter 1990) is the hypothesis that a firm or an industry benefits from a spatial proximity to knowledge. A nearby environment with a wide spectrum of knowledge resources, and qualifications and competence profiles of the labour supply provides rich opportunities for knowledge exchange and creative interaction between firms and individuals.

Empirical strategy

The accessibility to KIPS actors is important for innovating firms for two reasons. First, KIPS actors facilitate and stimulate knowledge exchange and spillovers in the economic milieu in which they are active. Second, the supply of KIP services is high in places where the accessibility to all sorts of knowledge sources is high and where agglomeration economies prevail. The conclusion is that accessibility to supply of KIPS indicates qualities of a firm's external knowledge environment that can interact with the firm's internal innovation experiences to influence firm performance.

For each local economy (municipality), our data set contains information about (i) the number of persons employed in firms supplying knowledge-intensive producer services with location in 290 local economies, (ii) the aggregate wage sum of these employees, and (iii) the time distance from each location to all other local economies. With this type of information we can calculate (for a set of about 6,000 firms) the accessibility that each firm has to the supply of knowledge-intensive services.

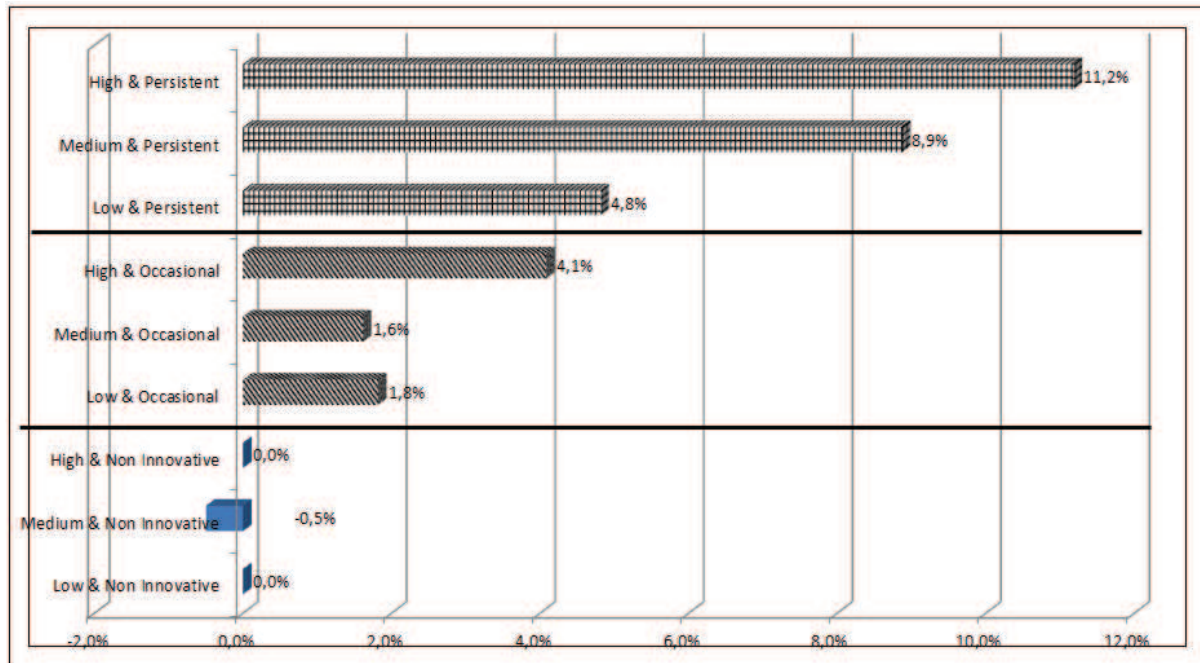
For a producer-service provider, the functional region where the firm is located is the home market, inside which the average time interval to customers is 20-30 minutes. Distances to customers in other regions are generally at least 2-3 times as large. Delineating three groups of regions, we observe that the proportion of KIPS30 is much higher in large urban regions than in medium-sized and small regions, and the accessibility to the supply of knowledge intense services is twice as high for local economies in metropolitan regions as for local economies in the medium-sized regions. In small regions the accessibility is even lower.

Internal knowledge factors in this paper are the cumulated result of a firm's recurrent engagement in knowledge creation efforts (R&D and innovation activities). A data set on patent observations is matched with a dataset that includes register data for all Swedish firms between 1997 and 2008. In this context we identify three categories of innovation strategies: persistent (recurrent) R&D engagement, occasional R&D efforts, and no R&D efforts. The final data sets are unbalanced and contain about 40,000 and 23,000 observations, respectively. To analyze the data, we employ both a dynamic pooled OLS estimator with labour productivity as the dependent variable, and control for firm size, human capital, physical capital, industry classification, corporate ownership structure and time.

Hypotheses and results

The paper tests different hypotheses about the interaction between internal knowledge generation and access to external knowledge, when firms' internal innovation knowledge is based on (i) patent applications data, and (ii) data from the three combined waves of innovation surveys based on the OECDs so called Oslo-manual. Given this, there are three conclusive observations that can be made from the regression results presented in Figure 1, where Non Innovative firms located in low accessibility regional areas are the reference group.

Figure 1: Labour productivity for different locations (High, Medium and Low access to knowledge as proxied by knowledge producer services) and different long-run innovation strategies (Persistent, Occasional and Non-Innovative)



First, for innovation inactive firms, there is no positive productivity effects of increasing their accessibility to external knowledge (see the bottom part of Figure 1). Second, for occasional innovators, there is a positive productivity effect of being located in places with high accessibility to external knowledge – as compared to places having medium or low level of accessibility (see the middle part of Figure 1). Third there is a positive productivity effect of being a persistent innovator and this effect increases monotonically as the accessibility to external knowledge increases (see the upper part of Figure 1).

The first observation tells us that firms which have refrained from innovation efforts during a longer period do not benefit from having access to KIP services. The interpretation of this observation is that knowledge-intensive services are not – in any significant way – useful for firms that do not engage in innovation activities.

The second observation concerns occasional innovators and indicates that there are only modest – if any – positive productivity effects of making occasional innovation efforts, except for the case when the occasional innovator is located in places with high accessibility to external knowledge in the form of KIPS supply.

The third observation is that there is a positive productivity effect of being a persistent innovator. This effect is present also when the innovating firm is located in milieus with low accessibility to supply of KIPS. This effect increases monotonically as the firm's location is shifted to places with higher accessibility to external knowledge. The interpretation of this observation is two-pronged. First, persistent innovators have a continuing and recurrent demand for knowledge inputs. Second, being classified as a persistent innovator indicates that the firm has internal knowledge assets that other firms lack. Such a firm has had the opportunity to learn how innovation activities can be orchestrated in a productive way. The firm has also had the time to develop innovation routines and skills.

The summary finding of this paper is that cities are beneficial for a firm's productivity performance only if it has an internal absorptive capacity for exploiting external knowledge. This capacity is created through a firm's recurrent engagement in innovation activities.

RESUME

La ville créative dans le nouveau monde urbain

Au cours des 5 à 10 dernières années, nous avons pu observer un intérêt croissant des scientifiques pour les villes créatives. Certains scientifiques prétendent que dans chaque pays, seules quelques grandes régions urbaines à potentiel de R & D intensif seront des centres de la créativité et de l'innovation, c'est à dire être des villes créatives. Les mêmes scientifiques affirment que d'autres régions dans ces pays vont souffrir de la destruction créative, ce qui conduira à l'accroissement des inégalités régionales dans les pays orientés vers la créativité. Cette présentation ira au-delà de ces hypothèses et permettra de discuter les hypothèses sous-jacentes et leurs théories à partir de la notion de créativité, de discuter de la relation entre les relations entre l'emplacement, la créativité et la création, d'explorer le rôle des réseaux locaux et des groupes de créativité, d'examiner le rôle des interactions non-locales de la créativité et de se concentrer sur les caractéristiques des créateurs régionaux en milieu économiques, c'est à dire des villes créatives.

ABSTRACT

We have in the last 5-10 years been able to observe at rapidly increasing interest among scientists in the creative city. Some scientists claim that only a few large urban regions of each R&D-intensive country will be centers of creativity and innovation, i.e. be creative cities. The same scientists claim that other regions in these countries will suffer from creative destruction, which will lead to increasing regional inequalities in countries oriented towards creativity. This presentation will go behind these hypotheses and discuss the underlying assumptions and theories behind these hypotheses starting from the concept of creativity, discussing the relationship between place, creativity and creative processes, explore the role of local networks and clusters for creativity, consider the role of non-local interaction for creativity and focus on the characteristics of creative regional economic milieus, i.e. of creative cities.

A sustainable coordinated model for the regeneration of Ljubljana by Mr. Marco ACRI and Mrs. Sasa DOBRICIC, University of Nova Gorica (Slovenia)

RESUME

Un modèle durable coordonné pour la régénération de Ljubljana

Les transformations politiques et économiques qui ont eu lieu dans de nombreux pays du Sud et de l'Est de l'Europe ont impliqué un changement d'approche dans les systèmes de planification de la ville, qui exige une nouvelle évolution de la réglementation dans la conception urbaine et pratiques de gestion. Les villes de cette région ont été rapidement appelées à saisir le défi de la compétitivité avec l'Europe centrale, en essayant d'attirer des entreprises et de nouveaux marchés. Dans ces pays, la transformation urbaine, la préservation du patrimoine et le développement durable sont devenus des questions pertinentes à relever grâce à des modèles novateurs et créatifs.

Ljubljana, capitale de la Slovénie, a été parmi les premières villes «orientales» qui ont fait face à ce changement, à la suite de la participation relativement faible du pays dans les guerres des Balkans, ainsi que sa proximité logistique et historique de l'Europe centrale. Au cours des dix dernières années, l'image du centre historique de la ville a rapidement changé, grâce à une politique orientée citoyen en respect avec la spécificité des actifs historiques et des valeurs. Ceci a été possible grâce à une approche créative de la conception, la culture de la valorisation et l'amélioration de l'environnement. L'objectif des dirigeants et les planificateurs de la ville a été de faire une ville pour tous avec une attention particulière à la durabilité et à la créativité, où l'art et le design auraient pu être à la base. De nouvelles petites infrastructures ainsi que des incitations à des activités éducatives, culturelles et commerciales, en particulier dans le centre historique de la ville, ont favorisé la multiplication et l'amélioration des projets de conservation, ainsi que le renforcement de la sensibilité des gens aux valeurs du patrimoine.

ABSTRACT

The political and economic transformations that occurred in many Southern and Eastern European countries have involved a change of approach in the town planning systems, requiring new development regulation in urban design and management practice. Cities of this region have been quickly running to grasp the challenge of competitiveness with Central Europe, trying to attract businesses and new markets. In these countries, urban transformation, heritage preservation and sustainability have become relevant issues to be faced through innovative and creative models.

Ljubljana, capital of Slovenia, was among the first “Eastern” cities to face this change, as a result of the relatively low involvement of the country in the Balkan wars, as well as its logistic and historic proximity to Central Europe. In the last ten years the image of the historic city centre have changed rapidly, thanks to a resident oriented policy in respect with the uniqueness of historic assets and values, made possible by a creative approach through design, culture valorization and environmental enhancement. The target of the city rulers and planners has been to make a city for all with a special attention to sustainability and creativity, where art and design could have been at the core. New small scale quality infrastructures, as well as incentives to educational, cultural and business activities, especially in the historic city centre, favored the multiplication and improvement of conservation projects, as well as enhanced people sensitivity to the values of heritage.

Why the case study of Ljubljana

Ljubljana, capital of Slovenia, is a medium size city of approximately 280.000 inhabitants living in the inner core. It was first city of the former Yugoslavian countries to face the transition from the socialist socio political order to a more European “liberism”, taking the advantage of a relative low involvement in the 90’s Balkan wars. The city immediately started adapting and adopting some of the central European government measures, although keeping most of the social welfare tools deriving from the previous socialism.

In 2011 the Mayor of Ljubljana, Zoran Jankovic, during the Ljubljana forum for the reinforcement of the network of south-eastern European cities and their relationship with the private sector declared that “cities in South East Europe can be even more connected since cities in the region are mostly older than states with tradition of cooperation and connection”. In this logistic and strategic framework, Ljubljana has announced itself⁸ to turn into a smart economy, a smart mobility, a smart environment, a smart people, a smart quality of life, a smart governance, thus a smart city, though citizens oriented policies. The municipality clearly positioned the city into the overall framework, avoiding to project itself in improbable “markets” (as the “crossroad of Europe” or the new “international business centre”, or “the new European tourist destination”). To this aim it has been investing in renewed infrastructures to improve accessibility, reducing barriers and pollution and giving value to green areas, as a mean to provide residents with the necessary conditions to improve their quality of life. These policies were integrated with the target of renewing public spaces and attract resident by intervening on infrastructures, while favouring restoration of private properties, to be destined to the market. The main goals of the development of Ljubljana have been:

⁸ www.ljubljanaforum.org

- accessibility for quality of life
- preserved heritage
- efficient high-quality spatial planning
- efficient municipal utility services
- equal Opportunities – contribution to the region's competitiveness
- culture – competitive advantage of the region
- e-administration
- supportive entrepreneurial environment

The cultural tradition to build up identity

The city of Ljubljana has a rich cultural tradition and cultural heritage. Several historic layers, showing different periods and different cultures, are today visible. From the first settlement, the Roman city of Emona to the mediaeval planning distribution, from the Venetian Baroc to the Austro-Hungarian austerity, with exceptional evidences of early 20th century art nouveau and of socialist modernism after the first World War the city started a new planning period under the guidance of its most famous architect, Joze Plečnik, who gave an imprint to the town image, where richness of details and material coherence still stand clearly in the urban landscape. In this direction we should read the present actions of the municipality of Ljubljana, jointly with the Institute for the Protection of Cultural Heritage of Slovenia (ZVKDS) in favouring restoration interventions and adopting flexible but up-to date guidelines in the restoration process. Public interventions make clear that restoration interventions should be made with optimal materials, ad-hoc methodologies and in respect with the tradition as well as the design practice: the principle of re-use, daily maintenance and adoption of high quality materials to guarantee long term life of interventions⁹.

But the good practice of the municipality and of the Institute for Cultural Heritage would not be possible without contemporary tools to favour heritage preservation. Since 1991, Slovenia has been developing new national legislation, keeping existing and producing new regulatory tools. In the field of preservation and urban regeneration, the Slovenian legislation continued the plan of the past, introducing new instruments, in line with the international standards¹⁰.

⁹ The idea of following the lesson of the main Slovenian architect, Joze Plečnik, *although not manifested, helps in creating a shared attitude in the use and interpretation of the common environment.*

¹⁰ *The cultural heritage protection law (ZVKD) of 2008, which forces the municipality to include in the urban planning regulation all conservation requirements and guidelines, asking to all stakeholders involved in the planning to consider always the acts in the Heritage Register. In this view, the strategic plan for Ljubljana targets preservation, maintenance and strategic planning of the city centre;*

The already existing "Cultural Tolar" (Kulturni Tolar) established in 1991 by the Slovenia Ministry of Culture, to support financially the preservation of the most endangered national monuments;

The Co-Financing project (Sofinanciranje Projektov), to finance projects of documentation, restoration and valorisation of any project on the renewal of the historic fabric on the basis of public tenders;

The 1991 project called "Ljubljana- My City Campaign" to subsidize the restoration of facades and roofs, to finance the renovation of public spaces especially for handicapped people.

These tools are part of the renovation package of any western country and town. The city of Ljubljana integrated these legislative tools with concrete actions linking infrastructural provision and conservation, by means of design and high quality materials. These tools are also supported with specific communication activities by the municipality towards citizens, as the short leaflet distributed to people entitled "Dragocena Kulturna Dediščina - Stara Ljubljana" (Valuable Cultural Heritage of the Old Ljubljana), which aims at guiding citizens (not tourists) through the valuable assets of the city, providing them with all practical informations to carry out any type of intervention.

Being a sustainable city

To achieve these goals Ljubljana elaborated a medium term policy targeted to sustainable mobility, sustainable infrastructures and a sustainable urban economy with respect to culture and environmental responsibility, with the following aims:

- share of public transport to be increased to 30%;
- share of non-motorized traffic to be increased by 20%
- need for motorized mobility to be diminished
- long-distance road transport traffic and freight transport lines to be reduced by 20%
- energy efficiency of buildings in the municipality to be increased
- new construction energy efficiency to be ensured
- larger buildings to be connected to the central cooling system
- share of renewable energy sources to be increased to 12%
- existing green spaces to be preserved and new ones created

This vision is oriented towards preservative, social and commercial restoration of the heart of the city, to the energetic, traffic, landscaped and programmed regeneration of residential areas for every generation, the rejuvenation of roads and bridges, the renewal of communal infrastructure, the regeneration of public spaces, green areas and footpaths, and the regeneration of villages and the countryside.



The objective was creating a inhabitants friendly city, creating the condition for inhabitants to use the city centre and move constantly and easily from the centre to the periphery, served by district services.

Culture and art are the “environment” of the city life¹¹, given by design, cultural activities (organised by public, private and no-profit organisations), environmental quality. Many achievements have been reached so far, as the improvement of the historic centre into a pedestrian area, with provision of biking routes and no emission vehicles, the new waste collection system, new bridges, re-qualified riverfront, newly restored squares and streets, new integrated parking areas, etc.

Specific corporate coordination in city management: from normative to negotiated planning

The adoption and implementation of these policies asked also for a restructuring of the city management, which started with the creation of a “corporate image”. All the employees of the municipality should be aware of all ongoing activities carried out by the city government and the civil society to integrate projects and optimize interventions: through constant meetings and graphic documents, they are informed and are aware of the development projects in the city centre, being thus in the position to integrate their contribution into existing activities. Urban projects start from planned infrastructural interventions by national public agencies and the private sector¹². Any project carried out in the city is discussed and negotiated with authorities representatives (Mayor/Deputy Mayor), who are aware of the needs and the parallel interventions in the city. More than incentives in investing, the local authorities practice the compensation method, offering strategic inner locations and asking for infrastructural and renovation investments. Development projects (and regenerating ones) are totally followed in their development by the vice-mayor as urban planner and designer. Projects are so mostly financially covered (75%) by public national companies and private investors. In addition, all public investments and projects are discussed with urban districts through their representatives and web participatory tools. District representatives are elected and participate in the MOL (city council) meeting every week.

¹¹ The international debate, especially in European context and led by the Council of Europe is exploring the relevance of culture in a context of slow development as additional pillar in the sustainability fundamental components. This vision correctly translates the common understanding of culture as the ensemble of cultural tangible and intangible manifestations, as arts, heritage, folklore, traditions, etc. A different and more anthropological approach to culture would consider it as a set of values that explains our behaviour: in this view culture is the intangible matrix that explains our organisation in time and space, and should thus be considered a development context more than a development pillar. In my contribution I have considered culture in this latter view, starting from its tangible and intangible manifestations to its daily potentialities, given by the genius loci and the temporal location.

¹² The shift in the approach from collective and public goods to common and shared goods can happen only through governance and not government. The process of governance happens when participatory processes are envisaged and practices, being them through information and capacity building, as well as with participatory budgets and planning sharing. But also, the actuation of projects is discussed with the appropriate flexibility to the advantage of the social structure. The process becomes though negotiated instead of normative.



Conclusion – Is Ljubljana an example for Moroccan Cities

The targets followed by the local authorities of Ljubljana is in line with most international capitals. The model used, based on the creation of a “corporate” identity and a discussion practice allowed the implementation of many activities, keeping culture, art and the environment at the core. The strengths of the strategy of Ljubljana, clearly example for other similar approaches, are:

Clear vision on the re-assessment of the city governance. Generating a “corporate” structure, where everyone is aware of the ongoing activities and budget expenditures. This corporate structure should also serve as a mean for the creation of an urban identity, out of tourism purposes.

- Art and culture as leading motifs to create the development context: art and culture are considered basic assets and achievements to educate people, directly and indirectly
- Sustainability is the core and conservation is by nature sustainable. The city (not only the inner city) should be oriented to the improvement of efficiency and reduction of waste (time-accessibility, energy-low consumption tools, improving air quality-new infrastructure and enlargement of pedestrian areas, etc.)
- Policies oriented to residents: no stress on metropolitan competitiveness and city attractiveness, but on the provision of services to inhabitants. The local authority should come back to its statutory goals, namely serving residents (more than potential residents or visitors)
- Negotiation rather than “normation” – from government to governance.
- Urban regeneration project and urban conservation are strong employment resources. The market of conservation is gradually substituting the one of new building and it should attract new human resources at all levels of specialisation.

The city has always been connected to the countryside. It is important to build up policies to let citizens have a more sustainable relationship with environment, which is not simply given by parks and gardens.

Synthèse du panel de la session n° 4 : Gouvernance des villes futures/Summary : Governance of future cities

Modérateur/Moderator : M. Wim HAFKAMP, Directeur du Dutch Institute for City Innovation Studies (NICIS) (Netherlands)

Rapporteurs/Reporters : Mme Cathy MACHARIS et M. Mohammed Othmane BENJELLOUN

- M. Jean-Claude THILL, UNC, Charlotte (Etats-Unis)
- M. Tarik TLIGUI, 2^{ème} Vice-Président de la Commune Urbaine d'Assilah (Maroc)
- Mme Roberta CAPELLO, Polytechnique de Milan (Italie)
- M. Aziz EL MAOULA EL IRAKI, Professeur, INAU (Maroc)

RESUME

Dans plusieurs pays notamment développés, il existe de nombreux outils de planification urbaine et des modèles de quantification y sont utilisés. Toutefois, ces outils et ces modèles ne sont pas suffisants pour une gestion efficiente des villes. Il est important de développer en parallèle des cadres de réflexion qui permettent la prise en compte de la réalité sociale en œuvre, l'influence du voisinage sur les individus et les interactions entre individus pour mieux gouverner les villes aujourd'hui et demain.

Partant de l'expérience marocaine, le développement d'une collaboration inter et intra-ministérielle semble approprié. De même, les négociations public-privé sont de nature à rendre l'intervention publique plus efficace, plus efficiente et plus rationnelle.

La question des réseaux urbains, en particulier dans les aires métropolitaines, pose avec acuité celle de leur gestion, surtout si l'on garde à l'esprit la faible qualification des ressources humaines des agents municipaux. Ces derniers ne bénéficient pas d'un statut équivalent à celui des agents des administrations centrales, ce qui affecte directement la qualité de la gestion des villes marocaines.

Autre problème, à la périphérie des villes se retrouvent des communes urbaines et rurales qui reçoivent l'habitat anarchique et les activités informelles. Face à cette réalité, il y a peu de collaboration entre les différentes communes concernées. Même si l'« intercommunalité » existe sur le papier, aucun organisme n'est prévu pour gérer l'étalement anarchique des villes.

Le marketing territorial comme outil de promotion pour rendre un territoire attractif a été exposé à travers l'expérience de la ville d'Assilah. Celle-ci a fait de son agenda culturel un outil de promotion et d'attractivité, à travers un partenariat entre la ville et la fondation en charge du festival annuel culturel qui est devenu une marque de fabrique de la ville, au service de sa promotion et de son développement.

L'expérience de la ville d'Assilah en matière de coopération décentralisée avec des partenaires espagnols a montré que sans une prise en charge des spécificités culturelles, de la « mentalité » et des « coutumes » des habitants de la ville bénéficiaire, le succès de ce type de coopération peut ne pas être au rendez-vous. Des solutions qui ont fait leur preuve dans une ville doivent obligatoirement être acclimatées et contextualisées dans d'autres villes pour réussir.

C'est pourquoi, au vu de l'ensemble du débat de ce panel, il a été jugé important que les politiques urbaines soient débattues et que les citoyens prennent activement part à ce débat. La généralisation d'un facebook urbain pour développer des scénarios participatifs et interactifs pourrait permettre la mise en place de tableaux de bord, en matière de gestion urbaine. Pour le Maroc comme pour l'ensemble des pays en développement, les défis de la connaissance et de l'information sont grands en termes de management urbain.

ABSTRACT

In many developed countries, many tools for urban planning and quantification models are used. However, these tools and models are not sufficient for efficient management of cities. It is important to develop parallel reflection frameworks that take into consideration the social reality of work, neighborhood effects on individuals and interactions between individuals to improve governance in cities today and tomorrow.

Based on the Moroccan experience, the development of inter-and intra-departmental cooperation seems appropriate. Similarly, public-private negotiations are likely to make public intervention more effective, more efficient and more rational.

The issue of urban networks, especially in metropolitan areas, makes the problem of management acute, especially because of the low qualification of human resources of municipal officials. They do not have an equivalent status to the agents of central government, which directly affects the quality of the management of Moroccan cities.

Another problem, on the outskirts of cities we can find urban and rural communes receiving unplanned settlements and informal activities. Faced with this reality, there is little collaboration between different municipalities. Even if the word "intercommunality" exists on paper, no agency can manage the uncontrolled urban sprawl.

Territorial marketing as a promotional tool to make an attractive area was exposed through the experience of the city of Assilah. It has made its cultural agenda a promotional tool and attractiveness through a partnership between the city and the foundation responsible of the annual cultural festival that has become a hallmark of the city, encouraging its promotion and its development.

The experience of the city of Assilah in decentralized cooperation with partners from Spain showed that without support of cultural specificities of the "mentality" and "customs" of the inhabitants of the city, the success of such cooperation cannot be done. Solutions that have been proven in a city must necessarily be acclimatized and contextualized in other cities to succeed.

Therefore, in view of the whole debate in this panel, it was considered important that urban policies have a debate and that citizens get actively involved in this debate. The generalization of an urban facebook to develop participatory and interactive scenarios could allow the creation of dashboards in urban management. For Morocco as for all developing countries, the challenges of the knowledge and information are great in terms of urban management.

**Session n° 5 : Développement urbain et dynamiques
socio-culturelles/Urban development and socio-
cultural dynamics**

Transition through dialog : a stakeholder based decision process for cities by Mrs. Cathy MACHARIS, Sara VERLINDE and Lauriane MILAN, Université de Bruxelles (Belgique)

RESUME

Transition à travers le dialogue : un processus de décision pour les villes basé sur des intervenants

Afin de parvenir à une transition, le dialogue est nécessaire entre les différents acteurs impliqués. La méthodologie de l'analyse multi-acteur multicritère (AMCMA) permet d'impliquer les différentes parties prenantes et de tenir compte de leurs principaux objectifs en évaluant les différentes mesures possibles, les projets ou les scénarios futurs. Dans cette présentation, cette méthodologie sera présentée avec une application sur l'évaluation des concepts de distribution de la ville.

ABSTRACT

In order to come to a transition, dialog is necessary among the different involved actors. The Multi Actor Multi Criteria Analysis (MAMCA) methodology enables to involve the different stakeholders and to take into account their main objectives when evaluating different possible measures, projects or future scenarios. In this presentation this methodology will be presented with an application on the evaluation of city distribution concepts.

Introduction

Urban goods distribution plays an important role in the sustainable development of cities. It is required to replenish stocks of food and other retail goods in shops, to deliver supplies to offices and to remove household waste from urban areas (DGMOVE, 2012). However urban freight transport also raises much problematic issues, generating negative impacts, such as congestion, pollution, traffic safety etc. In order to tackle these particular challenges in a city distribution context, technological and logistical measures including innovative concepts can be tested. Thus several cities have been trying to find and implement their own solution to the respective problem, aiming to support both their growing activities and their quality of life.

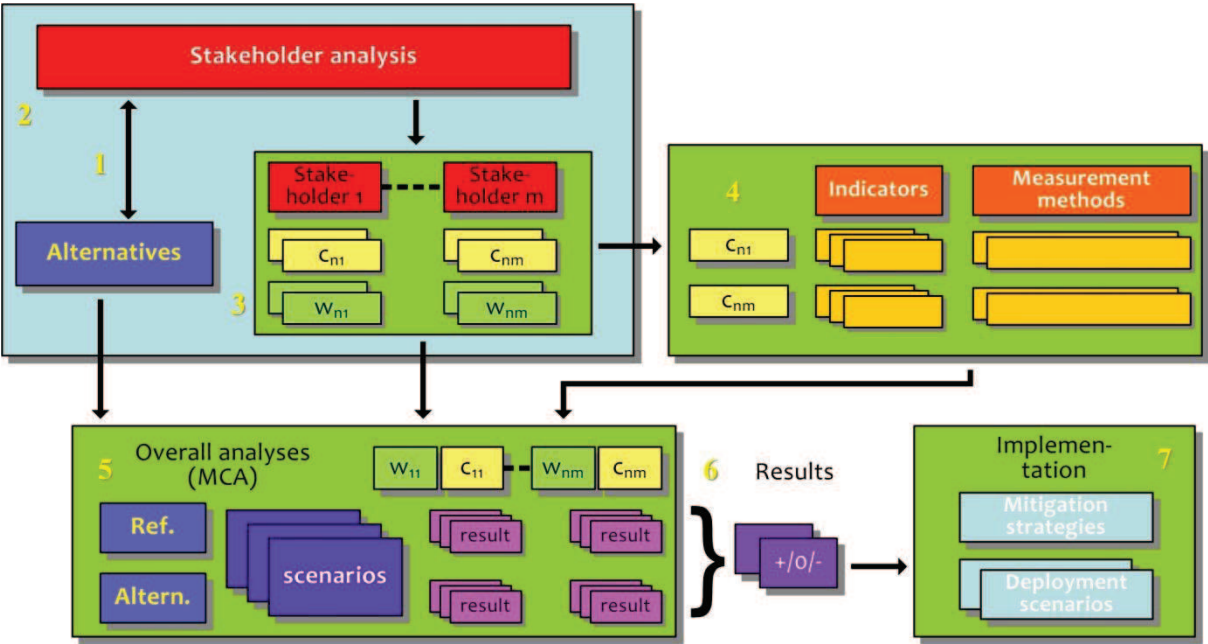
One research question is how do you evaluate if a possible measure will work or not and if a possible alternative will be better than another one or not in a particular context. Indeed unexpected side-effects might occur as illustrated in the unsuccessful implementation of urban freight consolidation centres in many cities (Marcucci & Danielis, 2008). Reasons for this failure include the fact that not all the stakeholders, with their own and often conflicting objectives, were early involved in the decision process. Besides, there is a lack of systematic assessment of the effects of different measures. That is why there is a clear need for a comprehensive approach of an evaluation toolbox which is applicable to any urban freight measure within the urban and inter-urban context and across regions in the European Union. Consequently a new assessment framework has been developed for the evaluation of measures applied to urban-interurban transport interfaces within the STRAIGHTSOL project (Strategies and measures for smarter urban freight solutions, EC FP7). To ensure the success of the taken measures, this new framework includes multiple methodologies. Among them, a Multi-Actor Multi-Criteria Analysis (MAMCA) (Macharis, 2007) stresses the involvement of various stakeholders in the decision process, as well as on the measures' impact both on society and private sector. This paper describes the step oriented approach of this overall framework.

Multi-Actor Multi-Criteria Analysis

The Multi-Actor Multi-Criteria Analysis (MAMCA) is an extension of the existing Multi-Criteria Analysis ((Fandel & Spronk, 1985), (Guitoni & Martel, 1998)). MAMCA allows researchers and decisions makers to evaluate different alternatives (policy measures, scenario's, technologies, etc.) with regards to the objectives of the different stakeholders that are involved in the decision making process. This way, the MAMCA allows an explicit inclusion of the stakeholders in the analysis. The methodology was developed by Macharis (Macharis, 2005), (Macharis, 2007) and has been used for many applications, mainly in transport related decision making problems (for an overview, see (Macharis, De Witte, & Ampe, 2009)). The MAMCA consists of two main phases (Macharis, 2005). The first phase is mainly analytical and tries to gather all the necessary information to perform the analysis. The second phase is the synthetic or exploitation phase and consists of the actual analysis. These two phases are then divided into respectively four and three steps (Macharis et al., 2009) as also depicted in Figure . The first step is to give a clear problem definition and to determine the alternatives that need to be taken into account. In the second step all the relevant stakeholders are determined as well as their objectives. These objectives are then translated into criteria in the third step. Weights need to be assigned to the different criteria in order to know how important these objectives are for the stakeholders (i.e. priorities). The fourth step links one or more measurable indicators to each criterion. These indicators allow evaluating each alternative with regards to a given criterion. These indicators can be either quantitative or qualitative, depending on the criterion.

The fifth step performs the aggregation of the information of the previous steps into an evaluation matrix. The actual results are given in step six and are generated by using a Multi Criteria Analysis (MCA). For each stakeholder the advantages and disadvantages are shown. The Multi-actor new brings this all together. The seventh and last step is the definition of mitigation strategies and deployment strategies based on the new insights.

Figure 1 - Multi-Actor Multi-Criteria Analysis (Macharis, 2004)

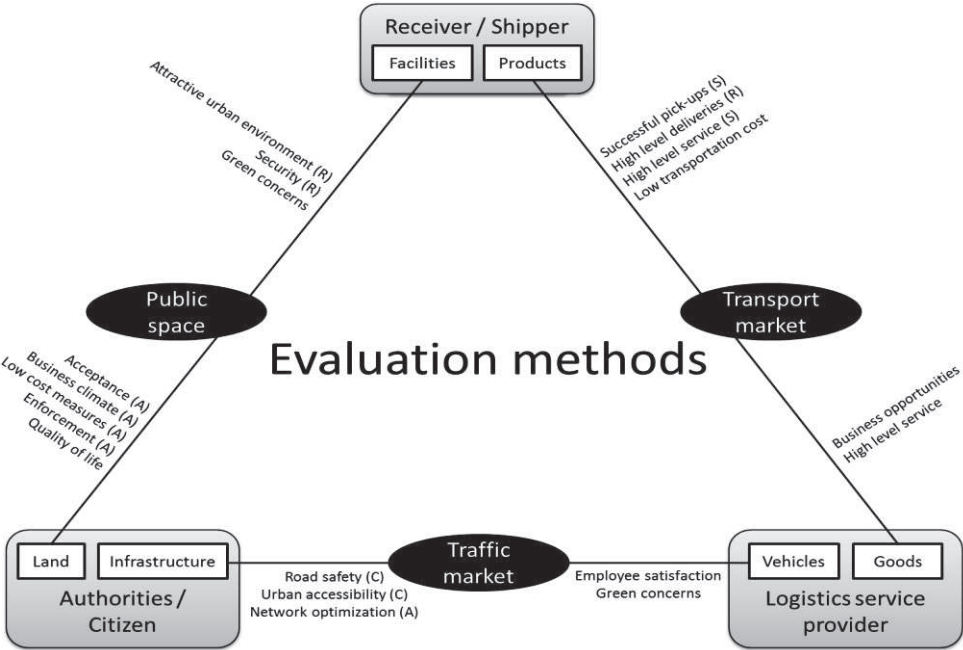


Stakeholders in the case of city distribution

The framework includes three stages that are fed by initial input. Due to the complex interaction between the many actors in the urban transport, the most essential input is a list of stakeholders whose support is significant for the potential success of a solution and their respective objectives to be taken into account. A stakeholder is a person, or a group of individuals, able to influence the objectives of an organization or can be influenced themselves (Freeman, 1984). Based on a literature review on the topic ((Witlox, 2006), (Quak, 2008), (Behrends, 2011)) and backed up by all partners within the project, we distinguished five relevant stakeholders in the urban and urban-interurban freight transport context: (i) the shippers, (ii) the receivers, (iii) the logistics service providers, (iv) the local authorities and (v) the citizens living and consuming in the urban area under consideration (STRAIGHTSOL, 2012a). These stakeholders interact with one another on different impact domains namely the transport market, the public space and the traffic market in which supply and demand are coming together (1).

In the transport market the material flow demand is matched by the supply of transport services, resulting in actual goods flows. The vehicle flow resulting from this is matched by the supply of transport infrastructure capacity on the traffic market. In the public space the shippers' demand for locations for their economic facilities is matched with the supply of land by local authorities, which aim for economic settlements in their city-region. Consequently the stakeholders meet on their common impact domain (Behrends, 2011). These stakeholders have clearly different objectives (such as enforcement for authorities or business opportunities for logistic service providers). These objectives are represented on the arcs connecting the stakeholders to which they belong.

Figure 1 - Stakeholders and their criteria (VUB setup, 2012)



Conclusion

Transport projects and urban development projects are often a source of large disputes as it can generate advantages and disadvantages for various social actors. Methodologies that can incorporate these different points of view need to be installed in order to come to sustainable solutions in the area of transport, mobility and logistics. In the MAMCA methodology, every stakeholder group has its own criteria set. The MAMCA is a possible procedure to use in the context of complex transport policy decisions. It allows to visualize the different points of view and to structure the discussion.

Dynamiques socio-culturelles en milieu urbain par
Monsieur Ali AMAHAN, Enseignant-Chercheur, Institut
National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine
(Maroc)

RESUME

Le thème des dynamiques sociales et culturelles en milieu urbain est assez vaste. Afin de comprendre les dynamiques socio-culturelles en milieu urbain marocain, cette courte intervention présente les relations de ce milieu avec le monde rural.

Le Maroc du XXe siècle est caractérisé par la multiplication des centres urbains : 32 médinas au début du XXe siècle et 350 centres urbains aujourd'hui.

L'accroissement de ces centres, le développement des moyens de communication et bien d'autres facteurs notamment l'accès aux services (l'école, l'hôpital, l'électricité, etc.) ont engendré des dynamiques sociales et culturelles dans tous les centres urbains.

Les populations rurales installées dans les principales agglomérations telle Casablanca, ne se sont contentait pas uniquement de conserver les pratiques culturelles de leur territoire d'origine. Elles en ont inventé d'autres, adaptées à leur nouveau contexte de vie.

Dans les grandes villes marocaines, chaque communauté mobilise ses pratiques culturelles pour renforcer le lien social et préserver la solidarité mutuelle qui existe entre ses membres.

Pour s'insérer dans cet espace urbain complexe, la nouvelle population s'appuie sur les relations familiales ou communautaires. En l'absence de structure institutionnelle d'accueil, se sont des réseaux familiaux ou communautaires qui assurent l'accompagnement des nouveaux arrivants dans le processus d'appropriation de l'espace. En effet, la conception des villes modernes ne correspond pas souvent aux usages des populations d'une culture rurale.

D'ailleurs, l'enquête nationale sur le lien social, réalisée par l'IRES, démontre que les Marocains sont plus attachés à leur tribu qu'à leur région, à leur ville ou à leur commune. L'appartenance à une communauté constitue à la fois le lien social entre les membres du groupe, et l'espace de solidarité entre le groupe et son territoire d'origine. Cet espace de solidarité facilite la transmission des dynamiques culturelles et sociales des zones urbaines aux territoires ruraux. L'exemple de la région de Sous est édifiant.

Ainsi les dynamiques socio-culturelles en milieu urbain marocain restent imprégnées de la culture rurale et se nourrissent de la vitalité des campagnes.

ABSTRACT

Future challenges of the new urban world: what model of development for the Moroccan city ? Socio-cultural dynamics in urban areas

The theme of social and cultural dynamics in urban areas is quite extensive. To understand the socio-cultural dynamics in Moroccan urban areas, this short statement shows the relationship of these areas with rural world. Morocco in the twentieth century is characterized by the proliferation of urban centers: 32 medinas in the early twentieth century and 350 urban centers today.

The growth of these centers, the development of means of communication and many other factors such as access to services (schools, hospitals, electricity, etc..) Have resulted in social and cultural dynamics in all urban centers.

Rural populations living in major cities such as Casablanca, did not contend only to preserve the cultural practices of their homeland. They have invented others practices, adapted to their new life context.

In Moroccan cities, each community mobilizes its cultural practices to strengthen social ties and maintain mutual solidarity between its members.

To fit into this complex urban space, the new population is based on family and community relations. In the absence of appropriate institutional structure, family or community networks are the structures that provide support for newcomers in the appropriation of the space environment. Indeed, the design of modern cities often does not correspond to customs of populations with rural culture.

Moreover, the national survey on social bond, conducted by IRES, shows that Moroccans are more attached to their tribe and their region than to their city or their community. Belonging to a community constitutes both the social bond between the group and the space of solidarity between the group and its territory of origin. This area of solidarity facilitates the transmission of cultural and social dynamics of urban areas to rural areas. The case of "SOUSS region" is revealing.

Therefore, socio-cultural dynamics of urban areas in Morocco remain filled with the rural culture and sustain from the vitality of the countryside.

Le thème des dynamiques sociales et culturelles en milieu urbain est assez vaste. On ne peut comprendre ces dynamiques socio-culturelles en milieu urbain marocain sans évoquer les relations de ce milieu avec le monde rural. Cette courte intervention s'inscrit dans ce cadre.

Le Maroc du XXe siècle est caractérisé par la multiplication des centres urbains : 32 médinas au début du XXe siècle et 350 centres urbains aujourd'hui.

L'accroissement de ces centres, le développement des moyens de communication et bien d'autres facteurs notamment l'accès aux services (l'école, l'hôpital, l'électricité, etc.) ont engendré des dynamiques sociales et culturelles dans tous les centres urbains.

Les populations rurales installées dans les principales agglomérations telle Casablanca, ne se contentait pas uniquement de conserver les pratiques culturelles de leur territoire d'origine. Elles en ont inventé d'autres, adaptées à leur nouveau contexte de vie. Ainsi à l'instar de Casablanca, les espaces urbains sont investis par différentes composantes culturelles rurales, notamment les musiques (les équipements culturels insuffisants).

Casablanca de même que Marrakech sont devenues les principaux lieux de production et modernisation des musiques rurales, notamment les *rrways* en tant que genre musical tachelhitophone, et « *al 3ita* » en tant que style musical marquant l'espace de la *darija*.

Dans les grandes villes marocaines, chaque communauté mobilise ses pratiques culturelles pour renforcer le lien social et préserver la solidarité mutuelle qui existe entre ses membres.

En effet, la solidarité permet aux communautés :

- de s'adapter aux transformations engendrées par leur nouveau cadre de vie que constitue l'espace urbain,
- d'éviter l'exclusion sociale et la vulnérabilité,
- de participer à la vie publique de la cité
- de d'aider à la socialisation des nouvelles générations.

Pour s'insérer dans cet espace urbain complexe, la nouvelle population s'appuie sur les relations familiales ou communautaires. En l'absence de structure institutionnelle d'accueil, ce sont des réseaux familiaux ou communautaires qui assurent l'accompagnement des nouveaux arrivants dans le processus d'appropriation de l'espace. En effet, la conception des villes modernes ne correspond pas souvent aux usages des populations d'une culture rurale.

Ahouache est une pratique artistique investis dans la cohésion sociale de certaines communautés amazighes à Casablanca. La ville compte, aujourd'hui, plus de 30 troupes d'*ahouache*. Ce spectacle communautaire pratiqué traditionnellement dans l'Anti-Atlas et dans une partie du Haut Atlas était strictement rural jusqu'aux années 1980.

La plupart des centres urbains disposent d'une ou de plusieurs troupes d'*ahouache*. Les membres de groupes créateurs de ces troupes partagent souvent l'appartenance à la même tribu d'origine.

D'ailleurs, l'enquête nationale sur le lien social, réalisée par l'IRES, démontre que les Marocains sont plus attachés à leur tribu qu'à leur région, à leur ville ou à leur commune. La présence de plusieurs communautés renforce davantage plus les liens sociaux entre les membres d'un même groupe. « *Les notions de la pluralité d'identités et d'altérité sont à la fois distinctes et indissociables* » (Marc Augé).

L'appartenance à une communauté constitue à la fois le lien social entre les membres du groupe, et l'espace de solidarité entre le groupe et son territoire d'origine. Cet espace de solidarité facilite la transmission des dynamiques culturelles et sociales des zones urbaines aux territoires ruraux. L'exemple de la région de Sous est édifiant

En effet, les principaux promoteurs des dynamiques culturelles et sociales des régions résident à Casablanca. Les festivals organisés à Agadir, Tafraoute et Tiznit sont initiés et organisés par des Casablancais originaires du Sous.

De nombreux projets de développement rural réalisés dans les provinces du sud ont été conçus, financés et réalisés avec l'appui des acteurs urbains. La diversité des expressions culturelles est une richesse ; elle « *peut favoriser les modalités du vivre ensemble* » notamment dans les grandes agglomérations.

Les solidarités sociales, encore en vigueur, entre les membres d'une même famille ou d'une même communauté, restent, de nos jours, le soutien le plus sûr, pour un individu, en cas de détresse. Ainsi les dynamiques socio-culturelles en milieu urbain marocain restent imprégnées de la culture rurale et se nourrissent de la vitalité des campagnes.

RESUME

La ville numérique et les nouvelles divisions spatio-temporelles du travail

Si on observe la période du 19^{ième} siècle et début du 20^{ième}, de Marx à Simmel et de Durkheim à Max Weber, nous aurons du mal à comprendre les implications de l'essor du capitalisme industriel et, plus spécifiquement, de l'émergence de villes industrielles. Les spécialistes en sciences sociales ont essayé de comprendre ce qui a survécu après. Au début, il semblait clair que les villes nouvelles n'ont apparemment pas été étiquetées en villes post-industrielle et postfordiste. Ces étiquettes ont progressivement cédé la place à d'autres plus importantes telles que la ville informationnelle (Castells); la ville de connaissances (Cooke), la ville créative (Florida), et plus récemment, la ville cognitivo-culturelle (Scott, 2008, 2011).

Bien que chacune de ces étiquettes a une approche distincte, elles ont toutes identifié les informations ou connaissances et les TIC comme des caractéristiques dominantes de la ville contemporaine. La plupart des auteurs s'accordent sur les tendances centripètes de ces activités à forte intensité de connaissances et beaucoup d'entre eux ont évoqué les changements dans la répartition spatiale des activités économiques entre les villes et aussi dans les villes. Le passage à la production de connaissances et l'utilisation généralisée des TIC a conduit à de nouveaux moyens de production possibles en abaissant l'échelle minimale efficace de la production et en libérant les gens de lieux de travail fixes.

Jusqu'à présent, on accorde moins d'attention à l'évolution des niveaux inférieurs de l'échelle où les activités économiques, les loisirs et les soins sont de plus en plus étroitement liés ce qui change la mixité des fonctions à différents niveaux d'échelles spatiales, la division temporelle du travail, l'utilisation des espaces urbains (privé, semi-public et public), et, en outre, modifie la façon dont la planification urbaine peut affecter les villes. Dans le présent document, ces changements seront examinés à la fois d'une perspective plus générale à long terme et en mettant l'accent sur les tendances de l'activité économique dans les quartiers résidentiels aux Pays-Bas.

ABSTRACT

Just as observers in the 19th and early 20th century—from Marx to Simmel and from Durkheim to Max Weber—were struggling to grasp the implications of the rise of industrial capitalism and, more specifically, of the emergence of industrial cities, social scientists have been trying to understand what came after this. At first, it seemed clearer what the new cities were apparently not—as testified by the labels Post-Industrial City and Post-Fordist City. These labels gradually gave way to more substantive ones as Informational City (Castells); Knowledge City (Cooke; Creative City (Florida); and more recently, the Cognitive-Cultural City (Scott, 2008, 2011).

Although each of these labels stands for a distinct approach, they all identify information or knowledge and ICT as the dominant characteristics of the contemporary city. Most authors agree on the centripetal tendencies of these knowledge-intensive activities and many of them have referred to the changes in spatial patterns of economic activities between cities and also within cities. The shift to knowledge production and the widespread use of ICT has made new ways of production possible by lowering the minimum efficient scale of production and by freeing people from fixed work locations.

So far, much less attention is paid to changes on lower levels of scale where economic activities, leisure, and care are increasingly intertwined thereby changing the mix of functions on various levels of spatial scales, the temporal division of labor, the use of city spaces (private, semi-public, and public), and, moreover, also change the ways in which urban planning may affect cities. In this paper, these changes will be looked at both from a more general long-term perspective and by focusing on patterns of economic activities in residential neighborhoods in the Netherlands.

A new type of city¹³

Observers in the 19th and early 20th century—from Karl Marx to Georg Simmel and from Émile Durkheim to Max Weber and Louis Wirth—struggled to grasp the implications of the rise of industrial capitalism and, more specifically, of the emergence of an industrial society. A particular spatial division of labour with large factories spatially separated from residential quarters is one of those common elements of the industrial city (Scott, 2008).

¹³This research is part of a larger project funded by NICIS (Platform 31); the participating cities Amsterdam, Dordrecht, Leiden, Utrecht, and Zoetermeer; the Universiteit van Amsterdam and the Universiteit Utrecht. We would like to thank Anne Risselada, Frank van Oort, Jan Rath, and Veronique Schutjens for their contributions to the project.

At first these factories were located in the same neighbourhood, but with the development of public transport and, later on, the spread of car-ownership, these factories moved further out. The "... intimate connexion of industrial and domestic life" of the pre-industrial age gave way to the rise of "the exact antithesis" namely "the segregated, legally sterilized residential quarter" of the industrial era as Lewis Mumford (1961: 328) observed. Again, we are faced with a fundamental break in urban development. At first, it seemed clearer what the new cities were apparently not-as testified by the labels *Post-Industrial City* (Hall, 1997) and *Post-Fordist City* (Marcuse, 1997). These labels gradually gave way to more substantive ones as *Creative City* (Florida, 2002) and, more recently, the *Cognitive-Cultural City* (Scott, 2008, 2011). All these approaches identify information or knowledge in conjunction with ICT as the dominant characteristics of the evolving city. Most authors agree on the centripetal tendencies of these knowledge-intensive or cognitive-cultural activities to follow Allen Scott. Less attention has been paid to changes on lower levels of scale where economic activities, leisure, and care increasingly are getting intertwined thereby not only changing the mix of functions on various levels of spatial scales, but also the temporal division of labour, the use of city spaces (private, semi-public, and public), and, moreover, also change the ways in which urban planning may affect cities.

Below, we want to home in on a particular aspect of this overarching process, namely to what extent economic activities which can be seen as characteristic for the new economy, the cognitive-cultural activities, do indeed differ from more "traditional economic activities" (e.g. small shops or personal services as pedicure) in residential neighbourhoods regarding local embeddedness, position within the value chain, orientation towards innovation, and the location of the customer base.

The rise of the cognitive-cultural urban economy

Intensified competition from firms located in developing economies, notably in Southeast Asia (Jacques, 2012), an increase in both the fragmentation and the volatility of consumer demand (Gabriel and Lang, 2006), in combination with new technological possibilities (ICT) has generated new urban landscapes of production and consumption (Scott, 2008,2011). Firms in advanced urban economies have to deploy cognitive-cultural capacities to maintain the uniqueness of the product to be able to survive price competition from low-wage producers. On the supply side, the firms themselves, we can observe a lowering of the Minimum Efficient Scale in many lines of production as new technology has made computing power and global communication much cheaper, many firms have switched to outsourcing, and production series have become smaller to deal with the volatility in demand (Kloosterman, 2010).

This increases opportunities for small businesses and the self-employed. Considering the intra-urban geography of where the cognitive-cultural industries are located, it is often assumed that they cluster in or near city centres to be able to sustain social networks based on proximity and to be near urban amenities. While this is undoubtedly part of the story, we contend that these activities are also to be found in 'ordinary' urban residential neighbourhoods¹⁴. Due to increasing flexibility of work in terms of working time and scaling down of production businesses can more easily operate from small-scale commercial spaces as well as the home (Sleutjes2012). Also, residential neighbourhoods are becoming more attractive as business locations: They offer relatively cheap commercial small-scale real-estate, are within walking/biking distance or a short public-transport ride to the city centre, and are close to flexible work spaces, 'third spaces', and other urban amenities. We want to explore how these cognitive-cultural activities are inserted and embedded in residential neighbourhoods and what the geography of production there looks like.

To what extent are they local in the sense of inputs and outputs? To find out what is new about cognitive-cultural activities we compare them with more traditional economic activities in residential neighbourhoods. Firms in business services, financial services, fashion, entertainment and arts are, following Scott (2000, 2008), defined as cognitive cultural and we expect them to be more oriented towards knowledge-intensive, innovative, and non-standardised, in short cognitive-cultural, products. All other firms, found in retail, construction and most personal services such as hairdressers and beauty care are seen as 'traditional'¹⁵.

Methodology

The empirical explorations below are based on a large scale survey that was conducted in 2011. We surveyed 15 residential neighbourhoods¹⁶ in five different cities in the Netherlands. The survey tried to grasp the perception and the experience of 'neighbourhood' that local entrepreneurs have as well as the extent to which their production can said to be 'local' in terms of markets, business relations and co-workers. It also investigated entrepreneurs' ambitions and work practices. After descriptive statistics and tests of difference, we analyse if there is a fundamental difference between cognitive-cultural and traditional firms with regard to their market locality and neighbourhood embeddedness.

¹⁴In fact, the share of cognitive-cultural firms in residential neighborhoods in our 5 research cities has on average increased by 25% in the period 1999-2008 (source: LISA).

¹⁵ Respondents self-reported their main activity or product. On the basis of this self-rapport entrepreneurs were classified as either traditional or cognitive cultural. See section 1 for definition of these terms.

¹⁶ In this sense, we separate 'purely' residential areas from city centers or central business districts and industrial estates.

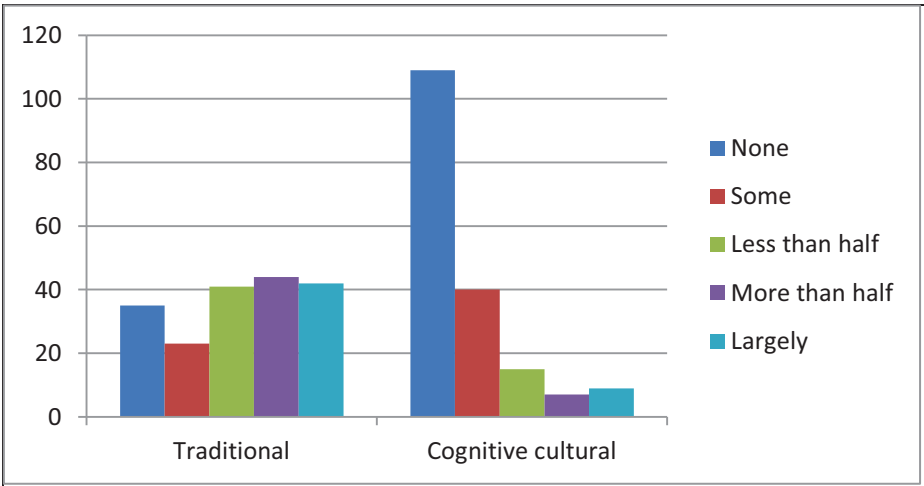
Findings

We found that a substantial part of the entrepreneurs in the residential neighbourhoods that we sampled (N=370) can be defined as cognitive cultural. The distribution is almost equal, with 49.2% of firms in the residential neighbourhoods operating in cognitive cultural sectors.

There are significantly¹⁷ more men than women operating in the cognitive cultural industries. Also, cognitive-cultural entrepreneurs are generally higher educated. A share as large as 61%¹⁸ of entrepreneurs in cognitive cultural industries has obtained higher vocational or university training as opposed to 39% in traditional industries. As argued, cognitive cultural industries display an affinity with digitised products and codified knowledge.

This means that the products and services these firms produce can be said to be less tangible than those produced by more traditional firms. These product characteristics are reflected in the need to have face to face contact with clients on a daily basis. 80% of traditional firms in our sample indicated that they had face-2-face contact with customers on a daily basis, as opposed to 37% of cognitive-cultural firms. This does not necessarily mean that cognitive-cultural entrepreneurs interact less with their customers, but it does indicate that they use different instruments to do so. The difference¹⁹ in business dynamics between the two type of firms implies that traditional business is generating more 'traffic' in the neighbourhood whereas cognitive cultural industries have a multitude of ways of interacting with customers. This is also related to where these customers come from, i.e. the locality of markets.

Figure 2: Do you draw customers from a local market ?



¹⁷X² (2, N=365) = 9.57, p<.01

¹⁸ Again, significant at X² (1, N=366) = 37.24, p<.00.1

¹⁹X² (2, N = 334) = 65.4, p<.01.

The number of firms in the cognitive cultural industries that has no customers from the own neighbourhood is very high. With traditional industries, the picture is differentiated, but we can see that there is a reasonable number of entrepreneurs that draws clientele from a local market. Market locality is closely related to the type of product or service an entrepreneur offers. Traditional entrepreneurs more often offer daily goods (foodstuffs etc.) and services (dry-cleaning etc.) than cognitive cultural entrepreneurs, who offer very specialized goods and services. Another aspect of the firm that can influence market locality is where the entrepreneur locates him- or herself on the value chain of the product or service that is offered. Entrepreneurs in the cognitive cultural industries can be more often located upstream (73% at start of value chain) of the value chain, as opposed to entrepreneurs in traditional industries (28% upstream of value chain).

Cognitive-cultural entrepreneurs are involved in the creation of ideas and setting-up projects, which means that a) they do not necessarily have to meet their clients on a daily basis to 'sell' them products; and b) they do not necessarily have to have a 'physical' presence in the neighbourhood to maintain their clientele. In addition to these more descriptive bivariate statistics, we used factor analysis to investigate attachment to and embeddedness in the neighbourhood of cognitive cultural industries from multivariate perspective. We conduct a factor analysis (PCA) in order to a) compress the large amount of variables and b) see whether we could use the factor loadings to conduct further exploration of different types of entrepreneurs in residential neighbourhoods. The analysis met the assumptions of the KMO and Bartlett's test, so we assumed that these variables are suitable for factor analysis. The analysis led to the identification of two factors:

Market locality	Local embeddedness
Share of local customers	Frequency of contact with other entrepreneurs in the own neighborhood
Share of supra-local customers	Having started collaborative projects with other local entrepreneurs
Share of customers being regular patrons	Attached importance to the proximity of other businesses and shops (in general)
Share of customers that are other firms	Attached importance to the proximity of other businesses and shops in the same sector
Share of local business relations	Attached importance to the proximity of other businesses and shops in different sector

Figure 3 shows a plot for the two factor scores according to whether the firms were cognitive cultural industries or more traditional industries. It shows a clear distinction between the two type of firms when it comes to market locality. Traditional firms are far more likely to have a local market. The extent to which these traditional firms are locally embedded differs, some of them showing very high scores on local embeddedness, but the majority is located in the middle range. However, when it comes to local embeddedness the distinction between the two groups is less clear and there is considerably more overlap within this dimension. A concentration of green dots (cognitive cultural firms) is located in the lower left corner, which indicates a low attachment to the proximity of other firms and firm networks as well as having a supra-local market. At the same time, there is a considerable number of cognitive cultural firms that score high on local embeddedness. In many studies, the importance of local 'buzz' for firms in the cognitive cultural industries is stressed.

The argument is often made that cognitive cultural firms rely heavily on interaction with other firms and therefore we would expect to see a higher extent of local embeddedness among these firms. However, the picture seems to be more fragmented. In residential areas, the opportunity for 'buzz' might be less ample, or a different type of entrepreneurs settle in residential areas, entrepreneurs who form networks and are embedded in completely different ways. Tentatively, this leads us to rethink classic firm location theories as the concept of firm as a closed-off and spatially fixed unit is eroded and we can imagine a neighbourhood firm to be connected to many different networks in different ways. More in-depth research is needed to allow us to get a grasp on these patterns, and to learn more about the particular needs and work practices of entrepreneurs in residential areas, both traditional as well as cognitive cultural. We also need different kind of data-ethnographic observation-to find out more about the spatio-temporal division of labour.



Conclusions

The shift to a cognitive-cultural adds a new layer to advanced urban economies, partly replacing other, older layers. This new layer consists of landscapes of production and consumption which are geared towards products with a high cognitive-cultural content. Above, we have looked at the differences between cognitive-cultural and more traditional activities in residential neighbourhoods. We did find salient differences between these two types of activities. Cognitive-cultural activities are, as we expected, more upstream in the value chain, much less catering to a local customer base, and less dependent on daily face-to-face contacts with customers. The extent to which the two types of activities differ with respect to embeddedness is much less clear as we find a rather large dispersion for both categories. What seems plausible, however, that these changes in spatio-temporal division of labour and the concomitant mixing of functions will affect a whole range of spatial levels: that of individual dwellings, streets, neighbourhoods, cities and of urban systems. These changes will require a rethinking of the relationship between the city as a site of production and a site of social reproduction as these become more intertwined. From a more policy-oriented perspective, it appears that as production activities become more integrated in residential quarters, both the built and the regulatory environment have to allow more mixed uses and throw up less barriers to changes in (combinations of) uses (Folmer and Risselada 2012). The (remix) of functions will also offer opportunities for cities with an extensive pre-industrial built environment which evolved around a finely-grained mix of functions. In a sense, then, cities are getting back to more pre-industrial combinations of work and other activities.

RESUME

La base culturelle des villes dans le futur

L'objectif fondamental est d'imaginer ou anticiper l'avenir afin de l'orienter vers la direction souhaitée. Notre but est de contribuer à construire un meilleur avenir pour les villes, devenues des agents pour le changement, et ce grâce à la nouvelle connaissance, aux approches et aux outils d'analyse que nous pouvons élaborer. Ces derniers peuvent nous aider aujourd'hui dans les choix qui peuvent contribuer à construire un meilleur avenir de la ville. Ce meilleur avenir de la ville peut être interprété comme un avenir de la ville caractérisé par sa capacité à satisfaire les droits de tous ses habitants (vieux soient ils ou jeunes); comme la ville de synergies; la ville humanisée (UNESCO); la ville auto-organisée... En tout cas, un meilleur avenir de la ville exige plus d'investissements dans la créativité et la durabilité. La ville créative, résistante et durable est caractérisée par la mise en œuvre de processus circulaires. ces derniers augmentent la résistance et la durabilité et sont basés sur l'innovation et la créativité.

En littérature comme en pratique, plusieurs visions stratégiques d'avenirs de la ville ont été proposées : ville écologique, ville éthique multi-éthique, ville de réseau, ville numérique, ville intelligente, ville de santé, ville d'entrepreneuriat... Dans beaucoup de ces visions, le rôle de l'héritage culturel historique est (souvent) peu considéré. Au contraire, dans toutes ces visions on devrait considérer le rôle de l'héritage historique de la ville comme point de départ pour améliorer la prospérité économique, la qualité de l'environnement et la convivialité sociale : l'avenir des villes est basé sur leur capacité à conserver d'une façon créative la mémoire, l'histoire, les racines, l'esprit de chaque espace... Pour cela, nous avons besoin d'investir dans les ressources locales. Beaucoup de ressources locales reflètent la culture de la ville (le quartier historique, le paysage culturel...). La conservation intégrée de l'héritage culturel contribue à augmenter la résistance, la durabilité et la créativité du système de la ville, activant la relation circulaire qui produit des synergies et des valeurs ajoutées. La relation circulaire combinée à une organisation synergétique rendent la ville plus équitable, prospère et en harmonie avec son environnement naturel ce qui contribue à la promotion de la bonne ville.

Nous devons investir dans la culture, la connaissance, la recherche... Les piliers principaux d'une meilleure ville sont la Créativité, la Résistance et la Durabilité. Ces piliers sont basés sur la culture, la connaissance, la recherche.... Pour satisfaire les besoins d'une population en constante croissance dans un espace fini avec des ressources limitées, nous avons absolument besoin de technologies novatrices. Mais nous avons besoin aussi d'une culture de diffusion totalement différente (qui surmonte *l'homo-oeconomicus* de la culture) dans l'utilisation de ces technologies : un meilleur avenir dépend de notre capacité à changer ensemble... Nous devons également investir dans une base culturelle forte de la ville pour promouvoir un meilleur avenir : un développement humain de la ville est basé sur la créativité, la capacité de résistance et la durabilité de chaque habitant : les gens doivent prendre part activement au changement de la ville (en combinant les intérêts publics et privés dans chaque choix...). Nous avons besoin d'un changement de culture et de faire face à de nouvelles approches des défis de coopération qui permettent de surmonter la culture économique concurrentiel classique vers un mode de pensée circulaire. L'avenir de notre ville sera façonné par les relations entre la technologie et la culture.

ABSTRACT

The fundamental goal is to imagine/ anticipate the future in order to shape it into a preferred direction. Our goal is to contribute to build a better future of the cities, becoming one agent for change, because we are able to elaborate useful new knowledge, approaches and analytical tools. They can help us in *choices* that can (today) contribute to build a better city future. This better city future can be interpreted as a city future characterized by capacity to satisfy the human rights for all (old and new) inhabitants; as the synergies city; as the humanizing city (UNESCO); as the self organizing city... In any case, a better future of the city requires more investments in creativity, resilience and sustainability. Creative, resilient and sustainable city is characterized and implemented by *circular processes*. *Circular processes* increase resilience and sustainability, and are based on creativity/innovation.

In literature and practices, many possible strategic visions of city futures have been proposed: Ecological city, Convivial /multi ethic city, Network city, Digital / smart city, Health city, Entrepreneurial city...In many of these visions the role of historic cultural heritage is (often) under considered. On the contrary, in all these visions the role of historic ancient city/heritage should be considered as the starting point to increase economic prosperity, environmental quality social conviviality: the future of cities is based on the capacity to conserve in a creative way memory, history, roots, spirit of places...We need to invest in local resources. Many local resources reflect the culture of the city (historic district, cultural landscape etc.

Integrated conservation of cultural heritage contributes to increase resilience, sustainability and creativity of the city system, activating circular relationship that produces synergies and added values. Circular and synergistic organization makes the city fairer, prosperous and well matching with natural environment: it promotes the good city.

We need to invest in culture, knowledge, research... Main pillars of a better city are Creativity, Resilience and Sustainability .These pillars are based on culture, knowledge, research....To satisfy needs of an increase number of human beings in a finite space with limited resources we absolutely need innovative technologies. But we need also a totally different spread culture (that overcomes the homo oeconomicus culture) in using these technologies: a better future depends on our capacity to change togetherWe need also more in general to invest in a strong city cultural base to promote a better future: a city human development is based on creativity, resiliency and sustainability of each inhabitant: People must take active part in city change (combining public and private interests in every choice ...). We need a change in culture. To face new challenges trough *cooperative approaches* that overcome the competitive economic conventional culture, toward a circular way of thinking. The future of our city will be shaped by relationships between technology and culture

Introduction

This paper will discuss the relationships between the future(s) of cities and their cultural base. The general thesis here is that it is necessary to invest into a strong cultural city base to promote a better city future.

The first step is to imagine the future of cities, in order to shape it into a preferable direction, through new and useful knowledge, approaches, choices, tools, criteria, ideas....

The main goal of this paper is about promoting "circular and synergistic" city organization as a common characteristic of any future city visions.

Circular and synergistic organization makes the city more fair, prosperous and well matching with natural environment.

Circular and synergistic city stimulates creativity, resilience and sustainability. It is based on culture: knowledge is the catalyst of creativity, cultural resilience is fundamental for city resilience; sustainability is based on cultural dimension.

Culture is a complex notion. We can recognize many definitions of culture: knowledge, research, creativity, arts, way of thinking/life, social norms, juridical rules, monuments, landscape,...

There are also many interpretation of culture city. Culture city is often interpreted as a creative city (...) because creativity is able to open a better and wider set of options for its inhabitants; or as the city of arts ; or the city of cultural events...

Anyway, culture is going to shape all urban policies: from planning to housing to environment, to development, to tourism....(Local Agenda 21 for Culture, European Capitals of Culture experiences etc.)

Here culture is interpreted as knowledge to be produced, as cultural heritage to be conserved in a productive perspective, as a way of thinking that should shape all every day choices. Which knowledge to promote a better future? Which role for city cultural heritage to move toward a better future? Which way of thinking to sustain from bottom up the change for a better future?

Some possible images of city future

1.1 The organizational new model

In literature and in concrete practices we can recognize many future visions of the city: the humanizing city, the synergistic city, the self-organizing city, the multicultural city, the entrepreneurial city, the eco city ,thenetwork /digital / smart city, the health city...

In all these visions the role of an efficient and less dissipative organization is stressed, even if with different emphasis.

Circularization of processes is the general model that can be proposed to implement more effective organizational structure: *city futures are based on circularization of processes.*

More efficient and less dissipative organization of all city processes is required to face not only the world economic competition, but also the energy challenge, the social challenge, the ecological one.

Circularized processes, that are able to reproduce/regenerate original capitals, are the general characteristic of sustainable city. In general, circular processes improve the resilience of the city systems; they are based and stimulate on their turn synergies on different plans.

Many good practices of circular industrial economy have been implemented in Japan, China, in the EU.

Circular process can be implemented on three main levels:

- Economic: loops, symbioses between companies for value creation,...allowing synergies and stimulating also circuits between company and local community (Porter andKramer,2011)
- Social, to regenerate interpersonal relationships – which are often weakened in cities
- Ecological: all living systems are characterized by circular processes; thus they are able to conserve and reproduce themselves.

An economic circular model, based on three parallel value creation systems and on a synergistic approach (Ravetz 2011; Fusco Girard, 2011) can be implemented in particular in port cities. This is a relevant aspect, considering that many important cities in Morocco are port cities.

The role of cultural heritage

In this general context, the role of cultural (tangible /intangible) heritage should be stressed in imagining city future(s).

In many strategic city visions the role of historic cultural heritage appears (often) under considered. On the contrary, it should be recognized as the starting point to increase economic prosperity, environmental quality social conviviality: the future is built on memory, history, roots, spirit of places...City history, memory, identity should be conserved in a creative way, combining conservation with innovations in a circular perspective.

Places are physical spaces of collective memory: are the entrance points to transmit, communicate and celebrate collective identity in the increasing anonymous urbanization processes, characterized by standardization, anonymity, homogenization...

It is necessary to conserve these specific spaces not only because they offer a richer sense /perspective, but also because they represent a comparative advantage in the globalized world: they are able to attract people, investments, activities, becoming source of creative production....

Conserving these places in a productive perspective means valorizing them, creating added values (in term of use values, social values, symbolic values, market values....) and synergies.

"Circular" economic processes should characterize also cultural heritage conservation, reinforcing import capability (tourists, visitors, talents, capitals, skilled workers, new activities...) and also export capability (handcrafts products, art, local identity / knowledge and intellectual products...) , integrating a wealth creative processes that should be complementary to industrial economy. Conservation of cultural heritage interpreted as a *productive activity* can stimulate circular processes through reuse, restoration, regeneration of materials/assets.

Social economy is the engine for sustaining from bottom up the circular economy development model, because it produces, in its exchanges, virtuous circular processes: reciprocity, social responsibility and public spirit. In a word, social economy is characterized by value creation processes that increase cultural resilience replacing/regenerating the social capital that makes the economy and democracy work. It stimulates circularity processes, synergies and employment.

Social economy is both an auto-poietic (based on circular processes) as well as an hetero-poietic system, able to sustain other systems.

Some good practices

Some interesting creative experiences in which "circular processes" have been activated through integrated conservation contributing to resilience, sustainability of city are represented by *Cities of International Slow City Network* (Fusco Girard, Baykan, 2012), by *Nuovi Municipi Network*, and by *Virtuous Cities network*.

In some of these experiences, implemented in cities of little dimension, places have been considered as spaces of dense (circular) relationships, economic, social and symbolic exchanges, where the *spirit of place* can become engine of creativity and development. Here ecological, cultural, landscape values have been transformed into economic values and also into civic/social values: into the common goods culture.

This new cultural values were, in their turn , the engine toward new green development strategies, activating a circular processes, in which re-use, rehabilitation, regeneration of resources has been sustained from bottom-up, putting in synergies urban system, natural system and economic system.

It is possible to asses these good practices in terms of their multidimensional quantitative and qualitative impacts in stimulating creativity, resilience and sustainability.

For example, a local economy based *on short loops* between production and consumption, and on the use of local resources becomes more resilient to face globalized economy stresses .The valorization of local diversities has increased comprehensive resilience of city system.

The re use, recycle, restore, regeneration of natural materials contribute to co-evolution of urban and ecological systems, to city mitigation and adaptation plans, to circularization of processes.

Through valorization of the quality of physical environment, the *places* attractiveness is increased and thus competitiveness, with positive outcomes on jobs, wealth production and distribution, reducing poverty and reinforcing social bonds, with circular relationships.

In some cases, cultural heritage integrated conservation have played a key role in promoting circularization of city processes, and thus in promoting resilience, in stimulating creativity and thus sustainability.

Conclusions

- The proposed model/pattern of circularization in industrial and heritage economic system can be implemented in Moroccan cities, and in particular in port cities, through a strong investment in culture: in research, in cultural heritage conservation, in education of human capital.
- Cities ,and in particular port cities, could be key for implementing a really sustainable development model activating creative processes of circular economy through a synergistic approach, combining the economic, logistic, industrial activities with heritage regeneration, with creativity of social economic system.
- Port cities are Laboratories where to test new development trajectories, because of their high potential to change and to implement a better future: all over the world port cities are leading for economic strength, considering that 14 of 20 top economically strong cities are port cities and that 36 of 50 top competitive cities are port cities (The Economist, 2012).
- Investments in improving efficient city organization, trough circular processes and synergistic approaches become here more effective.
- New knowledge production is required to implement circularization of processes through new technologies. Some of them already exist; some others are not still available and require new research.
- The future of city finds its roots in the city heritage/memory and is shaped by culture. Many port cities are characterized by an ancient center that links harbor areas. This cultural heritage should be conserved in a dynamic and productive perspective, attracting and incubating new creative activities, in a circular import/export process.

- Social economic system should be recognized as a key component in building the city future because it is bearer of long term interests, needs, values. We need to invest in a strong city cultural base to promote a better, more human future: the success or the failure of all urban policies depends on a people metabolized culture.
- A new trans disciplinary city science (Geddes, 1915) should be produced as a bridge between research excellence and social relevance to reduce the gap between city knowledge and city governance, toward the implementation of the circular and synergistic model. Investing in cultural city base means first of all investing in knowledge production: in research institutions, in universities, to reinforce the institutional capacity of local government through empirical evidence and analytical work research production.
- New tools should be identified and in particular new tools for decision making supporting: new evaluation tools to assess impacts of circularization of economic processes, also in the cultural, visual, landscape dimensions (Nijkamp, 2012).
- Investing in cultural city base means also investing in educational institutions, in cultural networks, in schools: in human capital. Educating the young generation toward skill and efficiency is necessary for improving the wealth of the city. But with the current self –centered economic culture it is very difficult to build a more human future. A circular way of thinking is also required for all city agents (in businesses, politics, etc.), integrating the future in every today choices, opening the perspective to a multidimensional perspective, attentive to interdependences and connections, to cooperation and coordination of actions.
- A change in culture is necessary, to face new challenges : a new way of thinking based on relational rationality, that puts in relation all aspects and is able to interpret, distinguish, compare, in a critical perspective, and thus identifying priorities/ hierarchies. Cooperative approaches that overcome the competitive economic conventional culture are required to build together a better city future. Strong investments in human capital are necessary to build a better future. A city human development is based on creativity, resiliency and sustainability of each inhabitant. Creativity, resilience and sustainability are based on culture.
- A “Strategic Culture Plan” should be necessary to organize all initiatives for promoting the real wealth of the city, that depends more and more on cultural capital: culture is the intangible capital able to transform the city trajectory/dynamic into a preferable one, because it is the real "formative strength" of the city.

La politique des nouvelles villes satellitaires au Maroc par Monsieur Abdelghani ABOUHANI, Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Aménagement du Territoire au Ministère de l'Habitat, de l'urbanisme et de la Politique de la Ville (Maroc)

RESUME

Entre 1974 et 2004, les extensions urbaines au Maroc se sont traduites par plusieurs dizaines de lotissements publics à la périphérie des grandes villes et des villes moyennes qui ont complètement modifié le paysage urbain. Ces opérations, qui se voulaient structurer nos villes, mettre en place un cadre de vie moderne tout en permettant à de larges couches de la population d'accéder au logement, se sont limitées à une offre d'habitat avec des réserves de terrains pour les équipements. Nous étions ainsi dans une logique habitat en tant que telle dont la responsabilité institutionnelle première incombe au Ministère en charge du secteur.

Avec la politique des villes nouvelles on change de logique, d'échelle et de portage institutionnel permettant en parallèle de développer l'innovation architecturale et d'expérimenter de nouveaux modèles en urbanisme plus respectueux de l'environnement avec l'obligation de l'étude d'impact.

A cet égard, le programme national des villes nouvelles comporte quatre villes nouvelles qui s'étendent sur une superficie de 4710 hectares environ pour accueillir une population prévisible de 1,105 million d'habitants. Il s'agit de Tamensourt, Tamesna, Chrafat, Lakhyayta. L'exemple des villes de Tamensourt et Tamesna été présenté avec leurs contraintes et mesures de relance respectives.

ABSTRACT

From allotment public policy to policies of new cities

Between 1974 and 2004, urban expansion in Morocco have led to dozens of public housing estates on the outskirts of major cities and have completely changed the urban landscape towns. These actions, which aimed to structure our cities, set up a modern living framework while allowing many citizens to access to housing, were limited to a housing supply with portions of land reserved for equipment. We were in habitat logic, with a key institutional responsibility devoted to the Ministry in charge of this sector.

With the policy of new cities, the logic has changed in terms of scale and institutional actors allowing the development of architectural innovation and experiment with new planning models that are environmentally friendly with the requirements of impact assessments.

To this end, the national program of new cities includes four new cities that extend over an area of about 4710 hectares to accommodate an expected population of 1,105,000: Tamensourt, Tamesna Chrafat, and Lakhyayta. The example of Tamensourt and Tamesna is examined in terms of their constraints and the necessary measures to enhance their prospects.

De la politique des lotissements publics à la politique des villes nouvelles

Jusqu'en 2004 les extensions urbaines ont souvent pris la forme de lotissements publics et à cet égard notre pays a développé une longue expérience dans ce domaine. En effet entre 1974 et 2004 le Ministère chargé de l'habitat a réalisé plusieurs dizaines de lotissements publics à la périphérie des grandes villes et des villes moyennes qui ont complètement modifié le paysage urbain de ces agglomérations. Ces opérations ont permis de structurer nos villes, de mettre en place un cadre de vie moderne tout en permettant à de large couches de la population d'accéder au logement.

Mais ces opérations malgré l'ampleur de certaines d'entre elle, comme celle de Hay Riad, se limitait à une offre d'habitat avec des réserves de terrains pour les équipements qui, souvent ne se réalisent que sur une longue période. *Donc avec les lotissements publics nous étions dans une logique habitat et en tant que telle il était normal que la responsabilité institutionnelle première incombe au Ministère en charge du secteur.*

La politique des villes nouvelles : un changement d'échelle et de portage institutionnel

Avec la politique des villes nouvelle on change de logique, d'échelle et de portage institutionnel. Et à cet égard il convient de rappeler les objectifs du programme des villes nouvelles tel qu'il a été présenté au gouvernement. Il s'agit :

- d'équilibrer le réseau urbain régional pour renforcer l'armature nationale,
- d'organiser et d'anticiper le développement urbain prévisionnel,
- de mettre en place un programme de grands équipements d'infrastructure et de superstructures,
- de créer des services de transport et de zones d'activités pour développer l'emploi,
- de développer une offre de logement aux coûts adaptés aux différentes catégories de revenus.

Le programme se propose aussi de développer l'innovation architecturale et d'expérimenter de nouveaux modèles en urbanisme plus respectueux de l'environnement avec l'obligation de l'étude d'impact.

Sur le plan de la gouvernance, le programme des villes nouvelles se présentait comme un programme intergouvernemental. Là aussi on a cherché à expérimenter de nouveaux modes de gouvernances territoriaux fondés sur :

- le partenariat public-privé,
- la contractualisation avec les départements ministériels concernés pour la réalisation des différents équipements,
- la création de sociétés de gestion dédiées à l'aménagement et à la gestion en collaboration avec les communes.

D'ailleurs tous les projets de villes nouvelles ont été présentés comme des projets du gouvernement devant Sa Majesté et non pas des projets d'un seul Département. *A cet égard* les villes nouvelles ont été conçues comme des territoires de convergence des politiques publiques.

L'état d'avancement du programme

Le programme national des villes nouvelles comporte quatre villes nouvelles qui s'étendent sur une superficie de 4710 hectares environ pour accueillir une population prévisible de 1,105 million d'habitants. Il s'agit de :

- Tamensourt avec une superficie de 1200 hectares et une population prévisible de 350000
- Tamesna avec une superficie de 840 hectares et une population prévisible de 250000
- Chrafat avec une superficie de 1050 hectares et une population prévisible de 250000
- Lakhyayta avec une superficie de 1620 hectares et une population de 275000

Le choix de ces sites s'est fait sur la base de critères d'aménagement du territoire. Il s'agit de créer autour des grandes agglomérations qui connaissent une dynamique de croissances économiques accélérer, des pôles urbains pour contribuer à la fois les décongestionner et à stimuler leur croissance en leur offrant des espaces de redéploiement pour répondre à leur demande en terrains pour les différents usages.

Les projets de Chrafat et celui de Lakhyayta sont en cour d'aménagement avec de viabilisation de 70% environ. Et c'est Tamensourt et Tamesna qui sont dans un stade avancé de réalisation,

La ville de Tamansourt, premier né de cette nouvelle génération de villes nouvelles, a été inaugurée le 21 Décembre 2004 et s'étend sur une superficie de 1200 ha pour une population prévisible de 300 000 habitants. Elle est dans un état d'avancement des travaux très satisfaisant, surtout en ce qui concerne les travaux in site qui sont achevés à 99%. Elle accueille actuellement environ 30 000 habitants et comprend 6 équipements fonctionnels dont des équipements socio-éducatifs, un complexe sportif et une mosquée en plus d'équipements de proximités et de commerce.

La liaison entre la ville et Marrakech est assurée par un nombre considérable d'ouvrages d'art réalisés ou en cours de réalisation, dont notamment l'élargissement de la RN7 sur environ 12 km et qui sera élargie sur une distance de 2 km supplémentaire entre la sortie de la ville et l'échangeur de l'autoroute (Casa – Agadir), l'élargissement du pont sur oued Bouzemour de 6 à 16 km, et le dédoublement de la voie sur oued Tensift qui est en cours de réalisation.

La ville de Tamesna, quant à elle, fut inaugurée le 20 juillet 2005. Elle s'étend sur une superficie totale de 840 ha pour une population de 250 000 habitants. Avec 98% des travaux in site déjà achevés, la ville est déjà fonctionnelle et accueil actuellement environ 15 000 habitants, 10 des 191 équipements prévus sont déjà réalisés.

La connexion à Tamesna se fera par le biais de la RP 4022 de liaison à l'autoroute de contournement et la RP 4018 de liaison vers Hay Riad à Rabat, la RP 423 qui assure la liaison entre Tamesna et Témara connaîtra également des travaux d'élargissement. Des conventions ont été signées le mois de février 2011 devant Sa Majesté entre les Ministères L'habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace, de l'Equipeement et des Transports, des Finances, le Haut- Commissariat aux Eaux et Forêts, pour accélérer la réalisation des voies d'accès à Tamensourt et des équipements socio éducatifs.

Les contraintes

Tout d'abord toutes ces interrogations sont légitimes et on les retrouve dans la plupart des pays qui ont adopté des politiques similaires. Le doute et les remises en question ont toujours accompagné les grands projets urbains qui, parce qu'ils touchent à la vie quotidienne des gens, suscitent des débats passionnés, des contestations qui débordent parfois le cadre rationnel. Il n'y a pas de projet villes nouvelles qui a fait l'unanimité. Souvent le projet est contesté à ses débuts et il le reste jusqu'à ce qu'il prouve dans la durée sa fonctionnalité. En généralité le seuil d'acceptabilité varie entre 10 et 20 ans.

Nous sommes en train de passer de la politique des lotissements publics à la politique des villes nouvelles.

On peut résumer les contraintes comme suit :

- Absence d'un cadre institutionnel régissant les Villes Nouvelles;
- Déficit de synergie interministérielle pour la réalisation et la gestion des Villes Nouvelles ;
- Faible niveau de réalisation des équipements structurants, et des équipements de proximité ;
- Retard dans la réalisation des zones d'activités à même d'offrir des opportunités d'investissements et d'emplois ;
- Retard dans la réalisation des voies d'accès et faible couverture en transports en communs modernes et adaptés.

Mesures de relance

Actuellement le Ministère de l'habitat, de l'urbanisme et de la politique de la ville a mis au point un plan de relance qui s'articule autour des éléments suivants :

- Elaborer un cadre législatif adéquat ;
- Mettre en place un comité interministériel des Villes Nouvelles;
- Programmer la réalisation des équipements publics dans le cadre de la synergie gouvernementale ;
- Créer des pôles universitaires ;
- Activer la valorisation des zones industrielles, d'activités et des mails centraux;
- Orienter autant que possible les investisseurs, à travers les autorités locales et le CRI, à exploiter les potentialités des Villes Nouvelles, tout en allégeant les procédures administratives;
- Définir des plans de circulation dans et vers les villes nouvelles (création de nouveaux axes, élargissement et dédoublement des voies,...);
- Assurer une bonne couverture en transports en communs modernes et adaptés;
- Eriger les Villes Nouvelles en Municipalité;
- Généraliser les conventions de gestion partagée avec les collectivités locales;
- Résoudre les problèmes des services urbains de proximité.

RESUME

Vers des villes socialement durables en Afrique

Cet article examine les éléments clés de la viabilité sociale des villes, notamment la pauvreté, l'égalité, la globalisation et la revitalisation économique, mais aussi la diversité culturelle et l'intégration sociale, les politiques foncières, la qualité du logement et les transports urbains. Il considère à la fois les fondements théoriques de la durabilité sociale et ses applications dans les politiques locales dans les villes africaines, notamment des études de cas en Afrique du Sud et le Kenya faits dans le cadre du projet de l'UNESCO sur les villes durables. Ses études examinent la gestion des transformations sociales : i) le programme de l'UNESCO avec onze villes; ii) le concept de durabilité pour les villes africaines, un agenda pour les politiques durables avec des études de cas, et iii) Un modèle de ville intégrant la gouvernance, l'équité sociale et le partenariat.

ABSTRACT

This paper looks at the key components of socially sustainable cities including poverty, equity, globalization and economic revitalization, but also cultural diversity and social integration, land policies, housing quality and urban transport. It considers both the theoretical basis for social sustainability and its applications in local policies in African cities, especially from case studies in South Africa, Kenya done within the UNESCO Project on sustainable cities. Its deals with the Management of Social Transformation: a UNESCO Programme with eleven cities; ii) The concept of sustainability for African cities, an agenda for sustainable policies with case studies; and iii) A city model integrating governance, social equity and partnership.

19 This paper is a synthesis of conferences given by Antoine Bailly, Philippe Brun, Roderick J. Lawrence and Marie-Claire Rey, edited in the book « Socially Sustainable Cities : Principles and Practices » (Economica, Paris, 2000) and adapted to the African cities in 2012.

Urban growth and metropolisation are two key processes of the 20th century that will also characterize the 21st century. These trends could be considered as positive to the extent that they improve the quality of life of city dwellers. However, they bring about a series of urban, economic and social problems. Even without clear statistical data, the scars of poverty in African cities are obvious: the deprived groups in urban areas of Africa are estimated to represent more than 40% of the population.

A number of these problems are linked to the economic situation in cities abandoned by enterprises looking for comparative advantages, and submerged by fast-growing immigration; without urban planning, the city spreads chaotically, and lacks coherent infrastructure or service provision. This opens the way to ghettos, illegal settlements, insecurity, organized crime, and unemployment, etc. There are numerous examples: cities like Lagos, Cairo where life has become unbearable, because it takes hours to go from one place to another; cities like Johannesburg where crime is rampant; cities with shanty towns like Kinshasa.

Given these trends in urban areas, a new urban governance has become essential to ensure social and economic urban development. With the empowerment of local authorities, some cities are becoming key stakeholders, able to reverse these tendencies or to bring solutions. Before considering what new urban governance and social sustainability might involve, a definition of sustainable urban development and an overview of the evolution of the concept is given in the following sections.

From sustainable development to sustainable urban development

The concept of sustainable development was attributed in 1987, when the report for the United Nation Our Common Future, also known as the Brundtland Report, was published. Making development sustainable was defined as: « ...to ensure that (development) meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs » (World Commission on Environment and Development, 1987).

The concept is not limited to natural and economic resources management, but also has a social outlook. In particular, sustainable development is a way to deal with widespread poverty: « ...technology and social organization can be both managed and improved to make way for a new era of economic growth. (...). Sustainable development requires meeting the basic needs of all and extending to all the opportunity to fulfill their aspirations for a better life. »(World Commission on Environment and Development, 1987).

In 1993, the European Union included the following definition in its action program on the environment (Towards Sustainability): « ...the word sustainable is used to define a policy and a strategy that encourages continuous social and economic development, without damaging the environment and natural resources, the basis of human activity and future development...» (Commission of the European Communities, 1993).

In this definition, the natural environment concept is extended to the environment in general, and includes human settlements. In its report Environmental Policies for Cities in the 1990s, the OECD (1991) stated: « The challenge posed by this concept of necessity requires cities individually and collectively to contribute to sustainable global development. Cities must therefore always frame their short-term policies in this long-term perspective of evaluating whether and how initiatives contribute to the future development of the global environment... »

Sustainable urban development became one of the main themes of Agenda 21, adopted at the Earth Summit in 1992 in Rio de Janeiro. Concern for the future of cities, just as for any other human environment, should include sustainability considerations. These objectives are also developed in several recent papers which are dealing with cultural strategies. They stress the importance of ethical questions, based on the concept of socially sustainable development, integrating notions like social equity, environmental sustainability, economic efficiency and social integration within a context of multiculturalism. A vast and therefore difficult program to implement.

An agenda for socially sustainable urban policies

How could urban sustainability be tackled operationally in Africa? Initially, simple questions can be asked :

- what are the elements that make some African cities more livable than others?
- why do some cities remain more livable over a longer period than other?

Both these questions remind us of the important urban context of development: social values, human culture and the environment. Without a contextual vision, no answer is possible. Those questions also lead to a careful analysis: at what scale should we analyze these values, cultural and environmental components? At the level of the neighborhood, the city, the metropolitan area, or the urban region? Each level does indeed generate its own problems: what is intolerable at the neighborhood level (a main road, for example) may be an absolute necessity for the metropolitan area.

An illustration of these contradictory perspectives is the NIMBY (Not In My Back Yard) Syndrome, which rejects all potential nuisances without consideration for the general interest. Should we then only favor the global level, which encompasses the general interest? The contradictions between the general and local perspectives illustrate the difficulties linked to the global approach.

How should we address these problems? With bottom-up policies, defined by local groups, instead of top-down planning processes? With new regulations to deal with planning disputes based on a co-operative culture?

Many cities are facing a series of challenges for the future which include :

- globalization and economic restructuring ;
- social integration and the refusal of fragmentation ;
- balanced urban development, within the city and with its hinterland ; social equity ;
- environmental quality ;
- new metropolitan governance.

Defining a model for socially sustainable urban development

Urban policies are being initiated to address these following basic problems: economic development, urban integration, metropolitan management, exclusion and unemployment, and environmental management. However, the scope and magnitude of these problems are not the same in cities like Nairobi, Cape Town or Casablanca.

But all cities are asking similar key questions and are proposing common principles for policy objectives including:

- implementing a metropolitan governance to avoid fragmenting the city and creating split communities ;
- preparing a social agenda that favors social equity and cultural diversity, while avoiding spatial and social segregation ;
- integrating transportation with land-use and neighborhood life in order to favor urban integration ;
- creating a culture of co-operation and partnership between the various urban stakeholders, at all geographical levels, from neighborhoods to metropolitan areas.

For each of these objectives, a similar methodological approach can be used which includes the following stages:

- presenting the central issues in their historical, social and geographical context;
- putting the issues in perspective within the present urban environment ;
- defining priorities, planning objectives, and implementing measures ;

- devoting the means to reach these objectives, often within a public-private sector partnership and co-operation ;
- evaluating the results in quantitative and qualitative terms, over the short-, middle- and long-term.

To bring together the different thematic approaches, new integrated policy models need to be defined for urban management. A prospective and integrated approach to metropolitan management is outlined below. This analysis links together visions of cities considered as:

- a physical and biological environment ;
- a built environment ;
- a social environment.

The integrative model is structured around five main principles:

- the economic principle of « strengthening local potentials » to revive, to invest, to attract, to innovate, to create ;
- the social principle of « social diversity and equity » : social redistribution, spatial redistribution, cultural diversity ;
- the ecological principle of « environmental protection » : the precautionary principle, balanced ecosystems ;
- the geographical principle of « spatial equity » : metropolitan level governance, urban integration, minimized spatial disparities, fragmentation and exclusion avoidance ;
- the political principle of « autonomous urban management » : governance based on democracy, endogenous and bottom-up decision-making, autonomy, subsidiary, co-operation, partnership.

To develop the sustainability of cities, consideration must be given to the three types of urban environment mentioned above and a balance must be achieved between the five main principles identified.

The urban challenges that local authorities face are: devising and implementing public policies to manage basic services and urban infrastructures; promoting economic attractiveness; dealing with social disparities and spatial exclusion; and developing means for a better quality of life.

Such a city model is structured around the following objectives:

- implementing an integrated metropolitan governance ;
- defining social projects and providing housing ;
- struggling against crime ;
- integrating transport and spatial planning ;
- promoting an endogenous economic development.
-

Linking the spatial and social dimensions of urban planning is central to promoting socially sustainable development in cities. This approach is a challenge for the future of African cities

**Session n° 6 : Apport de la modélisation urbaine dans
le décodage de la complexité des villes/Analysis and
models of future cities**

RESUME

La dynamique urbaine : quelques réflexions critiques sur la modélisation

Avec plus de 50% de la population mondiale concentrée dans les villes, la nécessité de comprendre les dynamiques spatio-temporelles du fonctionnement interne des villes devient encore plus critique. Dans cet article, une tentative de modéliser les interactions entre l'échelle macro (région métropolitaine) et micro (parcelles de terrains) seront illustrés. L'analyse prendra une plus grande pertinence pour les régions métropolitaines dont les structures de gouvernance locale sont fragmentées empêchant la coordination entre les juridictions sous-régionales. Les résultats préliminaires suggèrent qu'il existe une tension entre l'offre optimale de biens publics locaux et la capacité de la région dans son ensemble pour répondre à la croissance future, en particulier si les gouvernements sous-régionaux ont l'autorité d'aménagement du territoire.

ABSTRACT

With over 50% of the world's population now concentrated in cities, the need to understand the space-time dynamics of the internal workings of cities becomes even more critical. In this paper, an attempt to model the interactions between the macro (metropolitan region) system and the micro system (detailed land use parcels) will be illustrated. The analysis will assume greater relevancy for metropolitan regions in which local governance structures are fragmented precluding coordination across the sub-regional jurisdictions. Preliminary results suggest that there is a tension between the optimal provision of local public goods and the ability of the region as a whole to accommodate future growth especially if sub-regional governments have land use planning authority.

Urban Dynamics: Some Critical Modeling Issues

RESUME

Ordinateurs, études urbaines et gestion urbaine

Les technologies de l'information ont non seulement transformés les villes et les régions urbaines, mais aussi les différentes facettes de leur étude et analyse et, la pratique de l'urbanisme et de gestion urbaine. Ce document présente une vue d'ensemble de l'état-d'art des technologies de l'information spatialement explicites pour l'étude et la gestion des zones urbaines, notamment dans le but de découvrir des contraintes socio-économiques auxquelles font face les régions urbaines en pleine croissance. Les aspects spécifiques de cette étude porteront sur la collecte de données, l'analyse des données et les prévisions, et enfin la communication et la visualisation à l'appui de la prise de décision.

ABSTRACT

Information technologies have not only transformed cities and urban regions, but also the different facets of their study and analysis and ultimately the practice of urban planning and urban management. The paper presents an overview of the state-of-the-art in spatially-explicit information technologies for the study and management of urban regions, particular for the purpose of uncovering socio-economic stresses that rapidly growing urban regions face. Specific aspects will deal with data collection, data analysis and forecasting, and finally communication and visualization in support of decision making.

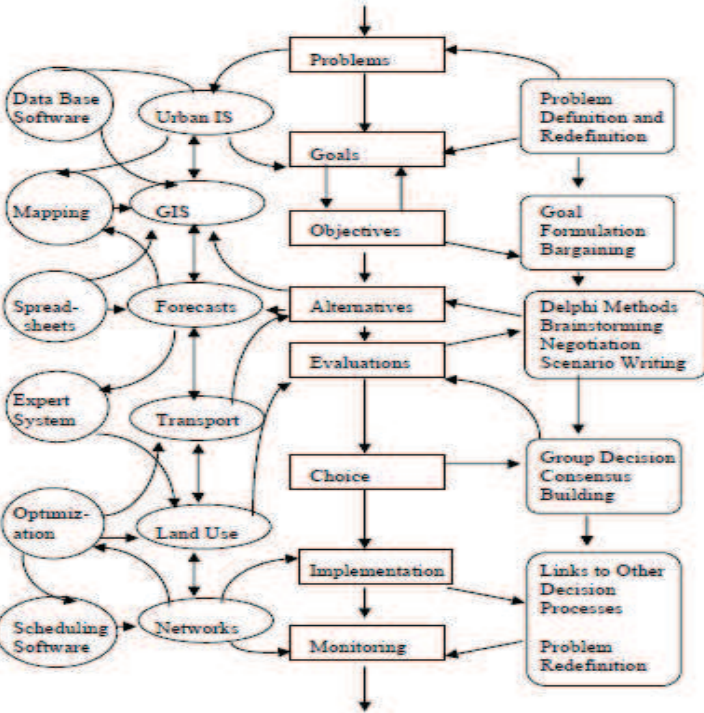
Introduction

Computers and computing technologies have a long history of use in urban planning and management. Socio-economic planners started to make use of these novel data processing devices decades ago, primarily for two purposes, namely population and transportation data collection, storage, and processing (Batty and Densham, 1996). Mainframe computers were the norm in the early years of socio-economic computing. Analysts and planning professionals faced many bottlenecks in the implementation of computer technology. They pertained to hardware, software, models, and to data themselves. As a result, the practice of computers in planning was rather hazardous. Computer modeling was intrinsically slow and devoid of interactivity (computer processing was primarily done in batch mode).

Models had a limited ability to accommodate the rich multidimensional facets of urban environments: they were meant to run with a few variables only. Urban regions themselves were represented very coarsely, thus losing much of the geographic detail that makes neighborhoods unique and distinct spatially-referenced entities of urban regions, big and small. In short, the beginnings of computing in urban planning and management can be described as efforts to “fit the urban reality to the model” whereas the ideal of urban computer modeling would be the opposite, that is to leverage the power of computing to assemble a valid and comprehensive model of city regions.

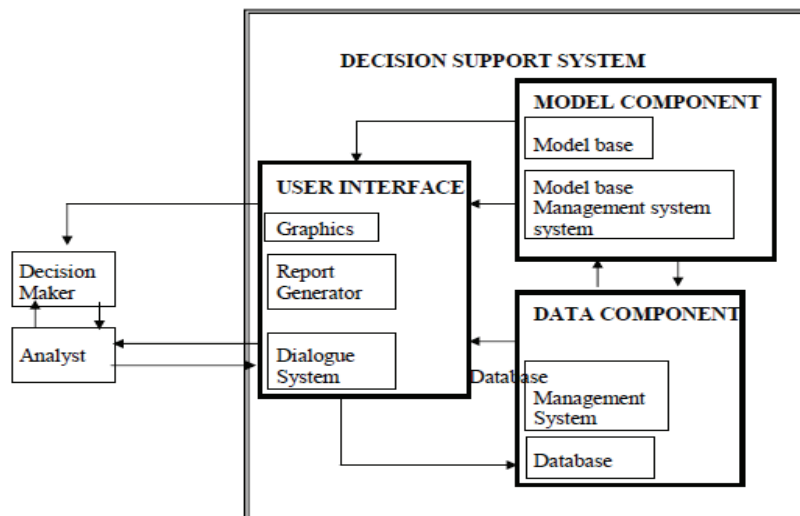
Subsequent developments reviewed in this article mark a radical departure from the early decades. Breakthroughs have affected three main areas of computing, namely 1. data collection and management, 2. data analysis and modeling, and finally 3. communication and data visualization. Taken together they led to a radical shift away from operational models that grew out of theories and models of physical sciences to so-called Planning Support Systems (PSS) (Britton, 1989). From this broader and integrative perspective on the planning modeling process, a series of computer-based models and software are linked in a fashion that reflects the planning process itself. The system is multifaceted, dynamic and multi-scalar (Figure 1).

Figure 1. The computer-based Planning Process (After Batty and Densham, 1996)



Particularly when they are motivated by community objectives of sustainability (and its social, economic, and environmental components), planning problems are fundamentally interrelated, which makes them well suited for the use of Planning Support Systems, or Decision Support Systems as they are also known. Such approach provides a technically sound platform for decision making, while facilitating the collaboration among stakeholders and between political and administrative levels (Figure 2).

Figure 2. Structure of a Decision Support System (After Lolonis, 1990)



Data collection and management

Starting from rather humble beginning in land management thirty years ago, Geographic Information Systems (GIS) have become the standard data management system in many areas of modern societies, ranging from public administration, planning, to environmental management and business. GIS are computer-based information systems that organize all data according the same common reference system (longitude and latitude), usually according to a relational data model organizing thematic information in layers that can be combined and manipulated at will. In urban management and urban planning, data collected and maintained by various agencies are coordinated within the framework of an enterprise GIS to facilitate data exchange and data consistency, and avoid redundant data collection and management efforts.

Data of all types can be stored in a GIS. The sources can be multiple, including satellite images, GPS, and the digitization of old legacy data sources archived in the form of paper maps. Population and housing census agencies are an essential source of socio-economic data that supports the planning process. In today's information age, many new sources of data have come to the forefront as well thanks to the ubiquitous nature of wireless computing and communication. They are often referred to under the umbrella term of Volunteered Geographic Information (VGI) to reflect the fact that the data is collected by a community of volunteers, deliberately or implicitly. Examples of VGI include the popular OpenStreetMap street network data, cell phone positions, taxi GPS tracks, bus smart card data, Twitter and Facebook data.

VGI may be challenging to use in urban and regional planning because of limited quality control and concerns for statistical representativeness, but the overwhelming advances are their low cost, the pervasiveness of the data collection, and the huge volume of data spreading across space and through time. In fact, considerable efforts are presently devoted to operationalizing VGI data use as part of "Big Geospatial Data" initiatives in many countries (Laney, 2012).

Cadastral systems certainly form the backbone of the spatial data infrastructure necessary to support planning modeling efforts and urban management at large. In cadastral systems, parcels tie together all the following data elements :

- title and fiscal records (assessments, legal descriptions, encumbrances, ownership, right-of-way, etc.)
- administrative records (building characteristics, building permits, licenses, zoning, etc.)
- natural resources (ecological areas, flood plains, wetlands, coastal zones, etc.)
- other land records (economic activity, land use, utility map, population, historic preservation map, Hazmat sites, etc.)

The benefits of a robust cadastral system are shared across a number of public stakeholders (local, provincial, and national administrations) and private interests (private citizens and corporations). A good example of such system is the Polaris system implemented by the Charlotte-Mecklenburg County Administration in Charlotte, North Carolina (<http://meckcama.co.mecklenburg.nc.us/relookup>).

Data analysis and modeling

The modeling toolbox available today for urban planning and management is well endowed. Modeling tools cover all the main planning areas, from economic development and demographics, to transportation and land use, environmental, and public services. Space limitations do not allow us to provide a complete overview. Only three areas will be featured below, namely Urban Computing, urban land use and transportation simulations, and public service provision.

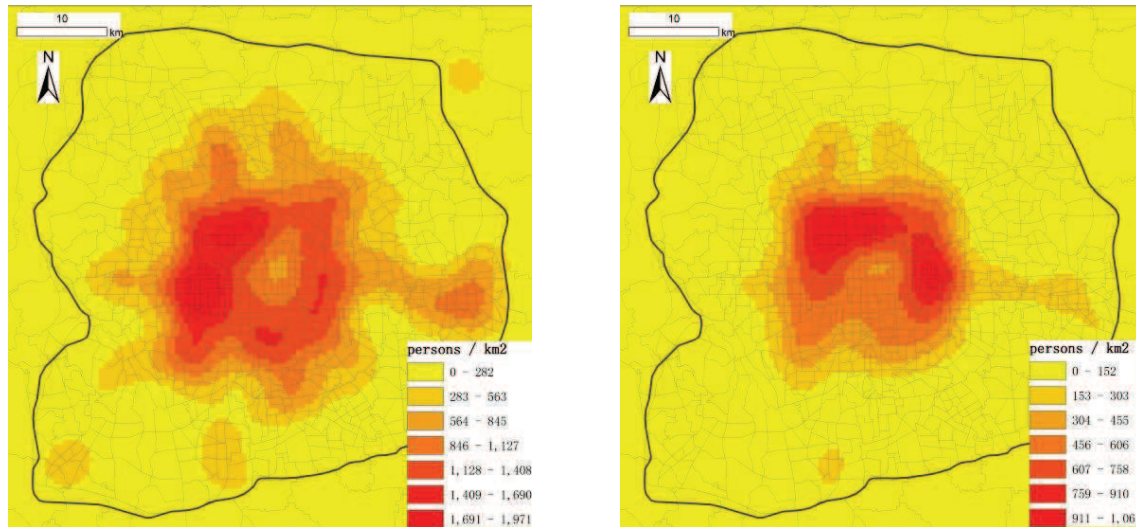
Urban computing

Urban computing is an emerging concept in geospatial information sciences where countless devices, persons, vehicles, buildings, and streets in an urban area can be used as a component to sense or probe the life and functioning of the city and enable city-wide computing to tackle the operational and strategic challenges of urban areas (urban planning) so as to serve cities and their citizens. VGI and crowd-sourcing are data-rich venues that can fruitfully be exploited for urban management and planning when suitable computational techniques of data fusion, space-time (e.g. trajectory) data compression, and data mining are applied.

For instance, Microsoft Research Asia has applied the principles of Urban Computing to taxi GPS trajectories to detect traffic anomalies (Yuan et al. 2011), and to reveal the micro-geography of functional regions (Yuan et al. 2012) in Beijing, China. Long and Thill (2012) have used data collected in Beijing from bus smart cards and complex algorithms of geospatial data processing to establish an up-to-date depiction of the spatial relationship between home places and workplaces as they evolve by the hour throughout the day (Figure 3).

This work is significant because it provides a much more up-to-date and more detailed depiction of urban commuting than decennial travel behavior survey could provide, particularly in fast growing urban regions.

Figure 3. Density of residences (left) and workplaces (right) of Beijing bus-riding commuters, 2008 (Long and Thill, 2012)



Urban land-use and transportation simulation

The modeling of urban land-use change has a long history of research and development in Regional Science. Lowry's seminal model (Lowry, 1964) stemmed out of several key Regional Science theories, including spatial interaction modeling, economic base theory, and input-output analysis. A number of operational urban models at large scale and coarse spatial resolution followed, including DRAM/EMPAL, MEPLAN, TRANUS, and PECAS. More recently, urban economics has led to several equilibrium discrete choice land-use models (METROSIM, MUSSA). Also, a number of spatially-explicit models following the principles of cellular automata (e.g. SLEUTH), micro-simulations (e.g., UrbanSim), and agent-based systems have seen widespread use in many parts of the world. These models tend to be highly disaggregated, which reduces the risk of ecological fallacy.

Disaggregated micro-simulation models such as UrbanSim (Waddell et al., 2003) offer many advantages over other modeling approaches of the dynamics of urban environments. They are deeply rooted in well-established and well-tested urban economic and behavioral theories. Accordingly, they aim to comprehend the process of urban change, not just the coarse geographic patterns resulting from them. This is a remarkable property because it also enables policy analysts to directly and effectively assess the impacts of urban and regional policies as they operate through the actions of multiple urban agents (stakeholders, public agencies, residents, businesses, and land developers) on the urban socio-economic and physical landscape. The policies can entail new land-use plans, new employment centers, new housing policies, new regulatory frameworks, or even new transportation pricing or taxation schemes.

The Charlotte Land-Use and Economic Simulator (CLUES) (Thill et al., 2011) is a recent implementation of UrbanSim that is coupled with a transportation forecasting model and an economic forecasting model (Figure 4). It has been implemented in Charlotte, NC using fine-grain cadastral data, employment data as well as land-use zoning data to model alternative growth futures for the City of Charlotte. Various simulated outputs related to population, land parcels, buildings, businesses, and environmental quality can be visualized in the form of maps at multiple resolutions for each year through the planning horizon (Figure 5).

Figure 4. System Architecture of the Charlotte Land-Use and Economic Simulator

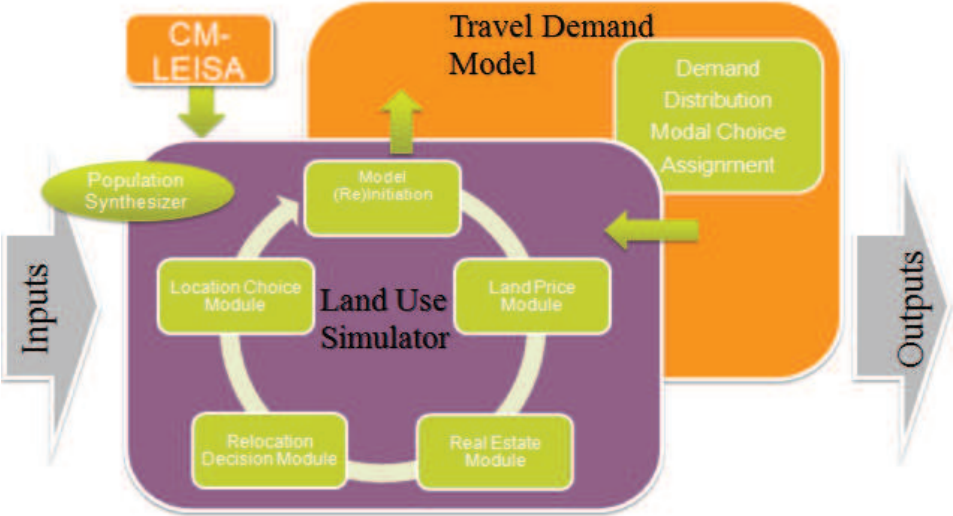
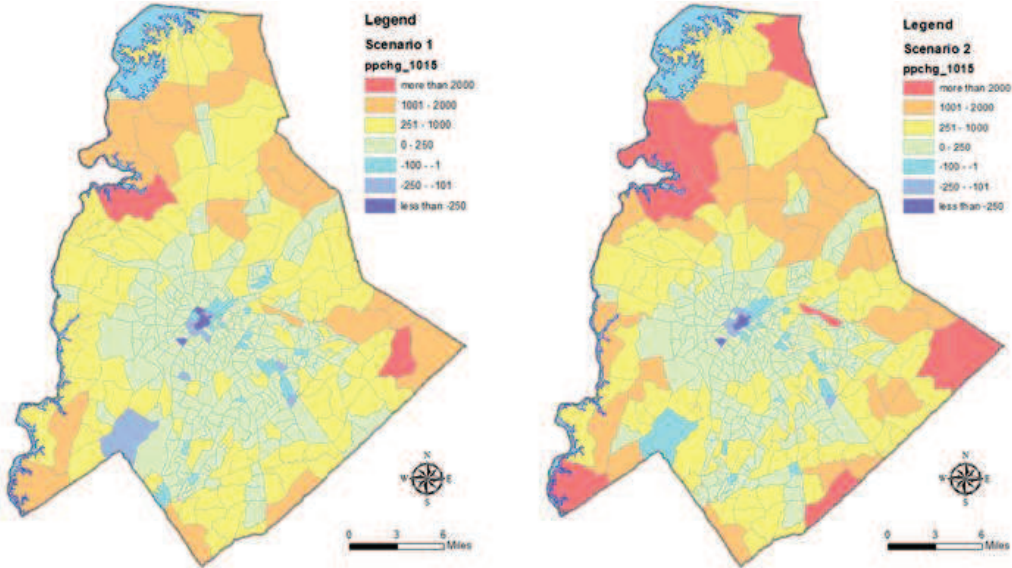


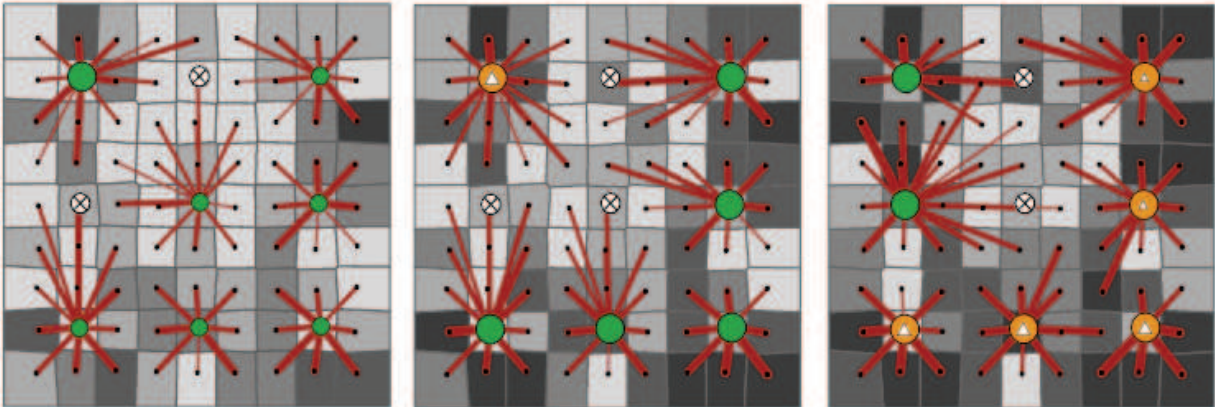
Figure 5. Sample output of CLUES: 2008-2015 population change under two different economic development scenarios in Charlotte, NC.



Public facility planning

The hallmark of urban environments is that they provide urban amenities to the population. Efficient planning and management requires the efficient provision of these services to area residents. In the context of spatial planning, optimal decision making on the location, size, and number of public facilities, such as schools, fire stations, libraries, post offices, etc.) is an important component of the quality of life created by the city. Optimal facility location models usually entail mathematical tools aimed at optimizing public resources in making such decisions. A model developed along these principles has recently been developed and implemented by Thill et al. (2012) for school network facility location planning. Known as the Vintage Flexible Capacitated Location Problem (ViFCLP), this model is a bi-objective multi-period and capacitated median model that minimizes both pupil transportation and school operating costs. Remarkable features of this model are its flexibility to (1) modify the maximum effective capacity of each school using the addition of mobile modular units, (2) account for a minimum facility age closure to amortize fixed school construction costs, (3) model travel costs, and (4) reflect the uncertainty of demand projections over the planning horizon through a vector of parameters. The computational model runs on a Windows computer platform and is loosely coupled with a GIS. A sample output of the ViFCLP is depicted in Figure 6.

Figure 6. Map results of the ViFCLP for a hypothetical city at three different time periods over a 15-year planning horizon. Shaded polygons are neighborhoods, where the shading denotes the magnitude of demand. Crossed circles are sites where no schools are open; green circles denote schools under capacity; orange circles are schools over their permanent capacity; small white triangles denote the presence of mobile classroom units. Pupil assignments are shown by red desire lines.



Data and model visualization

Early planning implementations of computational and analytical computer models paid scant attention to the visualization of research. However, Figure 2 makes a clear case for using tools of visualization, including geovisualization, in support of spatial decision making. In fact, visualization should be an afterthought, but rather an integral part of the decision support system. Visualization forms should be specifically geared to the type of information that needs to be communicated as well as to the purpose of the planning exercise. This article contains several illustrations of quite different visualizations for planning support. When visualization is enhanced by interactivity, it permits a dialog between the modeling system and the users.

Users can readily query the results of the model, which may lead to revisit the premises of the modeling effort, and the testing of the sensitivity of model results to policy variables as well as to other behavioral and environmental variables. Instead of merely being consumers of information and of model results, users become part of the modeling efforts and contribute to crafting better performing recommendations and plans. Furthermore, in a collaborative context with multiple stakeholders, the visual interface becomes the primary medium for interaction and communication between parties.

Conclusions

This paper presented a synthesis of the state of the art of the use of computer technologies in urban studies and urban management. Urban modeling has evolved considerably over the past decades. Today, the standards squarely rest on computing for data collection and management, data modeling, and data visualization and communication. The (r)evolution in software and hardware has opened new opportunities that more closely account for the local setting, the social, economic, and political contexts, as well as the aspirations and preferences of the population and their representatives.

New Planning Support Systems are also more interactive and collaborative, and enable the use of new data sources based on crowd sourcing and Volunteered Geographic Information. Countries experiencing fast urbanization are particularly well positioned to take advantage of these new computer-based planning tools as they are less handicapped by legacy systems than industrialized or post-industrialized countries.

When migrants rule : the legacy of mass migration on economic development in the US - Urban trend in a changing and spiky world by Mr. Andres RODRIGUEZ-POSE, Dept of Geography and Environment, London School of Economics (UK)

RESUME

Quand les émigrés décident : l'héritage de la migration de masse sur le développement économique aux Etats-Unis dans un monde épineux

Ce document examine la mesure dans laquelle le modèle d'établissement distinct des émigrés arrivant aux États-Unis durant les grandes vagues d'immigration de la fin du 19^{ième} siècle et début du 20^{ième} a laissé un héritage sur le développement économique des comtés où ils se sont installés et si cet héritage peut être remonté jusqu'à aujourd'hui. En utilisant les données des recensements de 1880, 1900 et 1910, nous examinons d'abord la géographie de la migration à travers les comtés américains dans les 48 états continentaux. Nous avons ensuite lié ce modèle d'établissement des émigrés aux niveaux actuels de développement local - représenté par le PIB par habitant au niveau du comté en 2005 - tout en contrôlant pour un certain nombre de facteurs qui peuvent avoir influencé à la fois la localisation des émigrés au moment de la migration, ainsi que pour le développement économique du comté d'aujourd'hui. Les résultats de l'analyse économétrique, y compris les variables instrumentales soulignent que les grandes vagues de migration ont laissé une trace indélébile sur les territoires qui déterminent leur performance économique jusqu'à aujourd'hui. Les comtés américains qui ont attiré un grand nombre d'émigrés pendant plus d'un siècle sont encore plus dynamiques aujourd'hui que les autres comtés. Les résultats montrent également que l'empreinte territoriale de la migration est devenue plus répandue que toutes les autres caractéristiques locales qui ont déterminé et façonné la performance économique de la fin du 19^{ième} siècle et début du 20^{ième}.

ABSTRACT

This paper examines the extent to which the distinct settlement pattern of migrants arriving in the US during the big migration waves of the late 19th and early 20th centuries has left a legacy on the economic development of the counties where they settled and whether this legacy can be traced until today. Using data from the 1880, 1900 and 1910 censuses, we first look at the geography of migration across US counties in the 48 continental states.

We then link this settlement pattern of migrants to current levels of local development – proxied by GDP per capita at county level in 2005 – while controlling for a number of factors which may have influenced both the location of migrants at the time of migration, as well as for the economic development of the county today. The results of the econometric analysis including instrumental variables underline that the big migration waves have left an indelible trace on territories which determines their economic performance until today. US counties which attracted large numbers of migrants more than a century ago are still more dynamic today than counties that did not. The results also show that the territorial imprint of migration has become more pervasive than all other local characteristics which would have determined and shaped economic performance in the late 19th and early 20th centuries.

Addressing urban divide : looking into the spatial allocation of property rights and public investment by Mr. Tomaz Ponce DENTINHO - University of the Azores (Portugal)

RESUME

Le fossé urbain : regards sur la répartition spatiale des droits de propriété et les investissements publics

La question que nous proposons est d'aborder un problème mondial! Il s'agit du problème du fossé urbain mis en évidence par la Banque mondiale et l'Organisation des Nations Unies et dont souffrent des millions, principalement dans les pays en développement. La population urbaine a augmenté de 1990 à 2010, surtout dans les pays en voie de développement. Il y a plus de 70% de la population urbaine qui vit dans les bidonvilles avec toutes les conséquences environnementales, sociales et économiques structurels et cumulatifs que cela engendre. Le but de cette présentation est de contribuer à la compréhension de ce processus et de discuter quelques idées pour régler le problème: la répartition de la rente provenant des ressources naturelles, la répartition spatiale de l'investissement public et le fait d'éviter des tragédies urbaines dues à l'étalement urbain. La présentation aura quatre points principaux. Nous allons d'abord essayer d'ajouter une hypothèse supplémentaire pour expliquer les phénomènes de l'urbanisation autre que par des arguments d'agglomération économique. Ensuite, nous proposons un modèle interrégional simple afin de comprendre et d'analyser le phénomène de migration rurale-urbaine entre les villes en Angola.

ABSTRACT

The issue we propose to address is a global issue! The Urban divide problem highlighted by the World Bank and the United Nations and suffered by millions mainly in developing countries. Urban Population grew from 1990 to 2010, grew more in developing countries. There more than 70% of urban population that leaves in urban slums with all the environmental, social and economic structural and cumulative problems that the process represents. The aim of this presentation is to contribute to the understanding to this process and to discuss some ideas to address problem: allocation of rents from natural resources; spatial distribution of public investment and avoidance of urban tragedy of the commons shown up in urban sprawl. The presentation will have four major points. First we try to add additional hypothesis to explain the phenomena of urbanization other than the agglomeration economies argument. Then we propose a simple interregional model to understand to analyze rural – urban migration between cities in Angola. And, finally, we suggest some conclusions that could contribute to the inclusion of those additional hypotheses in explaining urbanization and in helping to design policies suitable to address the issue of urban sustainability.

Introduction

There is an Urban Divide Problem (UN-Habitat, 2010) suffered by millions mainly in developing countries. Urban Population grew from 1990 to 2010, grew more in developing countries, but much of this growth is in slum areas in Sub-Saharan Africa. There, more than 70% of urban population lives in urban slums with all the environmental, social and economic structural and cumulative problems that the process represents.

There is an old story of policies that try to address uncontrolled urbanization. The creation of barriers against immigration in more developed countries. The apparatuses put forward against internal migrants in countries with large regional differences. The question is whether there is a space for some kind of Global Citizenship in a Global World? Or the existence of national citizenship in unbalanced countries? And, if so, how it can be managed to allow sustainably and development? To address these issues first we look into the globalization process and the way it influences urban dynamics. Second, we identify the various contexts where cities are embedded. Finally we try to understand the relations between various urban tissues and the countries where they are entrenched, highlighting the role of the spatial allocation of property rights and public investments in the urban structure.

Globalization and urban dynamics

Globalization is testified by the emergence of China, India, Russia and Brazil which is creating problems of competitiveness in some countries with expensive welfare states and, at the same time, stimulating migrations from rural to urban areas in emerging countries, and from non-competitive to competitive countries in developed countries. Globalization is also associated with FDI flows to competitive countries and regions, leading to changes in land use, housing markets, monetary transferences and territorial cohesion. All these create cumulative agglomeration and urbanization impacts in particular areas of the planet generating new problems and new policy challenges (Capello & Dentinho, 2012).

What policy tools can be designed and used? Shall we use the fashion dreams of building the knowledge society, improving monetary transferences to deprived areas, sustaining housing developments, promoting clean energies, addressing transport bottlenecks with creative solutions, anticipating and/or curing sanitation dramas that somehow reinforce the urbanization processes in the problematic areas, besides not being able to catch the whole process? Or shall we think on something different? On the one hand perceiving and addressing the global movements of labor, capital and ideas at a larger scale, discussing the systemic effects of the remedies and rethinking the spatial and temporal scales of policy making?

Urban contexts based on country specificities

To identify urban contexts based on country specificities we used the database of the World Bank in particular the relative indicators (percentages, capitations) of all countries of the world and for the year 2010. We identified 95 indicators and 71 countries, normalized the data and trying to find representative groups of countries undertake principal components analysis using countries as variables and indicators as observations. The results are interesting:

The first seven factors represent 84% of the variance. The first factor, 29.6% of the variance, represents developed countries (red). The second factor (16.4%) is associated with North Africa and Caribbean countries where out migration has an important role (pink). The third factor (14.2%) refers to the specificities of sub-Saharan Africa where poverty is a remarkable feature (violet). The fourth factor (9.1%), is related to what is happening in South Asia and Southeast Asia where one of the main features is the capitation of savings (dark green). The fifth factor (5.2%) is virtually unique in South America where the relative city size and the amount of rents from natural resources have great significance (light green). The sixth clears the missing map of Central Asia (4.7%) where oil revenues are relatively important (yellow) and the seventh (2.7%) differentiates Southern African countries mainly due to the importance of public services (brown).

Table 1 : Key specificities of urban contexts (World Bank 2010)

Component	3	4	7	6	2	5	1
WorldRegiona	Subsaharan Africa	South Asia	Southern Africa	Central Asia	North of Africa	South America	Europe
Urban population growth (annual %)	3,87	2,83	2,52	1,90	1,74	1,62	0,62
Urban population (% of total)	38,40	31,65	38,00	54,85	57,00	77,80	69,50
Health expenditure, public (% of total health expenditure)	46,74	38,16	63,66	55,64	53,90	48,91	72,62
Total natural resources rents (% of GDP)	6,78	3,96	1,73	22,69	0,75	7,86	0,59
Workers' remittances and compensation of employees, received (% of GDP)	1,63	3,25	0,67	4,23	7,00	1,41	0,68
Gross domestic savings (% of GDP)	10,77	21,27	19,08	20,37	9,51	23,52	22,14
Foreign direct investment, net inflows (% of GDP)	2,14	1,69	3,67	5,61	4,24	2,26	2,27

Table 1 presents the median results for relevant specificities for the various groups of urban contexts. It is clear that the degree of urbanization is comparatively low for Africa and South East Asia but it is in these regions where the rate of urbanization is higher. There are other relevant specificities that can play a role in the rate of urbanization such as Rents from Natural Resources that have a connection with the spatial allocation of property rights and Health Expenditures closely associated with the spatial distribution of public investment.

The role of the allocation property rights and public investment

To analyze this we use the World Bank data for 2010 and, based on a simple linear regression framework, relate the rate of urbanization with the specificities identified in the Principal Components exercise done in point 3.

Table 2 : Specificities and urbanization

Model	Unstandard coefficients		Standard Coefficients	t	Sig.	Adj R ²
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	3,806	,325			
	2-Urban population (% of total)	-,034	,005	-,499	-6,441	,000
2	(Constant)	4,856	,382		12,705	,000
	2-Urban population (% of total)	-,024	,005	-,357	-4,540	,000
	3- Health expenditure, public (% of total health expenditure)	-,028	,006	-,354	-4,501	,000
3	(Constant)	4,472	,393		11,366	,000
	2-Urban population (% of total)	-,025	,005	-,363	-4,753	,000
	3- Health expenditure, public (% of total health expenditure)	-,025	,006	-,306	-3,916	,000
	5- Total natural resources rents (% of GDP)	,029	,010	,210	2,931	,004
4	(Constant)	4,380	,397		11,031	,000
	2-Urban population (% of total)	-,022	,005	-,327	-4,087	,000
	3- Health expenditure, public (% of total health expenditure)	-,023	,006	-,288	-3,646	,000
	5- Total natural resources rents (% of GDP)	,036	,011	,259	3,274	,001
	7-Gross domestic savings (% of GDP)	-,011	,007	-,118	-1,432	,155
5	(Constant)	4,939	,455		10,856	,000
	2-Urban population (% of total)	-,024	,005	-,354	-4,458	,000
	3- Health expenditure, public (% of total health expenditure)	-,024	,006	-,299	-3,855	,000
	5- Total natural resources rents (% of GDP)	,036	,011	,261	3,351	,001
	7-Gross domestic savings (% of GDP)	-,022	,009	-,243	-2,523	,013
	6- Workers' remittances and compensation of employees, received (% of GDP)	-,045	,019	-,215	-2,382	,019
5	(Constant)	5,034	,453		11,110	,000
	2-Urban population (% of total)	-,025	,005	-,360	-4,576	,000
	3- Health expenditure, public (% of total health expenditure)	-,025	,006	-,310	-4,027	,000
	5- Total natural resources rents (% of GDP)	,037	,011	,266	3,456	,001
	7-Gross domestic savings (% of GDP)	-,025	,009	-,273	-2,822	,006
	6- Workers' remittances and compensation of employees, received (% of GDP)	-,049	,019	-,235	-2,615	,010
	4-Foreign direct investment, net inflows (% of GDP)	,005	,003	,130	1,878	,063

Results are quite stable across the various models (Table 2). Looking into Model 5 it is interesting to notice that the rate of urbanization is influenced (a) negatively by the degree of urbanization, as expected; (b) negatively by the % of health expenditure paid by public money, showing that the spatial allocation of services, such as health, reduces the rate of urbanization; (c) positively, by the importance of natural resource rents, indicating that the allocation of property rights of the natural resources influence the urban structure; (d) negatively and significantly by the combination of workers' remittances and Gross Domestic savings, demonstrating that rural populations do not go to the cities because they are better off in the rural areas supported by the remittances of their relatives and secured by higher saving behaviors; and (e) positively but not very significantly by the level of FDI net inflow indicating that FDI tend to improve urbanization.

Conclusions

The rate of urbanization can be perceivable and eventually managed through the spatial allocation of property rights of natural resources, through the spatial distribution of public investment and through a wise outmigration policy. Can this be done in the more alerting realities in Sub-Saharan Africa? What will happen to the urban structure of the North of Africa when the remittances from the migrants change or when the rural roots of the population are reduced? What will be the urban structure of Southern Africa with a different spatial allocation of public services?

One or infinite optimal city sizes ? In search of an equilibrium size for cities by Mr. Roberto CAMAGNI, Mrs. Roberta CAPELLO, Mrs. Andrea CARAGLIU - Polytechnic of Milan (Italy)

RESUME

Une ou plusieurs dimensions optimales de la ville ? A la recherche d'une taille d'équilibre pour les villes

Dans cet article, l'hypothèse élaborée selon laquelle seule une taille "optimale" existe pour toutes les villes – taille atteinte lorsque les coûts marginaux de location sont égaux aux coûts marginaux d'emplacement - est abandonné, ainsi que le point de vue opposé que chaque ville fonctionne sur ses propres coûts et les courbes de production, définissant une taille spécifique optimale. Au lieu de cela, ce travail maintient la comparabilité entre les villes et démontre que les spécificités urbaines de fonctions exercées, la qualité de vie, la diversité industrielle et les conflits sociaux déplacer vers le haut et vers le bas les coûts et les avantages liés à la taille physique pure, ce qui conduit à des «équilibres» des tailles pour les différentes villes.

Pour parvenir à ce résultat, un modèle de taille d'équilibre urbain est mis en place, basé sur les coûts et les avantages urbains, éléments de fusion proposé à la fois par la littérature traditionnelle de l'économie urbaine ainsi que par des approches actualisées en tenant également compte de la qualité de l'environnement, la forme urbaine et inter -urbaines des réseaux de coopération. Le modèle est alors estimé sur un échantillon de 59 villes européennes.

Les résultats empiriques permettent l'identification des tailles «d'équilibre» spécifiques aux villes. L'erreur provenant de la différence entre la population urbaine réelle et celle en «équilibre» prédite par le modèle peut être expliquée par le système de gouvernance ce qui suggère des stratégies futures en matière de planification urbaine qui soient plus efficaces.

ABSTRACT

In this paper, the stylized assumption that one single 'optimal' city size exists for all cities - achieved when marginal location costs equal marginal location benefits - is abandoned, as well as the opposite view that each city operates on its own cost and production curves, defining a specific optimal size. Instead, this work maintains the comparability among cities and demonstrates that urban specificities in functions performed, quality of life, industrial diversity and social conflicts shift up and down the benefits and costs linked to pure physical size, leading to different 'equilibrium' sizes for cities.

In order to achieve this result, a model of equilibrium urban size is set up, based on urban costs and urban benefits, merging elements suggested both by the traditional urban economics literature as well as by updated approaches considering also environmental quality, urban form and inter-urban cooperation networks. The model is then estimated on a sample of 59 European cities with data at FUA level.

Empirical results allow the identification of city-specific 'equilibrium' sizes. The error term, i.e. the difference between actual urban population and the 'equilibrium' one predicted by the model can be explained by good or bad governance, thereby suggesting future strategies for more efficient urban planning.

Optimal vs. equilibrium city size

In his seminal paper on "the economics of urban size" Alonso (1971) made two provocative but opposite propositions that puzzled and challenged scholars for many years. On the one side, he justified scientific research responding to the questions "how big is too big?" and "how big is big enough?", opening a strand of empirical research on what was subsequently called the 'optimal city size' theory. On the other hand, he presented the opposite view that optimality – in any sense – "will vary from city to city, from society to society" (p. 81), destroying the first research program – except on a case-by-case basis – and the possibility of intervening normatively on the proper structure of a city system.

Richardson confirmed a "skeptic's view", underlining that an evident paradox existed between the theoretical acceptance of an "optimal city size" and the contradictory structure of urban systems in the real world. According to Richardson, this paradox could be explained with the existence of other determinants influencing urban agglomeration economies, beyond sheer physical size (Richardson, 1972).

Consequently, for a long time scientific efforts were redirected outside the problem of searching for an 'optimal' size and mainly dedicated to the identification of urban specificities that affect urban costs and benefits. Recently, this effort implied departing from the consideration of the pure physical structure and the pure indivisibilities that accompany the supply of services and the markets for inputs and output, and linking instead benefits and costs of city size to intangible elements of a different nature, impinging both on static and dynamic efficiency of cities through continuing information, innovation and knowledge acquisition.

In fact, two groups of reflections can be identified in this sense. The first group is more conventional, highlighting elements like quality of life, urban atmosphere, human capital, and agglomeration economies on the benefits side, and social conflicts/malaise, and costs of the city in general (urban land rent), on the costs side.

These elements are closely correlated with city size, and influence its location benefits and costs. A second, more recent and unconventional type of literature encompasses the role of urban functions (embedded in dynamic urban models), the role of the city within inter-urban cooperation agreements (the so called city-network paradigm) on the benefit side, and the loss of efficiency and sustainability brought in by dispersed urban forms, on the costs side.

In this paper, an intermediate position is assumed between the idea of a single, 'optimal' size for any city and that of an infinite plurality of 'optimal', but unexplained sizes, one for each of them. Cities are assumed to be comparable, sharing common costs and benefits functions, therefore allowing cross-sectional empirical analyses and considering other determinants of urban benefits and costs beyond pure city size. Each city maintains its own specificity and unicity, and consequently is attributed its own 'equilibrium' size in an econometric model directly derived equating marginal costs and benefits to urban size. Both conventional and more innovative determinants of agglomeration costs and benefits are considered, merging economic, social, environmental and physical factors (urban form).

A similar paradox and theoretical challenge - one single vs. infinite urban sizes - was faced by the urban land use theory (the von Thunen - Alonso - Muth - Fujita trajectory), when it came to the issue of the structure of the entire city-system (the so-called "open city" model). In fact, the abstract equilibrium model, even in its more complex formulations, ended up with an urban landscape made of identical cities, with a single equilibrium - and optimal - size (Fujita, 1989, ch. 5; Camagni, 2011, ch. 3). The solutions proposed, though, leading to infinite city sizes, do not present the same theoretical level of the main model, and may look as ad hoc proposals.

This work briefly presents the results of an empirical analysis looking for the equilibrium city size in a sample of 59 European cities. The 'equilibrium' city size for each single city of our sample is obtained and compared to actual size; differences with respect to the equilibrium size are interpreted – beyond a sign of our ignorance - as the result of an efficient (un-efficient) urban governance and can suggest future strategies in urban planning.

Equilibrium city size in European cities

Based on a theoretical model that identifies an equilibrium city size as the size for which marginal location benefits equal marginal location costs (Alonso, 1971), an econometric analysis is run on a sample of 59 European cities.

Location costs depend on the physical size of the city (*size*), and the intangible aspects highlighted by the literature, namely social costs (*malaise*), costs due to dispersed urban form (*sprawl*) and in general, the costs of the city, captured by urban land rent (*urban rent*).

In turn, total benefits are made dependent on the physical size of the city (*size*), on the intangible aspects highlighted by the conventional literature - namely quality of life (*amenities*), creativity (*diversity*), urban atmosphere (*density*) - and by the unconventional one - namely quality of economic functions performed (*functions*) and inter-urban networks (*networks*), an equilibrated urban system (*urbansystem*) - as in the following implicit function:

The equilibrium condition is represented when marginal costs equal marginal benefits, i.e. the physical equilibrium size of the city depends on city-specific characteristics²¹, namely:

$$\text{equilibrium size} = \alpha + \beta_1 \text{amenities} + \beta_2 \text{diversity} + \beta_3 \text{density} + \beta_4 \text{functions} + \beta_5 \text{networks} - \beta_6 \text{rent} - \beta_7 \text{malaise} - \beta_8 \text{sprawl}$$

Both urban benefits and costs are classified according to their more conventional or unconventional consideration in the literature. For what concerns *traditional urban benefits*, among the multiple urban factors considered in the literature, this paper focuses on:

- urban amenities, proxied by the inflows of tourists in the Metropolitan Area representing a measure of urban attractiveness;
 - the Jacobsian source of externality stemming from a diversified labor market, calculated as the share of non top 5 industries (at NACE 2 digits) in total employment (Glaeser et al., 1992);
 - finally, a measure of agglomeration economies, measured as population density, including the vertical development of the metropolitan area (and therefore the pure probability of “contagion” of new ideas).
-
- For what concerns *nonconventional urban benefits*, among elements previously only seldom covered by empirical studies on the determinants of urban size, in the following are considered:
 - city-networks, proxied by the number of Framework Programme 5 projects to which institutions of Metropolitan Areas jointly participate over the LUZ workforce;
 - high level urban functions, measured as the share of the labour force in ISCO professions 1 and 2 (respectively legislators, senior officials, managers and professionals);

²¹ A similar result in a different theoretical context was achieved by Fujita (1989, p. 151) treating “the open city model with absentee landowners” inside the land use equilibrium theory. Assuming two cities with two communities maximizing their utilities, with similar productivity curves but, in one case a superior level of amenities, the model proves that the city with amenities, being more attractive, reaches a higher equilibrium size (which is also optimal). This result shows that a convergence between our approach and the one of the New Urban Economics.

Along the same lines, urban costs can be classified according to whether their role is properly and structurally described in previous studies, and, consequently, well tested in applied works, or whether their inclusion presents elements of novelty.

Traditional urban costs include:

- the pure location costs associated to urban size, as indicated by land rent (measured with the prices per square meter of average quality apartments in downtown metropolitan areas);
- the social distress associated to urban life, captured by the number of crimes recorded for the Functional Urban Areas (FUA);

Nonconventional urban costs take into account the notion of sprawl, which is here measured with the percentage of non-urbanized land inside FUA. This indicator captures the degree of fragmentation of a FUA territory, typical of a dispersed urban form.

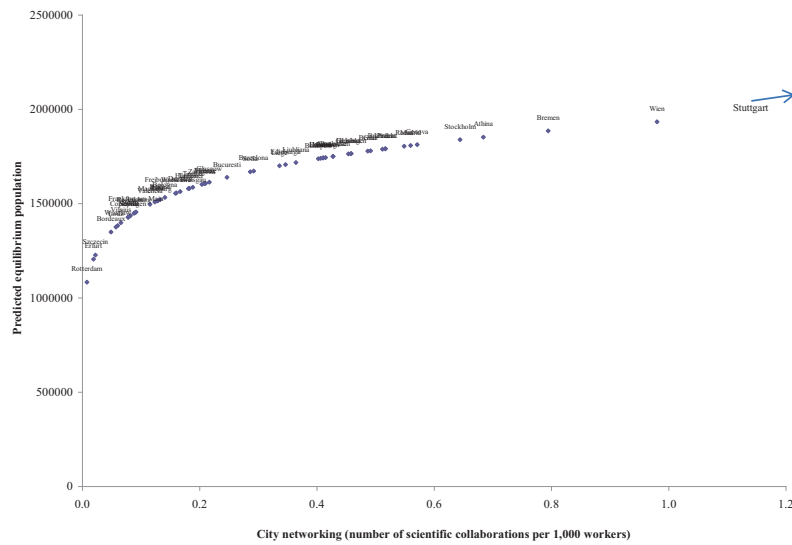
The results of the empirical exercise were robust, statistically significant (with the expected sign for costs and benefits) and explained a wide share of total variability ($R^2 = 0.78$). They allow us to compare the city population predicted by the model with the actual population for each FUA, and therefore the identification of cities beyond (or below) their theoretically-determined equilibrium size.

Figures 1 and 2 show how equilibrium city size changes with increasing levels of functions and city-networks. *Coeteris paribus* (i.e. when cities hypothetically share identical characteristics other than networking and high-level functions), both elements allow higher equilibrium sizes, but at decreasing rates.

Figure 3 shows the general result, by plotting the percentage difference between (the log of) city population predicted by the model and (the log of) actual population for each FUA: cities on the left side show a growth potential, while cities on the right side apparently overshoot their equilibrium size. Different considerations emerge from this Figure.

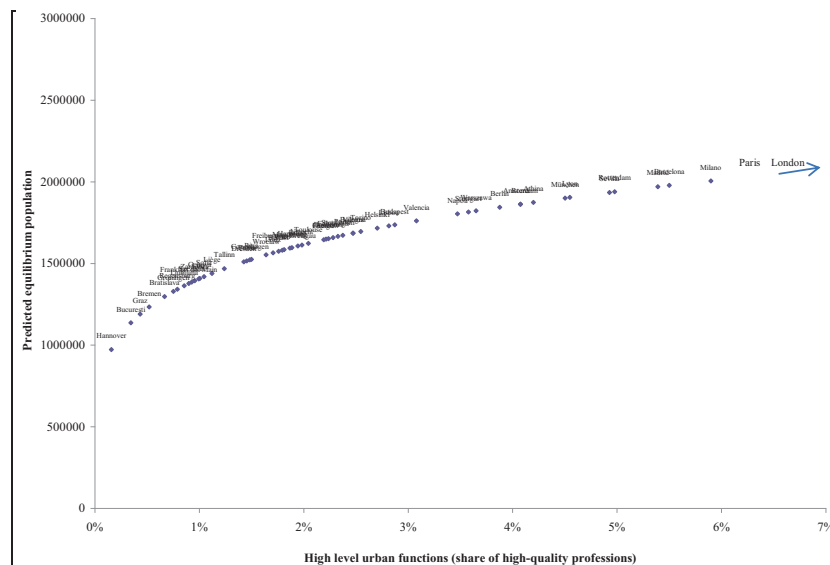
Firstly, it shows a remarkable fit of the abstract model: the range of the percentage difference is between +6% and -6%. Moreover, the Pearson's correlation coefficient between these two variables (not reported in the figure) is equal to 0.92, significant at all conventional levels. All this implies that the model, in line with the R^2 s shown in Tables 2 and 3, is capable of predicting most of the variance in the data.

Figure 1. Predicted equilibrium population for different levels of city networking



Source: authors' calculations

Figure 2. Predicted equilibrium population for different levels of high-ranking urban functions



Source: authors' calculations

Secondly, these residuals – namely the distance between the predicted population and the real population - represent a measure of our ignorance, as all residual measures do (Syverson, 2011): the effects of some extra elements, often qualitative in nature, both positive and negative, that the model does not directly consider. For those cities that register a predicted population higher than the real population (the positive values in Figure 3), possible margins of growth exist, as apparently present assets are not properly exploited.

The opposite condition holds for cities that show a real population higher than the predicted, equilibrium one: actual size looks excessive, as some symbolic effects linked to political and economic power and control, but also good urban governance and effective marketing, might have cumulatively pushed urban size beyond its equilibrium point (Camagni, 2001).

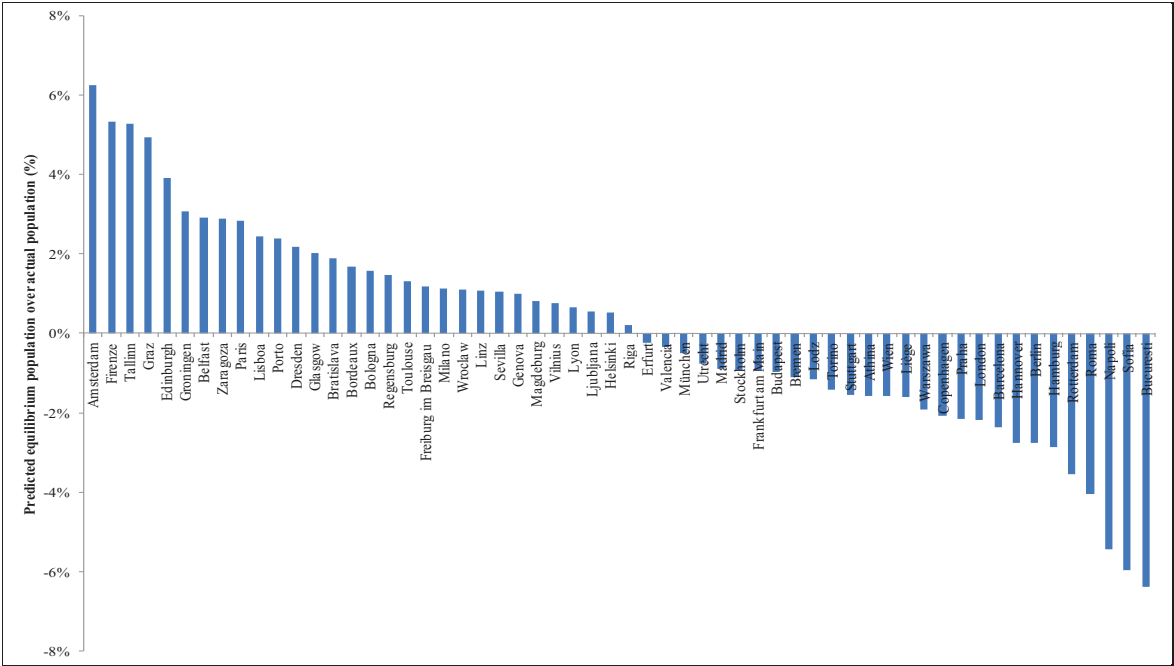
Policy implications

The econometric evidence suggests that indeed modern theoretical paradigms explain most of current city size disparities. While rent, net of the urban benefits it reflects, still represents the single highest cost associated to urban size, cities benefit not only from attracting highly educated professionals and hosting rich and diversified markets, but also from pure amenities and appropriate, compact city form, which are found to be associated with a larger urban size.

Besides, results clearly and consistently show that being connected to an urban network - in this case, a cooperation network in the scientific field - allows cities to achieve a larger equilibrium size. The same role is played by presence of high order functions, even if the empirical validation is less robust.

Empirical results have allowed the identification of city-specific variability: some cities show an actual population which is slightly different from the equilibrium city size predicted by the model. Differences can be explained by good or bad governance, thereby suggesting future strategies for more efficient urban planning and the construction of sound economic and social 'visions'.

Figure 3. Predicted urban 'equilibrium' size (in % on actual size)



Source: authors' calculations

Menapolis : Système d'aide à la décision pour un développement urbain stratégique par Mme Hind BOUHIA, Directeur de la Stratégie à CDG Développement (Maroc)

RESUME

Le développement urbain est actuellement au centre des préoccupations nationales et locales. Il y a un consensus global, à travers les pays du monde, sur le fait qu'une planification réfléchie et intégrée est indispensable pour assurer la conceptualisation d'extension urbaine intelligente et durable incluant les différentes facettes des agglomérations urbaine.

Dans cette perspective, l'utilisation d'outil d'aide à la décision permet de faire des prévisions structurées et d'assurer une certaine harmonie dans toute extension urbaine. L'outil MENApolis, produit d'une convention signée entre l'Association e-Geopolis et le Centre pour l'Intégration Méditerranéenne de Marseille (CMI) et financé par le groupe Caisse des Dépôts et Consignations et commandité par le Département MENA (Middle East & North Africa) de la Banque Mondiale, est un exemple d'instrument qui peut être utilisé pour assurer une planification rigoureuse et conceptualiser des zones urbaines intelligentes dans leur gestion des ressources naturelles et leur accessibilité. L'objectif principal étant de créer des Ecocités—concept de la Banque Mondiale—qui sont à la fois économiques et écologiques. La nouvelle ville de Zenata, qui est aménagée et développée par une filiale de CDG Développement, adapte la notion d'écocité et se positionne dans l'extension naturelle de la ville de Casablanca et de Mohammedia.

ABSTRACT

Menapolis : Decision-making system for strategic urban development

Urban development is currently at the center of national and local concerns. There is a global consensus around the world, the fact that a thoughtful and integrated planning is essential to ensure the urban extension conceptualization smart and sustainable including various facets of urban agglomerations.

In this perspective, the use of tool for the decision-making can make structured previsions and ensure a certain harmony in any urban expansion. The MENApolis tool product of an agreement signed between the Association e-Geopolis and the Centre for Mediterranean Integration Marseille (CMI) and financed by the Caisse des Dépôts et Consignations and sponsored by the Department MENA (Middle East & North Africa) of the World Bank, is an example of an instrument that can be used to ensure careful planning and conceptualize management natural resource in urban areas and their accessibility.

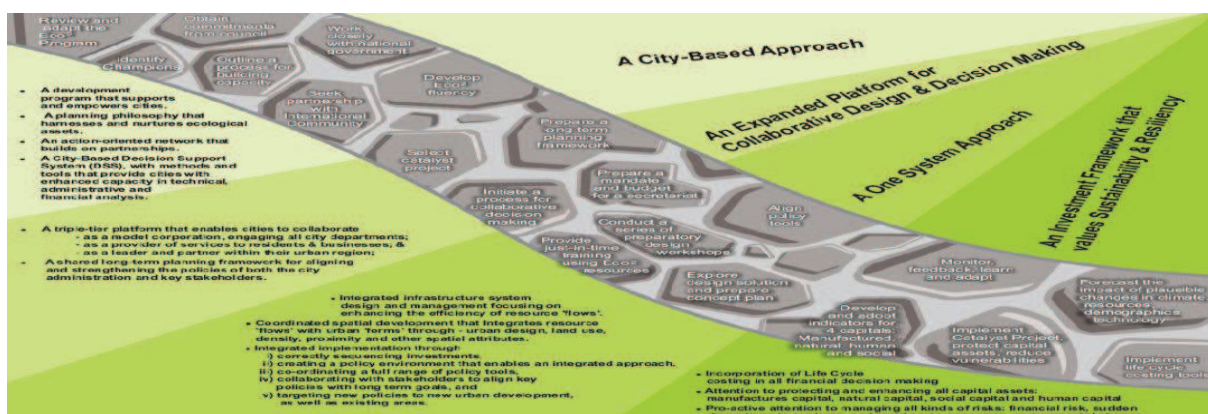
The main objective is to create Ecocity – concept of the World Bank- that economic and ecological at the same time. The new city of Zenata, which is fitted and developed by a subsidiary of CDG Development, adapts the notion of eco-city and is positioned in the natural extension of the city of Casablanca and Mohammedia.

Introduction

Le développement urbain est actuellement au centre des préoccupations nationales et locales. Il y a un consensus global, à travers les pays du monde, sur le fait qu'une planification réfléchie et intégrée est indispensable pour assurer la conceptualisation d'extension urbaine intelligente et durable. De ce fait, une approche intégrée devrait inclure les différentes facettes des agglomérations urbaine, à savoir l'éducation, la santé, le transport, la connectivité, la protection de l'environnement, l'accès aux services de base (eau, électricité, ..), et surtout l'existence d'activités économiques qui offrent des opportunités d'emplois et visent la création de richesse.

Dans cette perspective, l'utilisation d'outil d'aide à la décision permet de faire des prévisions structurées et d'assurer une certaine harmonie dans toute extension urbaine. L'outil MENApolis est un exemple d'instrument qui peut être utilisé pour assurer une planification rigoureuse et conceptualiser des zones urbaines intelligentes dans leur gestion des ressources naturelles et leur accessibilité. L'objectif principal étant de créer des Eco² cités—concept de la Banque Mondiale—qui sont à la fois économiques et écologiques (graphe 1). La nouvelle ville de Zenata, qui est aménagée et développée par une filiale de CDG Développement, adapte la notion d'éco² cité et se positionne dans l'extension naturelle de la ville de Casablanca et de Mohammedia.

Grappe 1 : Les quatre dimensions d'une ville écologique et économique (Eco² city) – Banque Mondiale



(1) une approche autour de la ville ; (2) une plateforme étendue pour un design et une prise de décision collaboratifs ; (3) une approche intégrée ; (4) un investissement qui valorise la durabilité et la résilience.

Dans un contexte de réforme du paysage urbain marocain

Si la planification urbaine nécessite des outils adéquats et l'usage des nouvelles technologies, les Hommes sont la clé du développement urbain, le faisant, l'aménageant, le planifiant et y vivant. Depuis plusieurs décennies, le curseur du développement urbain s'est progressivement déplacé de l'Etat vers les collectivités locales. La Charte communale, amendée en 2008, incarne ce passage de témoin, reflétant et posant les conditions pour une gestion déléguée de la ville et une offre de services publics locaux de qualité. Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) adopté en 2004 confirme la nouvelle approche marocaine, visant à ancrer une vision territoriale du développement urbain.

D'ici à 2030, les villes marocaines devront accueillir entre 6 et 10 millions d'habitants. Ceci induit une croissance économique soutenue qui se passe dans les villes, aujourd'hui point d'ancrage de la mondialisation et de ses retombées, et qui doivent assurer et maintenir leur compétitivité.

Parallèlement, on observe un retour de l'Etat dans la gestion urbaine, à travers la création des agences urbaines, sous l'autorité du Ministère de l'Habitat. Les trois questions d'actualité qui se posent sont les suivantes : Comment être plus efficaces ? Comment permettre une meilleure articulation entre les différents niveaux administratifs ? Comment ordonnancer le développement urbain dans le temps ?

Une administration locale performante, un environnement juridique approprié, des élus de région stratégiques et pragmatiques, une approche participative à travers les plans communaux de développement (PCD), composent le terreau favorable à une bonne gouvernance locale et à une planification urbaine efficiente.

Une politique urbaine inclusive et durable.

Le déséquilibre entre l'offre et la demande de logements révèle l'inadéquation d'une planification lourde et procédurière dans un contexte d'urbanisation rapide. L'étalement excessif des périmètres urbains, les terrains gelés, les friches urbaines, le développement de l'habitat insalubre (20 à 25% de l'espace urbain est occupé par l'habitat clandestin et les bidonvilles), exercent une forte pression sur l'environnement.

La consommation d'espaces aux dépens des espaces naturels, l'amenuisement des ressources, le système de transport obsolète et la pollution qu'il entraîne, le faible traitement des déchets solides et liquides, sont autant de facteurs détériorant l'environnement. Aussi, la Charte du Développement Durable oblige la réalisation d'études d'impact environnemental des projets urbains. Cette incitation permet d'intégrer la dimension de l'efficacité énergétique dans la planification urbaine.

Aujourd'hui, la Charte place aussi les villes nouvelles sous le label de villes vertes, constituant un terrain d'expérimentation de l'éco-urbanisme.

Le Ministère de l'Habitat a aussi développé des actions pour réduire la fracture urbaine. Ainsi, 2 millions d'habitants ont vu leurs conditions d'habitat améliorées depuis 2002. La politique de l'habitat social a permis la production de 100 000 unités cette année. Une nouvelle génération de produits urbains vise la densification du tissu urbain existant pour refaire la ville sur la ville.

Parallèlement, les villes nouvelles ont intégré le paysage territorial. Elles s'étendent sur 5000 hectares et ambitionnent d'accueillir 1 million d'habitants. Les nouvelles villes suivent en effet une approche d'éco² cité qui permettent de mieux s'intégrer dans les prévisions d'extension de la population comme le montre l'outil MENApolis.

Présentation de l'outil MENApolis

Le programme MENApolis est le produit d'une convention signée entre l'Association e-Geopolis et le Centre pour l'Intégration Méditerranéenne de Marseille (CMI). Il est financé par le groupe Caisse des Dépôts et Consignations et commandité par le Département MENA (Middle East & North Africa) de la Banque Mondiale.

L'outil MENApolis vise à développer un outil statistique et cartographique permettant d'évaluer, de suivre et de prévoir les dynamiques de l'urbanisation du Maroc de 1950 à 2010, avec une projection à l'horizon 2030. Ces données, visibles sur des cartographies interactives²², optimisent l'approche territoriale du développement urbain stratégique au Maroc.

La proposition d'un outil basé sur des données mises à disposition par les pays concernés et leurs projections répond aux exigences d'articulation entre gouvernance et croissance urbaine, ainsi que de coordination de l'action des collectivités locales et de leur périmètre administratif d'intervention.

En effet, les technologies récentes et accessibles par tous deviennent un outil indispensable à la compréhension des phénomènes urbains en vue d'une part, de mieux comprendre et mieux gérer l'aménagement du territoire, d'autre part, de définir une planification urbaine reflétant la réalité du terrain. MENApolis est une de ces technologies.

²² Lisibles sur e-geopolis.eu, par superposition sur Google Earth & Map

L'utilisation de MENApolis dans les stratégies de planification

L'utilisation de MENApolis montre une relative harmonie du développement urbain au Maroc, 0.27% du territoire étant urbanisés en 2010 (Box 1). Les dynamiques d'urbanisation projetées par MENApolis prévoient en 2030 une augmentation de 5.4 millions d'habitants agglomérés, 0.65 millions hors agglomérations, et une étendue spatiale supplémentaire de 1400 km². On observe également un phénomène de fusion des agglomérations (pas de rupture dans la continuité du bâti) aboutissant à la formation de cinq aires métropolitaines : Casablanca-Rabat, Marrakech, Fès-Meknès, Tanger-Tétouan-Ceuta, Agadir.

Plusieurs villes nouvelles sont aujourd'hui en cours d'aménagement ou de conceptualisation par des opérateurs urbains et sociétés de développement local. Par exemple, les filiales de CDG Développement sont en charge du développement des villes nouvelles de Zenata, Jnane Saiss, et d'extension urbaine comme celle développée par l'Agence d'Urbanisation de Développement d'Anfa, et la SONADAC.

Box 1 : L'urbanisation Marocaine en quelques chiffres

En **2010**, près de **18 Millions de Marocains** habitent une agglomération, dont :

- 19 % dans l'agglomération de Casablanca
- 32 % dans l'ensemble urbain dominant de Casablanca / Rabat-Sale
- 55 % sur un littoral marin
- 27 % dans une agglomération de moins de 100 000 habitants (150 agglomérations)
- 4 % dans une agglomération émergente

Les dynamiques d'urbanisation projetées par MENApolis prévoient en 2030 :

- une augmentation de 5,4 millions d'habitants agglomérés
- 0,65 millions d'habitants hors agglomérations
- 1 400 km² d'étendue spatiale supplémentaire

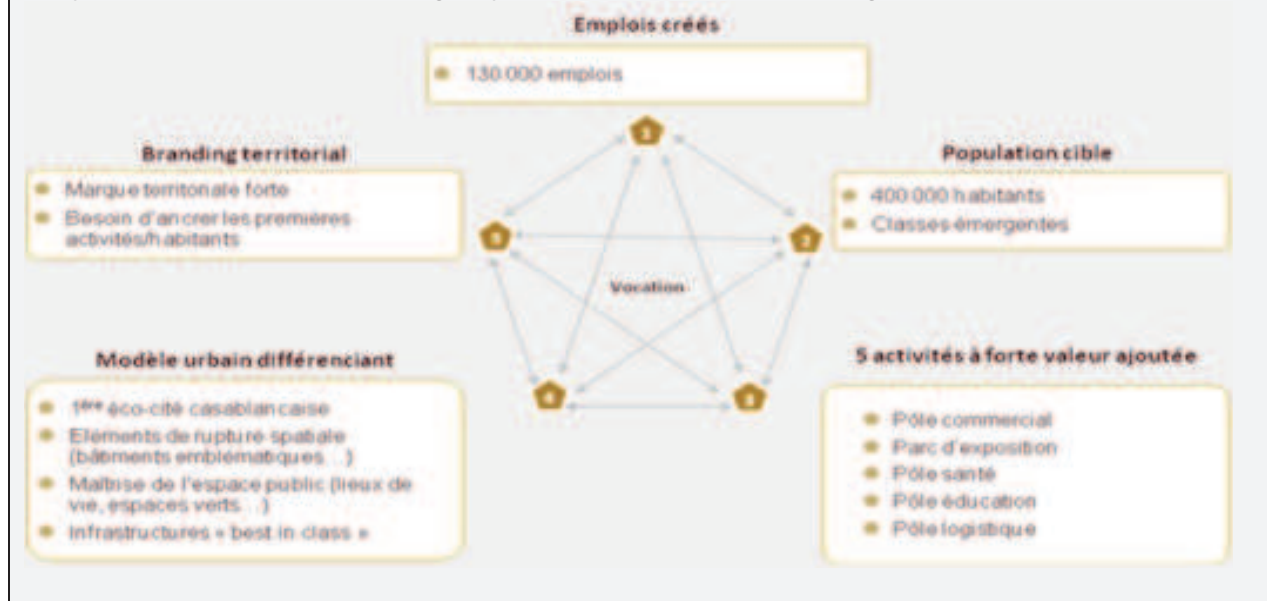
Superficies urbanisées :

- En 2010 : 1 580 km², soit 0,22 % du territoire dont 4 % pour l'agglomération de Casablanca
- En 2030 : 7034 km², soit 0,99 % du territoire dont 2 % pour l'agglomération de Casablanca

Box 2 : ZENATA –un exemple pilote d'une zone urbaine intégrée

La nouvelle ville de Zenata est située au cœur d'un bassin de 7 millions d'habitants. En effet, dans un contexte de déséquilibre Est-Ouest et d'une volonté de rééquilibrage, Zenata présente une opportunité unique pour la création d'une nouvelle centralité urbaine, répondant ainsi à favoriser l'émergence d'une classe moyenne en développant des services à forte valeur ajoutée pour la région et le pays. Elle vise à assurer une mixité sociale et spatiale durable.

Aussi, dans sa conceptualisation, Zenata assure un équilibre entre : la création d'emplois, le logement pour la population cible, le développement de cinq activités à fort potentiel (commercial, parc d'exposition, santé, éducation et logistique), une éco² cité et un branding territorial.



Certains projets favorisent la densification du tissu urbain, et opèrent une véritable couture de l'armature urbaine, comme le renouvellement urbain en cours à Zenata (Box 2), ou sur la friche urbaine de l'ancien aéroport de Casablanca, qui se situe dans la ville suite aux différentes vagues d'urbanisation et d'expansion de la ville de Casablanca. D'autres projets participent de la création d'un nouveau tissu urbain, à travers la planification de villes nouvelles à l'extérieur des grandes agglomérations, telles que Tamesna, Tamensourt, Chrafat, et Lakhyaita. Cette stratégie vise à réduire la pression démographique et migratoire sur les grandes villes et à créer une nouvelle centralité urbaine tout en garantissant une mixité sociale spatiale et durable.

La question principale concerne le choix de l'emplacement de ces villes nouvelles. MENApolis montre que les villes nouvelles planifiées forment un croissant reliant les aires métropolitaines, attestant de la cohérence de ces choix.

Optimisation du cout économique du développement urbain

Par la localisation de la croissance urbaine et de l'expansion spatiale des villes, l'outil MENApolis permet d'anticiper les besoins d'équipements en infrastructure. En effet, il faut savoir identifier les coûts induits par le développement urbain stratégique, lesquels impactent le coût du transport, du foncier, des infrastructures. Ces coûts varient selon une ville dense ou étalée. Connaître ces besoins en amont du projet permet de quantifier et d'orienter ces investissements.

Enfin, une programmation résidentielle et commerciale prévoyant des équipements de proximité, est essentielle. En effet, la maîtrise et l'optimisation du développement urbain est indispensable. Il faut minimiser le coût économique en limitant l'étalement mais en prenant en compte les retombées socioéconomiques. De plus, l'outil MENApolis est un outil flexible, et permet de superposer la tâche urbaine aux couches correspondant aux zones inondables, au cadastre, au réseau routier, afin de bénéficier d'une vision globale du territoire marocain et de mieux anticiper la planification pour réduire ainsi les coûts.

En conclusion, l'outil MENApolis permet d'organiser les données et de visualiser les mouvements en termes d'urbanisation en vue d'assurer une cohérence territoriale. La possibilité d'anticiper les dynamiques d'urbanisation guide les décideurs et les gestionnaires vers les choix les plus pertinents.

Synthèse du panel de la session n° 7 : Nouvelles orientations stratégiques pour des villes compétitives durables et inclusives/Summary : New strategic directions for sustainable, inclusive and competitive cities

Modérateur/Moderator : M. Charlie KARLSSON, Jönköping International Business School (Sweden)

Rapporteurs/ Reporters : MM. Jean Claude THILL et Said MOUFTI

- M. Arthur GETIS, Université d'Etat de San Diego (Etats-Unis)
- M. Roberto CAMAGNI, Polytechnique de Milan (Italie)
- M. Yoshiro HIGANO, université de Tsukuba (Japon)
- Mme Pia LAURILA, Responsable scientifique à la Commission Européenne, Bruxelles (Belgique)
- M. Abdelaziz ADIDI, Directeur de l'INAU (Maroc)
- M. Mohammed BOULAHYA, Consultant régional en eau et climat (Algérie)

Cette session a été consacrée à l'examen des défis futurs que soulève le développement des villes, en mettant en relief les impératifs d'asseoir ce développement sur la base des principes de durabilité environnementale, de compétitivité économique et d'inclusion sociale. Cette session a été également l'occasion de débattre des perspectives de la recherche scientifique en matière des questions liées à l'urbanisation.

Une urbanisation galopante soulevant d'énormes défis

Le 21ème siècle serait vraisemblablement le siècle du développement urbain. Toutefois, les multiples transitions que traversent les villes d'aujourd'hui ne sont pas exemptes d'incertitudes. Déjà, l'urbanisation accélérée au cours de ces dernières décennies a suscité de fortes pressions sur les ressources naturelles qui rendent hypothétique la poursuite des tendances actuelles, en l'absence de politiques rationnelles sur tous les plans qui permettent d'optimiser les ressources et de répondre de manière efficiente aux attentes des différents acteurs.

Dans cet esprit, la question de la taille des villes se pose avec acuité. Les villes ne peuvent croître indéfiniment. La recherche d'une taille optimale de la ville devrait de ce fait être un sujet prioritaire des politiques publiques. L'extension des villes au détriment des espaces ruraux, en dépit de quelques points positifs comme c'est le cas pour certaines entreprises qui procèdent à la relocalisation de leurs unités de productions dans les espaces ruraux pour des considérations de coûts, suscite des déséquilibres socioéconomiques et environnementaux dont les effets pourraient être fort préjudiciables. Toutefois, il a été clairement précisé que les différents contextes nationaux donnent lieu à des configurations différentes en termes de taille optimale de la ville.

Au-delà de la question de la taille, somme toute importante, le débat actuel penche aussi en faveur des villes intelligentes « *Smart Cities* » et des villes dont la fonction essentielle est la socialisation. L'avenir des villes serait vraisemblablement déterminé par la capacité des espaces urbains à gérer la complexité des relations sociales, économiques, institutionnelles qui se tissent en leur sein.

En particulier, la question de la socialisation des relations humaines et l'interaction sociale détermineront la qualité de vie au sein des villes et partant leur avenir. La crise de socialisation dont souffrent les villes, quel que soit le contexte, constitue un sérieux motif d'inquiétude qu'il conviendra de résorber avec sérénité.

Des réponses aux défis urbains nécessitant des politiques publiques renouvelées

La réponse aux différents défis soulevés par le développement accéléré de l'urbanisation ne peut se faire que moyennant des politiques publiques renouvelées, dont la gouvernance devrait s'appuyer sur une appropriation collective des enjeux encourus par les différents acteurs : Etat, citoyen, ONG... Ces politiques publiques devraient favoriser trois types d'équilibre : l'équilibre économique, l'équilibre environnemental et l'équilibre social.

L'effet d'éviction sur le monde rural est à l'évidence insoutenable. La recherche d'une nouvelle forme d'intégration urbain-rural favorisant l'équilibre entre ces deux espaces et permettant de faire valoir leur complémentarité s'avère nécessaire. Cela suppose dans le contexte des pays en développement de désenclaver les zones rurales et les doter des infrastructures nécessaires pour en faire des espaces de création de la richesse.

Les externalités négatives causées par la poussée de l'urbanisation sur l'équilibre environnemental, malgré quelques controverses, font aujourd'hui l'unanimité. La promotion des principes de l'économie verte au niveau des modes de consommation et de production pourrait être une réponse adaptée à ce titre. Le coût de cette reconversion est certes élevé. Néanmoins, son opportunité est nettement plus profitable que dans le cas d'inertie.

L'efficacité des politiques publiques en faveur des espaces urbains ne pourrait être acquise sans la nécessaire promotion de relations sociales apaisées et ouvertes. La question des inégalités sociales en termes de revenus, mais aussi en termes de capacités d'accès, devrait, ainsi, figurer parmi les axes prioritaires des politiques publiques. La bonne gouvernance des politiques publiques interpelle aussi sur leur capacité à répondre efficacement aux demandes socioculturelles des citoyens, à travers des espaces de socialisation favorisant la mixité et l'échange.

Quelle contribution de la recherche scientifique en matière d'appréhension des phénomènes de l'urbanisation ?

L'acuité des défis soulevés par l'urbanisation et les besoins en termes de réponses de politiques publiques rendent nécessaire de promouvoir la recherche scientifique sur les questions urbaines dans leurs différentes dimensions.

La promotion de la recherche suppose de régler au préalable quelques obstacles liés, entre autres, à la question de la définition de la ville comme c'est le cas au Maroc où les différents recensements conduits par le pays se basent sur des définitions variables de la ville. Le dépassement des considérations politiques et électorales en matière de délimitation des espaces urbains serait nécessaire pour orienter les travaux de recherche.

L'expérience marocaine en matière de recherche sur les phénomènes de l'urbanisation est relativement jeune, même si elle renvoie aux monographies conduites par des chercheurs français durant le protectorat. Ce n'est que dans le début des années 1980, avec la création de l'INAU, que la recherche dans ce domaine a pris de l'importance.

Cette institution, qui a pour mission d'accompagner les acteurs de l'aménagement du territoire et de développement urbain, assure aussi des missions de formation. Toutefois, les insuffisances relevées en termes de moyens humains et de ressources financières appropriées ne permettent pas à cette institution d'accomplir pleinement les missions pour lesquelles elle a été créée.

Au demeurant, si la politique de la recherche en matière de l'urbanisation doit être étroitement corrélée aux défis relevés sur les plans économique, environnemental et social, elle n'en demeure pas moins que celle-ci doit cibler en priorité quelques axes dont notamment :

- L'intégration des risques urbains dans les plans d'aménagement : l'encouragement de la recherche sur ces risques est aujourd'hui primordial pour développer les capacités d'anticipation à travers des systèmes d'alertes précoces contre les catastrophes naturelles et leur gestion, le déploiement sécuritaire face aux différents mouvements de protestation, la protection contre les attaques physique ou cybernétiques des infrastructures critiques...
 - Le développement des outils de l'intelligence territoriale pour permettre aux espaces urbains de prévoir leurs besoins futurs et y répondre de manière efficace. Le recours aux approches prospectives serait, à l'évidence nécessaire.
 - La question de la gouvernance des villes devrait aussi acquérir une place de choix dans la recherche sur l'urbanisation, en examinant particulièrement le jeu des acteurs et les formes appropriées de coopération qui doivent favoriser leur convergence.
 - Les développements technologiques qui accompagneront les villes de demain méritent d'être examinés en profondeur et appréciés à l'aune de leurs incidences sur les rapports sociaux.
-

ABSTRACT

This session was devoted to consideration of future challenges raised by the development of cities, highlighting the requirements to establish this development based on the principles of environmental sustainability, economic competitiveness and social inclusion. This session was also an opportunity to discuss the prospects of scientific research on issues related to urbanization.

An urbanization raising enormous challenges

The 21st century is likely to be the century of urban development. However, multiple transitions through the cities of today are with uncertainties. Already, rapid urbanization in recent decades has led to pressure on the natural resources that make hypothetical continuation of current trends in the absence of rational policies at all levels that optimize resources and respond efficiently to the needs of different stakeholders.

With this in mind, the question of the size of cities is acute. Cities cannot grow indefinitely. The search for an optimal size of the city should therefore be a priority on public policy. The expansion of cities to the detriment of rural areas, despite some positive points as in the case for some companies that perform the relocation of their production units in rural areas for cost considerations, raises socio-economic and environmental imbalances which effects could be very damaging. However, it was clear that the different national contexts give rise to different configurations in terms of the optimal size of the city.

Beyond the question of size, any significant amount, the current debate also is in favor of 'Smart Cities' and towns whose main function is socialization. The future of cities is likely to be determined by the capacity of urban areas to manage the complexity of social, economic, institutional relationships.

In particular, the issue of the socialization of human relations and social interaction will determine the quality of life in cities and hence their future. The crisis affecting socialization cities, whatever the context, represents a serious cause for concern appropriate to absorb with equanimity.

Answers to urban challenges requiring renewed policy

The response to various challenges posed by the rapid development of urbanization can only be restored through public policy, including governance that should be based on collective ownership of the issues faced by different actors: government, citizens, NGOs ... these public policies should promote three types of balance: balance economic, environmental balance and social balance.

The eviction effect on the rural world is clearly unsustainable. The search for a new form of urban-rural integration favoring the balance between these two areas and to emphasize their complementarity is necessary. This implies in the context of developing countries to open up the rural areas and the necessary infrastructure to make them areas of wealth creation.

Negative externalities caused by the pressure of urbanization on the environmental balance, despite some controversy, are now unanimous. Promoting the principles of the green economy in patterns of consumption and production could be an appropriate response to this case. The cost of this conversion is certainly high. However, the opportunity is much more profitable than in the case of inertia.

The effectiveness of public policies for urban areas cannot be achieved without the need to promote social relations soothed and open. The issue of social inequality in terms of income but also in terms of access capabilities should thus be among the priorities of public policies. Good governance of public policy also calls on their ability to respond effectively to the socio-cultural demands of citizens, through social spaces promoting diversity and exchange.

What is the contribution of scientific research in understanding the phenomena of urbanization?

The acuteness of the challenges of urbanization and needs in terms of public policy responses make it necessary to promote scientific research on urban issues in their various dimensions.

Promoting research assumes to preset some related obstacles, among others, the question of the definition of the city as in the case in Morocco where the various censuses conducted in the country are based on variable definitions of the city. Exceeding the political and electoral considerations in the delimitation of urban areas would be needed to guide research.

The Moroccan experience in research on the phenomenon of urbanization is relatively young, even when it refers to the monographs conducted by French researchers in the protectorate. It is only in the early 1980s with the creation of INAU that research in this field has more importance.

This institution, whose mission is to support the stakeholders on planning and urban development, also provides training missions. However, deficiencies in terms of human resources and adequate financial resources do not allow the institution to fully accomplish the purposes for which it was created.

Moreover, if the policy research on urbanization should be closely correlated with the challenges faced in the economic, environmental and social benefits, it remains that it should focus on a few priority areas including:

- The integration of urban risk in management plans: the promotion of research on these risks is now essential to develop the capacities of anticipation through early warning systems against natural disasters and their management, the safe deployment facing various protest movements, protection against physical and cyber attacks on critical infrastructure...
- The development of tools of territorial intelligence to enable urban areas to predict their future needs and respond effectively. The use of prospective approaches would be obviously required.
- The issue of urban governance should also acquire a place in research on urbanization, particularly by examining the actors and the appropriate forms of cooperation that should promote their convergence.
- Technological developments accompanying the cities of tomorrow need to be examined in depth and assessed on the basis of their impact on social relations.

**Synthèse de la rencontre/Summary of the meeting by
Mrs Roberta CAPELLO, Mr. Abdellatif KHATTABI, Mr.
Jean-Claude THILL, Mr. Said MOUFTI**

L'objectif de cette rencontre, traitant de nombreux problèmes en relation avec la croissance et les politiques urbaines à partir de perspectives et de disciplines variées, est d'analyser en profondeur les forces et les impacts du processus de développement économique, social, culturel et technologique, induit par les villes du XXI^{ème} siècle, de détecter les menaces qui pèsent sur les zones urbaines (changement climatique, sécurité...), d'identifier les nouvelles méthodes de re-conception des villes et les pistes de solutions pour des politiques équilibrées qui renforcent le potentiel de développement des agglomérations dans le monde, d'une manière générale et au Maroc, plus particulièrement.

Ont participé à cette rencontre une trentaine d'experts étrangers et une vingtaine d'experts nationaux pour discuter, selon une approche transdisciplinaire, des opportunités et des défis auxquels est confronté le nouveau monde urbain.

Les avantages que génèrent les villes sont économiques mais aussi d'ordre social, culturel et technologique. Pour exploiter ces avantages, des schémas de développement urbains novateurs paraissent nécessaires afin de jeter les bases renouvelées des villes futures qui soient à la fois durables, inclusives et compétitives.

Cette rencontre internationale a examiné quatre grands défis concernant l'avenir du développement urbain :

- La qualité de vie dans les villes, dans le contexte des préoccupations de durabilité environnementale, mais, également, de la gestion des risques environnementaux, notamment ceux émanant du changement climatique.
- La cohésion sociale et l'équité dans les villes futures pour faire face aux risques de tensions sociales et garantir un vivre-ensemble harmonieux autour d'espaces de mixité sociale et culturelle rénovés.
- La compétitivité économique des villes en tant que lieux d'éclosion de nouvelles opportunités et de vitalité socio-économique dans une économie mondialisée.
- L'aménagement du territoire dans les zones urbaines, de plus en plus denses, qui doit aider à faire face à l'étalement urbain, à l'habitat insalubre, tout en garantissant la disponibilité et l'efficacité des infrastructures et des transports publics.

Le séminaire a traité de nombreuses questions portant sur les politiques urbaines analysées sous différents angles et différentes disciplines. Les principaux points saillants de cette rencontre sont :

- Le monde est en train de s'urbaniser rapidement, présentant ainsi d'importants défis pour la transition. Le rythme très rapide de l'urbanisation dans certaines parties du monde, combinées à des difficultés pour mettre en place des infrastructures nécessaires soulève le risque de développement d'habitats insalubres. Les villes nouvelles marocaines visitées en sont un exemple éloquent. Les raisons de leur construction sont totalement compréhensibles - éviter l'étalement urbain excessif, combattre l'habitat insalubre, etc. - mais leur succès n'est pas certain et leur développement est confronté à de nombreuses contraintes et défis.
- Plusieurs aspects relatifs à l'urbanisme et aux politiques de la ville ont été traités dans le passé, mais beaucoup de choses restent encore à étudier. L'héritage de nos «pères scientifiques» est immense, mais ils nous ont aussi laissé quelques questions en suspens que nous devons prendre en compte et développer. Compte tenu de la complexité des problèmes auxquels nous sommes confrontés, nous devons éviter des approches inductives anecdotiques, et se focaliser davantage sur des approches déductives basées sur des fondements théoriques et analyses scientifiques clairs.
- Les villes sont des environnements dynamiques et leur planification doit rester suffisamment souple pour mieux s'adapter aux nouvelles données. Elles doivent être planifiées et gérées dans le souci de la durabilité, avec ses trois facettes complémentaires: le social, l'économique et l'environnement, et de la qualité de vie de la population.
- La ville est un système complexe et la planification urbaine est un processus très sophistiqué. Même si les théories et les méthodes existent et que les objectifs soient bien définis, la mise en œuvre d'une politique n'est pas une tâche aisée et peut être facilement sujette à des risques de défaillance vu la complexité des multiples facettes du monde urbain tels que les aspects économiques, sociaux, environnementaux et les spécificités culturelles.
- Une approche systémique est nécessaire à la réussite de la planification, gestion et gouvernance urbaines. Les dimensions économiques, sociales et environnementales doivent être pleinement prises en compte dans cette équation multiscale, avec intégration des politiques et plans du niveau local au niveau national. Les villes sont des organismes vivants, avec des flux internes et externes, qui doivent être explicitement abordés et gérés. Ce sont des environnements dynamiques et doivent rester suffisamment flexibles du fait de leur changement et dynamique temporel.

- Les villes sont en transition et en changement permanents. Elles affrontent le défi commun qui est de trouver des moyens de s'adapter au changement qui se produit, généralement, dans différentes places et avec des vitesses variées. Les modèles statiques des formes et structures urbaines sont donc d'un intérêt limité dans un environnement changeant. L'accent devrait être mis sur des modèles dynamiques, en particulier des modèles intégrant les dimensions espace et temps.
- La planification des espaces habitables devrait tenir compte pleinement de la diversité culturelle et historique pour garantir un développement harmonieux et équilibré de la ville. La culture et l'histoire sont indispensables à considérer dans le développement d'environnements qui sont les mieux adaptés aux populations urbaines. La planification des environnements habitables devrait pleinement tenir compte de la diversité pour favoriser un développement harmonieux et équilibré.
- La planification participative est l'une des exigences clés du développement urbain réussi. Cela signifie que plusieurs juridictions devraient être considérées dans l'effort de planification d'une manière coordonnée et concertée, avec implication effective de la partie prenante principale de ce processus qui est la population urbaine.
- Aucune science urbaine et de planification urbaine ne peut être efficace sans des outils efficaces d'analyse et sans données de référence appropriées. Cependant, nous sommes aujourd'hui confrontés à de grands ensembles de données, parfois de qualité douteuse. Une grande attention doit donc être accordée à assurer que nos données soient adéquates et que des outils d'analyse appropriés soient disponibles.
- L'intégration des risques urbains dans les plans d'aménagement : l'encouragement de la recherche sur ces risques est aujourd'hui primordial pour développer les capacités d'anticipation à travers des systèmes d'alertes précoces contre les catastrophes naturelles et leur gestion, le déploiement sécuritaire face aux différents mouvements de protestation, la protection contre les attaques physique ou cybernétiques des infrastructures critiques...
- La réponse aux différents défis soulevés par le développement accéléré de l'urbanisation ne peut se faire que moyennant des politiques publiques renouvelées, dont la gouvernance devrait s'appuyer sur une appropriation collective des enjeux encourus par les différents acteurs : Etat, citoyen, ONG... Ces politiques publiques devraient favoriser trois types d'équilibre : l'équilibre économique, l'équilibre environnemental et l'équilibre social.

- L'efficacité des politiques publiques en faveur des espaces urbains ne pourrait être acquise sans la nécessaire promotion de relations sociales apaisées et ouvertes. La question des inégalités sociales en termes de revenus, mais aussi en termes de capacités d'accès, devrait, ainsi, figurer parmi les axes prioritaires des politiques publiques. La bonne gouvernance des politiques publiques interpelle aussi sur leur capacité à répondre efficacement aux demandes socioculturelles des citoyens, à travers des espaces de socialisation favorisant la mixité et l'échange.
-

- The purpose of this meeting, which is dealing with various issues related to growth and urban policies from a wide range of perspectives and disciplines, is to analyze in depth the strengths and impacts the process of economic, social, cultural and technology induced by the cities of the XXI century, detect threats to urban areas (climate change, security ...), identify new methods of re-design of cities and possible solutions for balanced policies so as to enhance the development potential of cities in the world in general and Morocco in particular.
- Thirty foreign experts and twenty national experts attended the meeting to discuss, in a trans-disciplinary approach, opportunities and challenges facing the new urban world.
- The benefits generated by the cities are of economic nature but are also social, cultural and technological. To seize these benefits, innovative urban development schemes seem necessary to lay new foundations for future cities that are sustainable, inclusive and competitive at the same time.
- This international meeting discussed four major challenges facing the future of urban development:
 - The quality of life in cities, in the context of rising concerns about environmental sustainability and environmental risks management, including those arising from climate change.
 - The social cohesion and equity in future cities to cope with the risks of social tensions and ensure harmonious living together around renovated areas of social and cultural diversity.
 - The economic competitiveness of cities as places of new opportunities and socio-economic vitality in a global economy.
 - Land planning in urban areas, which are increasingly condensed, should help to cope with urban sprawl and slums, while ensuring the availability and efficiency of infrastructure and public transport.

- The seminar dealt with many issues related to urban policies, analyzed from different perspectives and disciplines. The main highlights of this meeting are summarized as follows:
 - The world is witnessing a highly increasing urbanization, thus holding significant challenges for the transition. The rapid pace of urbanization in some parts of the world, combined with difficulties in setting up the necessary infrastructures, raises the risk of developing unhealthy habitats. The new Moroccan cities visited are a prime example. The reasons for their construction are understandable - avoid excessive sprawl, fighting substandard housing, etc.. - But their success is not certain and their development is facing many constraints and challenges.
 - Several aspects of urban planning and urban policies have been dealt with in the past, but many features remain to be studied. The scientific legacy is significant, but many unresolved issues need to be tackled. Considering the complexity of the problems we face, we must avoid anecdotal inductive approaches, and focus more on deductive approaches based on theoretical foundations and clear scientific analysis.
 - Cities are dynamic environments and their planning must be sufficiently flexible to better adapt to the new situation. They must be planned and managed in compliance with the criteria of sustainability, with its three complementary dimensions: social, economic and environmental, and quality of life of the population.
 - The city is a complex system and urban planning is a very sophisticated process. Although the theories and methods exist and that the objectives are well defined, the implementation of a policy is not an easy task and can be easily subject to risks of failure with view to the complexity of the multiple facets of urban world such as economic, social environmental aspects and cultural characteristics.
 - A systemic approach is necessary for successful planning, management and urban governance. Economic, social and environmental dimensions must be fully taken into account in this multiscale equation through integrating policies and plans from local to national level. Cities are living organisms, with internal and external flows, which must be explicitly addressed and managed. These are dynamic environments and must remain sufficiently flexible because of their dynamic and change over time.

- Cities are transitional and permanent change. They face the common challenge that is to find ways to adapt to the change that occurs generally in different places and with different speeds. Static models of urban forms and structures are therefore of limited value in a changing environment. Emphasis should be placed on dynamic models, particularly models that incorporate the dimensions of space and time.
- The planning of living spaces should take full account of the cultural and historical diversity to ensure a harmonious and balanced development of the city. Culture and history are essential to consider in the development of environments that suit best urban populations. Planning habitable environments should take into account the diversity in order to promote harmonious and balanced development.
- Participatory planning is one of the key requirements of successful urban development. This means that several jurisdictions should be considered in the planning effort in a coordinated and concerted manner, with effective involvement of the main stakeholders in this process that is the urban population.
- No urban science and urban planning can be effective without accurate analysis tools and data with appropriate reference. However, we are now facing large data sets, sometimes of dubious quality. Great attention must be given to ensure that our data is adequate and appropriate analytical tools are available.
- The integration of urban risk management plans: the promotion of research on these risks is now essential to develop the capacities of anticipation through early warning systems against natural disasters and their management, the appropriate security deployment in handling various protest movements, the protection of critical infrastructure against physical and cyber-attacks...
- The response to various challenges raised by the rapid development of urbanization can only be restored through public policies, including governance that should be based on collective ownership of the challenges faced by different actors: government, citizens, NGOs ... These public policies should promote three types of balance: economic balance, environmental balance and social equilibrium.

The effectiveness of public policies for urban areas cannot be achieved without the need to promote appeased and open social relations. The issue of social inequality in terms of income but also in terms of access capabilities should thus be among the priorities of public policies. Good governance of public policy also calls on their ability to respond effectively to socio-cultural demands of citizens, through social spaces that promote diversity and exchange.

BIOGRAPHIES²³

²³ Par ordre alphabétique/Alphabetically

M. Abdelghani ABOUHANI

Professeur de l'Enseignement Supérieur (Droit de l'urbanisme),
Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Architecture et de
l'Aménagement du Territoire (Maroc)



Marco ACRI

University of Nova Gorica (Slovenia)

Architectural conservator and an urban manager. He took his degree at the University IUAV of Venice and its master at EURICUR, University of Rotterdam, specializing in heritage conservation and management especially in urban and metropolitan contexts. He has been experiencing different professional and cultural contexts as UNESCO CLT, World Monuments Fund, Mediterranean Institute, Feder culture and the University of Nova Gorica, program in Economics and Techniques for the Conservation of the Architectural and Environmental Heritage, ETCAEH, program that he coordinates and where he is concluding his PhD, investigating the paradoxes of conservation and the role of educating communities for heritage preservation, especially in urban contexts.



M. Abdelaziz ADIDI

*Directeur de l'Institut national d'Aménagement et d'Urbanisme
(Maroc)*

Doctorat d'Etat en Géographie et Aménagement – mention très bien - Université Mohammed V – Rabat-Agdal et Doctorat de 3ème cycle en Géographie et Aménagement (1986), Université Jean Moulin Lyon III (France). Professeur de l'enseignement supérieur. Directeur de l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme depuis 2008. Auteur de nombreux articles publiés sur l'aménagement du territoire, l'urbanisme et le développement durable et a participé à de nombreuses manifestations scientifiques nationales et internationales dont les Forums Urbains Mondiaux de Nanjing (Chine) et de Rio de Janeiro (Brésil).



M. Ali AMAHAN

Professeur – Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine (Maroc)

Docteur d'Etat en anthropologie, Professeur d'anthropologie à l'Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine, M. Ali AMAHAN a été conservateur des Musées de Fès, responsable des Musées du Maroc, Directeur du Cabinet du Ministre de la Culture et de la Communication. Il est ancien membre du Conseil d'administration de l'Institut Royal de la Culture Amazighe. Il a publié de nombreux articles et études dans le domaine de l'anthropologie, de l'art traditionnel, de l'architecture. Il est auteur et co-auteur de plusieurs ouvrages dont *Peuplement et vie quotidienne dans un village du Haut Atlas marocain*, *Palais et demeures de Fès, I, II et III*, *Du Signe à l'Image*, *le tapis marocain*, *Mutations sociales dans le Haut Atlas (Les Ghoujdama)*, *Arrêts sur Sites - Le Patrimoine culturel marocain, Fès et Florence en quête d'absolu*. M. Ali MAHAN est lauréat du Prix Aga Khan d'Architecture, 2001



M. Mourad AMIL

Directeur de l'Agence Urbaine de Kelaat Seraghna (Maroc)

Docteur en Hydrogéologie, spécialité géologie appliquée (1989-1992) et Diplômé du Cycle supérieur de Gestion de l'ISCAE (2004-2006). Directeur Agence Urbaine de El Kela des Seraghna. (avril 2011 à ce jour) ; Inspecteur régional, de l'Habitat de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace de la région du Grand Casablanca (Octobre 2008 –Avril 2011) ; Inspecteur Régional de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement de la région de Oued Eddahab-Lagouira (Juillet 2006 – Octobre 2008) ; Responsable de l'Observatoire National de l'Environnement au sein du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (Janvier 2000 – Juillet 2006).



Mr. Antoine BAILLY

Professor - University of Geneva (Switzerland)

Professor Emeritus at the University of Geneva, He has published over 300 papers and 30 books in economic and social geography and regional science. He received in 2008 the "Founder's Medal" in regional science and in 2011 the



"International Prize Vautrin Lud Nobel" in geography. He is Doctorate Honoris Causa from the Universities of Québec, Budapest and Lisbon. Chevalier dans l'ordre du Mérite (France), he also got an award from the Association of American Geographers. And is Fellow of the Regional Science Association International. He is the chair of Forumsanté, Switzerland and scientific chair of the PSDR programme in France.

Mr. Peter BATEY

Professor - Department of Civic Design, School of Environmental Sciences - University of Liverpool (United Kingdom)

Lever Professor of Town and Regional Planning in the Department of Civic Design at the University of Liverpool since 1989. He holds degrees in Geography (BSc Sheffield), Planning (MCD Liverpool) and Regional Science (PhD Liverpool) and is a Fellow of the Royal Town Planning Institute (FRTPI). Earlier in his career he worked as a professional planner in two local authorities in North West England. He spent 1981-82 as a Fulbright Scholar in the Regional Science Program at the University of Illinois at Urbana-Champaign. Peter has been an active figure in the regional science community for nearly forty years, notably as the organizer of three ERSA Congresses (London, 1979; Cambridge, 1989; and Liverpool, 2008). He was a founder member of the European Organizing Committee, edited the European volumes of Papers in Regional Science (1978-85) In 1997-98 Peter served as World President of RSAI. He was elected a Fellow of RSAI in 2006. Peter's research has been in the fields of planning methods, geodemographics and demographic-economic modeling. He has more than 120 publications to his name. Peter maintains a high profile in urban and regional affairs, and served as government-appointed independent chairman of the Mersey Basin Campaign (2004-10) and as a member of the North West Regional Economic Forecasting Panel (2003-11). He was elected an Academician of the Academy of Social Sciences (AcSS) in 2000. He has served as an Editor of the Town Planning Review since 1992. Peter is currently Director of the North West Doctoral Training Centre which organizes and funds postgraduate research training across the whole range of social sciences.



Mohamed Nabil BENABDELLAH

Ministre de l'Habitat, de l'urbanisme et de la politique de la ville (Maroc)

Militant de longue date du PPS qu'il a intégré en 1978. Il a été nommé ministre de la Communication et porte-parole du gouvernement en novembre 2002, puis ambassadeur du Maroc à Rome en novembre 2008. Avant d'occuper des postes ministériels, il était directeur des journaux Al Bayane et Bayane Al Yaoum.



M. Hamid BEN ELFADIL

Directeur du Centre Régional d'Investissement du Grand Casablanca (Maroc)

Directeur du Centre Régional d'Investissement du Grand Casablanca, Hamid BEN ELFADIL est fondateur Directeur de Polyfinance en 1996 et de Polycompétences depuis 2001. Militant associatif, il a été Président National du « Centre des Jeunes Dirigeants » au Maroc, Secrétaire Général de l'Association « Réseau Maroc Entreprendre » pour permettre à des jeunes entrepreneurs de bénéficier d'un accompagnement et d'un soutien financier et Président de la « Fondation Marocaine de l'Étudiant » dont l'objectif est de permettre aux bacheliers, issus des établissements de protection sociale de faire des études supérieures. M. Hamid BEN ELFADIL est Ingénieur de l'École Centrale de Paris en 1990



M. Mohammed Othman BENJELLOUN

Chef de Projet - Institut Royal des Etudes Stratégiques (Maroc)

Docteur d'État en sciences politiques, M. Mohammed Othman BENJELLOUN a été haut fonctionnaire international de 1987 à 1995 avant de rejoindre différentes agences et administrations marocaines. Il a été directeur du cabinet du ministre de la culture et de la communication de 1998 à 2001. Il a aussi exercé en tant que consultant auprès d'organismes internationaux et en tant qu'enseignant à la faculté de droit de Rabat-Souissi. Il a intégré l'Institut Royal des Etudes Stratégiques en tant que chercheur principal depuis octobre 2008 et assure actuellement la fonction de coordinateur de projet.



M. Mohammed Othman BENJELLOUN est l'auteur en 1986 d'une thèse sur le thème « Le débat culturel au Maroc - La question de l'identité marocaine » et de l'ouvrage « Projet national et identité au Maroc - essai d'anthropologie politique » en 2003. Il a publié une série d'articles au Maroc et à l'étranger sur diverses thématiques dont notamment « la transition démocratique, la diversité culturelle, la diplomatie, l'identité... »).

M. Abdelkrim BENNANI

Directeur de la Cour Royale (Maroc)

Etudes d'Arabe Classique à l'Institut des Hautes Etudes à rabat (1956)- Baccalauréat (Bordeaux)- Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques de l'Université Mohammed V, Rabat (1964)- Sessions d'Etudes « Méthodologie d'animation de collectivités » à Paris (1965) et Munich (1968)- Chef de Service à l'Office Chérifien des Phosphates (1966) – Chargé de Mission au Secrétariat Particulier de Sa Majesté le Roi (1973) – Directeur du Secrétariat Particulier de Sa Majesté le Roi (2000) – Directeur des Affaires Administratives et Financières de la Cour Royale (Novembre 2002) – Président Fondateur de l'Association Ribat Al Fath et de la Fondation Hassan II pour les Handicapés.



Mme Hind BOUHIA

Directeur de la Stratégie - CDG Développement (Maroc)

Lauréate de l'Ecole Centrale de Paris et PhD à Harvard University. Avant de devenir conseillère économique auprès du Premier ministre en 2004, elle a travaillé à la Banque mondiale. En mars 2008, elle a été nommée Directeur général de la Bourse de Casablanca avant de rejoindre CDG-Développement en tant que Directeur de la Stratégie. Elle figure à la 29^{ème} des 100 femmes les plus puissantes du monde et à la première place en Afrique, selon le classement annuel du magazine américain Forbes, publié le 27 août 2008



Mr Mohammed Sadeck BOULAHYA

Regional Adviser on water and climate for Development (Algeria)

Has served as Director General of the Algerian Office National of Meteorology (Ministry of Transport, 1979-1991) and as the first Director of ACMAD (Niger,1992-2003). He holds a Research Certificate in Arid Land Agro-meteorology from CSIRO-Australia, State Engineer in Hydro-Meteorology, WMO Class I Master of Sciences, and Diploma in Advanced Applied Mathematics. With the support from UNDP-GEF and GCOS, Mohammed Sadeck contributed to the initiation, development and resource mobilization of the ClimDevAfrica Programme with full ownership and leadership from the main Pan African Institutions, like AUC, ECA and AfDB. In parallel, he has contributed to the conception of an Early Warning and Advisory Climate Services System as a support to an Integrated Disaster & Climate Risk Management for Tunisia. He led the preparation and organization of the Seventh Africa Development Forum, Oct. 2010, (www.uneca.org/adfvii), and a continental stakeholder consultation which will continue for few years under the ClimDevAfrica Framework Programme. Early Warning Systems & Advisory Climate Services supported by Climate Planning, Integrated Knowledge Management and Risk Transfer Mechanisms through Public & Private Partnership and Gender Integration from the inception stage to sustained operations are The Present Focus.



Mr. Lawrence A. BROWN

Professor - Department of Geography, The Ohio State University (U.S.A)

Distinguished University Professor and Former Chair of Geography, Ohio State University. Brown's research began with an interest in Innovation Diffusion, i.e., the adoption and spread across the earth's surface of new products, ideas, techniques, and ways of doing things. A second major concern has been population movement. This included residential change within the city, rural-to-urban migration, and algorithms for migration research.



Subsequently, he shifted focus to pursue long-standing interests in Latin America and issues of the Global South more generally. This included work on the interrelationships between development and urbanization and frontier settlement in areas such as the Amazon Basin. More recently focus shifted to landscape change in the US related to the Fordist/post-Fordist transition, racial/ethnic intermixing within US cities, including a conceptual framework known as "Market-Led Pluralism," the spatially differentiated impacts of American Dream policies on housing ownership, refugee resettlement processes, and immigration-effects more generally. Brown has received many recognitions for teaching, research, and service. These include the Honors (1983) and Lifetime Achievement (2008) Awards of the Association of American Geographers; a Guggenheim Fellowship in 1985, and being elected Vice-President (1995-96) and President (1996-97) of the Association of American Geographers.

Mr. Milan BUCEK

Professor - University of Economics, Chair of the Department of Public Administration and Regional Development, Faculty of National Economy (Slovakia)

Head of Department of Public Administration and Regional Development at the University of Economics in Bratislava. He is author or co-author of 10 books, 53 scientific studies, 15 instructional texts for the university level and several dozen articles, which were published, in professional journals. In transition period (1990), he was appointed Vice-Minister of Economic Strategy responsible for Regional Policy of the Slovak republic. He and his team prepared many strategic documents about regional and urban development for Slovak government (Ex- ante evaluation of Slovak National Strategy Reference Framework 1997-2013 and Slovak Vision and Strategy for Regional and Territorial Development (until 2030). Prof. Bucek is coordinator of national research team and Slovak coordinator of many international projects, leader. I also initiated the "Austria-Slovakia-Hungary" Project for International Cooperation (Vienna-Bratislava-Győr "development triangle") in the EEC in Geneva. He belongs to Group of Independent Experts on European Charter of Local



Self-government, Council of Europe. He was invited speaker by UNIDO conference about Land use in Peking and as rapporteur for governmental conference on regional development in Rangun (Myanmar).

Mr. Roberto CAMAGNI

Professor - Politecnico di Milano (Italy)

Professor in Urban economics and Economic assessment of urban transformation at the Politecnico of Milan. Past-President of the European Regional Science Association (ERSA). Head of the Department for Urban Affairs at the Presidency of the Council of Ministers, Rome, under the first Prodi Government, 1997-98. Author of many scientific papers and a textbook in Urban economics published in Italian, French and Spanish.



Mrs Roberta CAPELLO

Professor - Politecnico di Milano - Building Environment Science and Technology Department (Italy)

Full professor of Regional Economics at Politecnico of Milan. Born in Milan, Italy. First degree in Economics at Università Commerciale Luigi Bocconi, Milan, Italy. Ph.D. in Economics, Free University of Amsterdam, The Netherlands. RSAI (Regional Science Association International) President (2009-2010). Member of the European Organising Committee and Treasurer of the European Regional Science Association (ERSA) (2000-2006). National Secretary of the Italian Section of the International Regional Science Association, 1995-98. Editor in chief of the Italian Journal of Regional Science. Co-Editor of Letters in Spatial and Resource Science, Springer Verlag, Berlin. Member of the editorial board of the Annals of Regional Science and of the Revue d'Economie Régionale et Urbaine. Author of a textbook in Regional Economics, published in Italian (Il Mulino, 2004), and in English (Routledge, 2007). Carrier prize of the 50° ERSA (European Regional Science Association) anniversary (Jonkoping, 2010). Laurea Honoris Causa from the University of Timisoara, Romania (May, 2012).



Mr. Tomaz Ponce DENTINHO

Professor - Univ. dos Açores (Portugal)

Professor in Regional, Environmental and Agricultural Economics at the University of Azores. He is the Executive Director of the Regional Science Association International (RSAI) and President of the Portuguese Association for Regional Development (APDR). Author of scientific papers and co-editor of a textbook in Methods in Regional Science, published in Portuguese.



M. Aziz EL MAOULA EL IRAKI

Professeur - Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (Maroc)

Aziz EL MAOULA EL IRAKI est architecte-géographe, professeur de l'Enseignement Supérieur à l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme de Rabat. Il coordonne la formation doctorale «Urbanisme, gouvernance urbaine et territoires». Ses travaux de recherche portent sur la gestion urbaine et l'émergence de nouveaux acteurs dans le champ urbain (auteur de l'ouvrage «Des notables du Makhzen à l'épreuve de la «gouvernance»»), sur les mobilisations collectives et l'habitat social (codirection de l'ouvrage «Habitat social au Maghreb et au Sénégal. Gouvernance urbaine et participation en questions»). Il a dirigé ou participé à plusieurs programmes de recherche, dont les plus récents sur ; l'émergence d'acteurs locaux dans le champ démocratique et professionnel (PRUD), les pratiques et gestion des périphérie (s) dans les grandes villes du Maghreb (FSP), la justice spatiale (ANR)...Il a également réalisé plusieurs évaluations de projets et programmes de développement au Maroc (infrastructures et équipements ruraux, tourisme rural, urbanisation des terres agricoles, programmes de lutte contre la pauvreté..). Aziz Iraki est aussi membre fondateur de l'Association Targa-Aide pour le développement et de l'Association Marocaine de l'Evaluation (des politiques publiques).



M. Abdelouahed FIKRAT

Directeur de l'Aménagement du Territoire (Maroc)

Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris. En 2006-2008 : Directeur Agence Urbaine de Tétouan ; - 2004-2006 : Directeur Agence Urbaine de Marrakech ; - 1997-2004 : Directeur de l'ERAC/Centre ; - 1996-1997 : Consultant et Directeur Général Adjoint d'un Institut Privé de Formation Continue et de Conseil aux Entreprises ; - 1989-1996 : Directeur Administratif d'une Ecole Supérieure Privée. Fonction officielle actuelle : Directeur de l'Aménagement du Territoire



Mr. Arthur GETIS

Professor of Geography, Emeritus

San Diego State University Department of Geography (USA)

Distinguished Professor of Geography, Emeritus, at San Diego State University. He received his B.S. and M.S. degrees from Pennsylvania State University and his Ph.D. from the University of Washington. He is the co-author of several geography textbooks as well as several books dealing with spatial analysis. He has published widely in the areas of infectious diseases, spatial analysis, and geographic information systems. He is honorary editor of *The Journal of Geographical Systems* and serves on the editorial boards of *Geographical Analysis* and *Annals of Regional Science*. He has held administrative appointments at Rutgers University, the University of Illinois, and San Diego State University (SDSU), where he held the Birch Chair of Geographical Studies. In 2002 he received the Association of American Geographers Distinguished Scholarship Award. Professor Getis is a member of many professional organizations and has served as an officer in, among others, the Western Regional Science Association and the University Consortium for Geographic Information Science. Currently he is Distinguished Professor Emeritus at SDSU.



Mr. Luigi Fusco GIRARD

Professor - Department of Conservation of Architectural and Environmental (Italy)

Full professor of Economics and Environmental Assessment. From November 2011 Department of Conservation of Architectural and Environmental Assets Director. Further, He is president of the International Scientific Committee for Economics of Conservation, International Council of Monuments and Sites (ICOMOS), Paris. And President of Italian Scientific Committee for Economic of Conservation of ICOMOS. Including adjunct professor of the Master in Economic Evaluation Methods of Public and Cultural Heritage, Politehnika of Nova Gorica, Slovenia. Also a member of Scientific Committee of SIEV (Italian Society of Appraisal and Assessment), Rome. And vice President of CESET (Italian Centro Studi Economia ed Estimo Territoriale).



Mr. Eduardo Amaral HADDAD

Professor - University of Sao Paulo (Brazil)

Full Professor at the Department of Economics at the University of Sao Paulo, Brazil, where he teaches courses on Regional and Urban Economics and General Equilibrium Modeling. He is the Director of Research of the Institute of Economic Research Foundation – FIPE – and also holds a position as Adjunct Associate Professor at the Regional Economics Applications Laboratory – REAL – at the University of Illinois at Urbana-Champaign, USA. Dr. Haddad has published on regional and interregional input-output analysis, general equilibrium modeling, and various aspects of regional economic development in developing countries, especially in Brazil and Latin America, in both national and international journals; he has also contributed with chapters in international books in the fields of regional science and economic development. He has acted as the president of the Brazilian Regional Science Association (2008-2010), and the first president of the Regional Science Association of the Americas.



Mr. Wim HAFKAMP

Professor - Erasmus University (Netherlands)

Professor of environmental economics, with 25+ years of experience in research, policy and practice, on issues ranging from transport and environment, urban development and spatial policy, environmental management in industry, waste management and safety to sustainable development. Presently he is member of the Management Board of the Joint Programming Initiative Urban Europe, a multilateral collaboration between 15 member states of the European Union. Simultaneously, he continues as professor of environmental sciences at Erasmus University, where he is involved in the International Ph.D. Program on Sustainable Development, Cleaner Production and Industrial Ecology. He is affiliated with IHS, the international institute for urban development of his university. Until recently he held the position of scientific director of Nicis Institute. His main responsibility was 'Knowledge for Strong Cities', a research program, in which he uses a new framework for collaboration between practice and research. During the periods 2001-2006, Dean of the Faculty of Social Sciences at the Erasmus University Rotterdam; 1994- 2000: Professor of Environmental Sciences, and responsible for the Erasmus center for Sustainability and Management of Erasmus University; 1990-1995; Professor of Environmental and Nature Conservation Studies at the Faculty of Economics and Econometrics at the University of Tilburg; 1988-1995: Senior manager environmental economics at KPMG Environmental Consulting (presently called Sustainability), The Hague; 1984-1988: Head of the Economic-Technological Department of the Institute for Environmental Studies, Free University Amsterdam during the period; and 1977-1983: Assistant Professor, Department of Mathematics and Statistics, Faculty of Economics, University of Amsterdam.



Mr. Geoffrey HEWINGS

*Professor - Regional Economic Applications Laboratory
University of Illinois at Urbana-Champaign (U.S.A)*

Director, Regional Economics Applications Laboratory at the University of Illinois at Urbana-Champaign as well as a Professor in the Departments of Geography, Economics, Agricultural and Consumer Economics, Urban and Regional Planning and Institute of Government and Public Affairs. His undergraduate degree is from University of Birmingham, England and masters and doctorate from the University of Washington, Seattle. Prior to joining the University of Illinois, he served on the faculties of the University of Kent (UK) and the University of Toronto. He has served as a visiting professor at universities in Australia, Israel, Japan, Korea, and China. He received awards from the Fulbright Commission, the Woodrow Wilson Foundation and was designated a University Scholar by the University of Illinois. Professor Hewings main research areas are in the fields of urban and regional analysis, with a strong emphasis on the development and application of large-scale models. His research activities are centered in the Regional Economics Applications Laboratory (REAL), a unit he co-founded in 1989. In Chicago, he has conducted a variety of impacts analyses – on tourism, Marathons, Art Exhibitions and has prepared an occupational information system for the Chicago City Colleges as well as a study examining interdependencies among sub-regions in the metropolitan economy. Current work focuses on the role of interstate trade among the states of the Midwest, the impacts of aging, and in- and out-migration on the Chicago economy through 2050 and the impacts of port efficiency on the Brazilian economy. REAL maintains comprehensive impact and forecasting models for each Midwest state and for the Midwest as a whole; in addition, a monthly forecasting index for Chicago was featured in CRAIN'S CHICAGO BUSINESS for many years. REAL's Chicago 2040 forecasts have been used by Chicago Metropolis 2020 and the Chicago Metropolitan Agency for Planning (CMAP). In addition, REAL provides housing forecasts for Chicago and Illinois on a monthly basis for the Illinois Association of Realtors. His publications include 12 books, over 60 book chapters and 140 articles in major professional journals; he has supervised 48 doctoral dissertations.



Mr. Yoshiro HIGANO

Professor - University of Tsukuba Graduate School of Life and Environmental Sciences (Japan)

Professor of Environmental Policy, Doctoral Program in Sustainable Environmental Studies, Graduate School of Life and Environmental Sciences, University of Tsukuba, Japan. He specializes in Comprehensive Environmental Evaluation, Environmental Remediation Technology Assessment and Environmental Policy. He is President of the Regional Science Association International (RSAI), President of The Japan Section of the RSAI, and Immediate Past President of the Japan Association of Human Symbiosis. He is a Doctoral Degree Council committee member of four international universities abroad including the Free University Amsterdam in Holland. He is Executive Director of Japan Association of Planning Administration, Japan Association of Real Estate Sciences, and Council Board Member of Japan Association for Applied Economics. He is Editor in Chief of five international scholarly journals including Letters in Spatial and Resource Sciences, Studies in Regional Science, and is editorial member of Papers in Regional Science, etc. During his 20 year academic career in Japan, he has produced more than 10 research books and more than 140 papers in refereed journals and conference proceedings, and made more than 10 invited lectures abroad. He received five prizes for articles and three prizes for books, including Prize for the Best Article on Human and Environmental Symbiosis and Prize for the Best Presentation on Human and Environmental Symbiosis. He has devoted his career to education of foreign students for 20 years, especially from China about 60 students. The environmental problems in China are one of his major study areas, and he has visited China many times.



Mr. Charlie KARLSSON

Professor- Jönköping International Business School Jönköping University (Suede)

Doctor in 1988 at Umeå University. He was appointed Professor of Economics at Jönköping International Business School in 2000. Charlie Karlsson is a visiting professor in economics at University West and Professor of Economics at Jönköping International Business School and President of the European Regional Science Association (ERSA). His research interest relates to regional economic development. His work has included contributing towards the definition of a labour market region and to why economic activities tend to be concentrated in certain locations. Professor Karlsson acts as research leader for Uddevalla Symposium, which is held once a year and deals with regional development. The symposium is arranged by University West and Jönköping International Business School.



M. Abdellatif KHATTABI

Professeur- Ecole Nationale Forestière d'Ingénieurs - Chercheur associé à l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (Maroc)

Agronomic engineer from IAV Hassan II Rabat and ESB, Paris France in 1981. Master of Sciences (1988) and PhD in Forestry (1992) from the university of Idaho, USA. Master of Sciences in ITC, university of Louis Pasteur, Strasbourg, France (virtual campus). Full Professor at Ecole Nationale Forestière d'Ingénieurs since 1994, and visiting professor University Hassan II, Casablanca, university Mohamed V, Rabat and University Moulay Ismail, Meknes. Recently affiliated to the Royal Institute (IRES) as a Research Associate. From 1981 to 1994, he was a research scientist at the National Center for Forestry Research. Recent research and development interests deal with integrated natural resources management (water, coastal zones, wetlands, fisheries, etc.), environmental assessment, climate change adaptation, and rural development. Author of many publications (book chapters, papers, documents...), recipient of numerous research grants and consultant for international (UNESCO, ISESCO, UNDP, World Bank...) and national public and private organizations. Fulbright Alumni, member of some professional associations and Lead author for the IPCC fifth report, chapter 5 (coastal zones and low laying areas).



Mr. Robert KLOOSTERMAN

Professor- Amsterdam Institute of Social Science Research (AISSR), University of Amsterdam (Netherlands)

Professor in Economic Geography and Planning, Amsterdam Institute of Social Science Research (AISSR), University of Amsterdam, Honorary Professor Bartlett School of Planning, University College London, and Franqui Professor University of Hasselt, Belgium for 2012. He is currently the Program leader of the AISSR research group Geographies of Globalizations and he was the Director of the Amsterdam Institute of Metropolitan and International Development Studies. He is the scientific adviser of the InFLOWence project on polycentricity in the Mediterranean area (2010-2013) funded under the ERDF MED program. He also advises the municipality of Amsterdam and has advised several Dutch Ministries and the OECD.

In his research, Robert Kloosterman has looked at unemployment, undocumented workers, migrant entrepreneurs, and new economic activities (cultural industries) in cities and, at a higher spatial scale, at networks of cities (polycentric urban configurations). His work combines insights from economic geography, urban planning, historical and economic sociology, social and economic history, and comparative political economy.



Mrs Karima KOURTIT

*Researcher - Department of Spatial Economics
VU University Amsterdam (Netherlands)*

Researcher at the department of Spatial Economics at the VU University Amsterdam. Her main research interests cover entrepreneurship, ethnic migration, innovation, geographic location and spatial clustering of industries including the spatial distribution of firms, cultural heritage, and sustainable regional and urban development. In the past years she has focused her research in particular on new qualitative and quantitative methods for business and policy analysis, as well as on spatial-behavioral analysis of economic agents. She plays also an active role in several national and international scientific networks and professional associations.



From 2009 she has served as a member of the management board and now appointed as a supportive scientific advisor of the scientific advisory board of Joint Programming Urban Europe and of various Dutch ministries, as well as leader and expert of various international research projects related to sustainable diversify, environmental impact of cultural heritage, and complex space-economy on sustainable urban development. In all these fields she has published books and numerous articles).

Mrs Pia LAURILA

Policy Officer -

European Commission

DG Research & Innovation (Belgium)

Officer at the Directorate-General for Research and Innovation of the European Commission in Unit Regional Dimension of Innovation. Her present responsibilities include:

- ▶ Contribution to the development of the research Joint Programming Initiative “Urban Europe – Global Urban Challenges, Joint European Solutions” on side of the Commission. The JPI Urban Europe is a Member State led initiative that coordinates the urban-related research programs of the participating countries in order to exploit synergies between the national research programs and European ones.
- ▶ Support to policy developments in the area of regional dimension of innovation.
- ▶ Management of projects funded under the Regions of Knowledge and Research Potential Programs of the Seventh Framework Program for Research and Technological Development (FP7).
- ▶ Before assuming her present responsibilities in spring 2011, she worked several years for the FP7 Socio-economic Sciences and Humanities (SSH) Theme, where her tasks included, among other things, development and management of the research focused on regional economics.



M. Abdellah LEHZAM

Professeur

Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (Maroc)

Economiste de formation (Doctorat d'Etat en Sciences économiques de l'université Jean Monnet de Saint Etienne, France) spécialiste de l'économie urbaine et immobilière. Professeur de l'enseignement supérieur à l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU) de Rabat au Maroc. Ancien directeur de cet institut de 1997 à 2007. Consultant auprès des organismes nationaux et internationaux sur les questions de développement urbain et de l'habitat urbain. Il est auteur ou co-auteur d'ouvrages et d'articles sur les questions du logement et de la planification urbaine



Mr. Hans LÖÖF

Professor

The Royal Institute of Technology

Division of Economics (Switzerland)

Professor of Economics at the division of Economics at the Department of Industrial Economics and Management, KTH. He is also deputy director at the Centre of Excellence for Science and Innovation Studies, CESIS, which in 2010 was awarded the status of a Centre of Excellence by the Swedish Governmental Agency for Innovation Systems, VINNOVA, with the overall assessment "Outstanding at the forefront of international research".

Hans Lööf's main research interest is Economics of Innovation and Growth which includes a number of quite disparate economic fields, including macroeconomics (international trade), industrial organization (the strategies and interactions of innovative firms), public finance (policies for encouraging private sector innovation), economic development (innovations systems) and economics geography (agglomerations and accumulation of knowledge and spillover).

Lööf has published in a number of journals including Applied Economics, Research Policy, International Business Review, Journal of Technology Transfer, Annals of Regional Science, Applied Economic Quarterly, The World Economy, Scandinavian Journal of Economics, Journal of Evolutionary



Economics, Review of World Economics, Economics of Innovation and New Technology, Structural Change and Economic Dynamics, International Journal of Production Economics. In 2012 Hans Lööf is co-editing the book Innovation and Growth – From R&D strategies of innovating firms to economy-wide technological change. Oxford University Press. In 2010 he received research funding from the prestigious British Academy, (Multinational firms and knowledge spillover).

Mrs Cathy MACHARIS

Professor

Vrije Universiteit Brussel department MOBI (Belgium)

Professor at the Vrije Universiteit Brussel. She teaches courses in operations and logistics management, as well as in transport and sustainable mobility. Her research group MOBI – (Mobility, Logistics and Automotive Technology) is an interdisciplinary group focusing on sustainable logistics, electric and hybrid vehicles and travel behaviour. She has been involved in several regional, national and European research projects dealing with topics such as the location of intermodal terminals, assessment of policy measures in the field of logistics and sustainable mobility, electric and hybrid vehicles, etc. She is the chairwoman of Brussels Mobility Commission. Website: www.mobi.vub.ac.be



Mrs Francesca MEDDA

Professor - Reader in Transport Studies

Dept of Civil, Environ & Geomatic Eng

Faculty of Engineering Science (United Kingdom)

Associate Professor in Applied Economics at the University College London (UCL). From 2010 she is the Director of the UCL QASER (Quantitative and Applied Spatial Economics Research) Laboratory. Her research focuses on project finance, financial engineering and efficiency evaluation. Her work has been published in leading academic and practitioner journals. She has been an advisor to The European Investment Bank, The World Bank, DEFRA (UK), UNESCO, UN-Habitat, and UITP. From 2007 she has been a member of the Executive Board of Directors of one of the major public transport companies in Italy.



M. Said MOUFTI

Directeur de recherche

Institut Royal des Etudes Stratégiques (Maroc)

Docteur en relations économiques internationales. Il a débuté sa carrière professionnelle en 2000 au Ministère des Affaires Economiques et Générales avant de rejoindre, en 2001, le Ministère de l'Economie et des Finances où il a occupé le poste de chef du service de la Conjoncture Internationale à la Direction des Etudes et des Prévisions Financières. Depuis septembre 2008, M. Said MOUFTI a rejoint l'Institut Royal des Etudes Stratégiques en tant que chercheur principal. Depuis avril 2010, il est Directeur de Recherche à l'IRES et coordonne les travaux de l'Institut sur la compétitivité globale du Maroc. Auteur de plusieurs études et recherches sur les questions économiques et financières du Maroc et de plusieurs articles scientifiques publiés dans des journaux et revues spécialisés.



M. Tawfik MOULINE

Directeur Général

Institut Royal des Etudes Stratégiques (Maroc)

Après un début de carrière professionnelle à l'Office Chérifien des Phosphates et à la Société Nationale de Sidérurgie, Tawfik Mouline rejoint, en janvier 1979, le Département du Premier Ministre en tant que chargé de mission. Entre août 1982 et juin 1995, il assume plusieurs responsabilités au sein du groupe ONA. Entre juillet 1995 et juin 2003, il est à la tête de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières au Ministère de l'Economie et des Finances. En juillet 2003, il rejoint le Cabinet Royal en tant que chargé de mission. En novembre 2007, il est nommé directeur général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques. Mohammed Tawfik MOULINE est l'auteur d'un nombre important d'études publiées dans des revues nationales et internationales. Il est Président de l'Association Marocaine de Prospective de 1999 à 2004 et membre du comité scientifique de plusieurs institutions.

Mohammed Tawfik MOULINE est diplômé de l'Ecole Polytechnique de Paris (X) en 1974 et de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris en 1976. Il est Officier de l'Ordre du Mérite par décret du Président de la République française depuis juin 2004.



Mr. Peter NIJKAMP

Professor

Department of Spatial Economics

VU University Amsterdam (Netherlands)

Professor in regional and urban economics and in economic geography at the VU University, Amsterdam. His main research interests cover quantitative plan evaluation, regional and urban modeling, multi-criteria analysis, transport systems analysis, mathematical systems modeling, technological innovation, entrepreneurship, environmental and resource management, and sustainable development. In the past years he has focused his research in particular on new quantitative methods for policy analysis, as well as on spatial-behavioral analysis of economic agents. He has a broad expertise in the area of public policy, services planning, infrastructure management and environmental protection. In all these fields he has published many books and numerous articles. He is member of editorial/advisory boards of more than 30 journals. He has been visiting professor in many universities all over the world. According to the RePec list he belongs to the top-30 of well-known economists world-wide. He is past president of the European Regional Science Association and of the Regional Science Association International. He is also a fellow of the Royal Netherlands Academy of Sciences, and past vice-president of this organization. From 2002 – 2009 he has served as president of the governing board of the Netherlands Research Council (NWO). In addition, he is past president of the European Heads of Research Councils (EUROHORCs). He is also fellow of the Academia Europaea, and member of many international scientific organizations. He has acted regularly as advisor to (inter)national bodies and (local and national) governments. In 1996, he was awarded the most prestigious scientific prize in the Netherlands, the Spinoza award. At present, he is honorary university professor. Detailed information can be found on <http://personal.vu.Nederland/p.nijkamp>.



M. Fathallah OUALALOU

Maire de Rabat (Maroc)

Docteur en économie à Paris en 1968. Professeur à la faculté de droit de Rabat, de Casablanca et de l'ENA. De 1968 à 1997, il a publié de nombreux travaux dans des domaines tels que la théorie économique, l'économie financière, l'économie des pays du Maghreb et le monde arabe et ses relations avec l'Europe. En 1972, il a contribué à la création de l'Association des économistes marocains dont il est président depuis 1982., Président de l'Union des économistes arabes à plusieurs reprises. Conseiller municipal à Rabat et député à la Chambre des représentants. Le 14 mars 1998, feu Hassan II l'a nommé ministre de l'Economie, des Finances, de la Privatisation et du Tourisme. Du 7 novembre 2002 au 15 octobre 2007, il a été Ministre des Finances et de la Privatisation. Le 23 juin 2009, il est élu Maire de Rabat.



Mr. Andres Rodriguez POSE

Professor

Department of Geography and Environment

London School of Economics (United Kingdom)

Professor of Economic Geography in the Department of Geography and Environment, London School of Economics, UK. He is the current holder of current holder of a European Research Council (ERC) Advanced Grant and of a Leverhulme Trust Major Research Fellowship. He is also Vice-President of the European Regional Science Association. He has a long track record of research in regional growth and disparities, fiscal and political decentralization, regional innovation, and development policies and strategies and has acted as consultant on these fields to several Directorates of the European Commission, the European Investment Bank, the World Bank, the Cities Alliance, the OECD, the International Labor Organization, and the Confederación Andina de Fomento, among others. He directed a major World Bank/Cities Alliance report entitled 'Understanding Your Local Economy' and has also been visiting professor at a number of universities, including the College of Europe (Belgium), Cambridge (UK), and Hanover (Germany). He is the only social scientist to have been awarded the Royal Society-Wolfson



Research Merit Award. Other past academic awards include a Philip Leverhulme Prize and a Royal Geographical Society Gill Memorial Award, both for his contribution to our understanding of regional disparities and development. Among his books, we could highlight *The Dynamics of Regional Growth in Europe* (Oxford, Oxford University Press, 1998), *The European Union: Economy, society, and polity* (Oxford, Oxford University Press, 2002), and *Local and Regional Development* (London, Routledge, 2006). He has also published more than 100 papers in peer-reviewed journals, is the joint managing editor of *Environment and Planning C*, an editor of *Economic Geography*, and sits on the editorial board of 18 scholarly journals.

Mr. Neil REID

Professor

Urban Affairs Center 2920 Sherbrooke Road

Department of Geography and Planning Toledo (U.S.A)

Professor of Geography and Planning and Director of the Urban Affairs Center at the University of Toledo. He has also held an appointment as a Visiting Professor in the European Faculty of Engineering at Czestochowa University of Technology in Poland. He holds a Ph.D. in Geography from Arizona State University. Professor Reid's research interests are in the area of local economic development. He has a particular interest in the dynamics of local economic development in cities that are located in old industrial regions of the United States. He is the 2009 recipient of the Distinguished Service Award from the Regional Development and Planning Specialty Group of the Association of American Geographers. Professor Reid currently serves as Chair of the International Geographical Union's Commission on the Dynamics of Economic Spaces. He represents RSA Americas on the RSAI Council, is Editor for the Americas for *Regional Science Policy and Practice*, and will begin duties as the next Executive Director of the North American Regional Science Council in January 2013.



Mr. Jean-Claude THILL

Professor University of North Carolina at Charlotte (U.S.A)

Knight Distinguished Professor of Public Policy in the Department of Geography and Earth Sciences at the University of North Carolina at Charlotte. Professor Thill's research focuses on the spatial dimensions of socio-economic organizations, particularly the interfacing between transportation and mobility systems, and urban land use, urban forms and functions. During his career, he has authored or co-authored over a hundred publications. He is the Editor-in-Chief of *Computers, Environment and Urban Systems*, Associate Editor of *Geographical Analysis*, and GIScience Area Editor of *Networks and Spatial Economics*. He has served as Executive Director of the North American Regional Science Council, a branch of the Regional Science Association International, since 2005. He is Vice-President and President-Elect of the Regional Science Association International.

He is on the editorial board of a number of regional, national, and international journals in the fields of geography, GIScience, regional science, and spatial planning. He is the recipient of multiple awards, including the 2012 Edward L. Ullman Award, the 2009 Michael Breheny Prize, the 2008 David Boyce Award, the 1996 J.G.D. Hewings, and the 1988 Philippe Aydalot Prize.



M. Tarik TLIGUI

2^{ème} Vice-Président - Commune Urbaine d'Assilah (Maroc)

Docteur en pharmacie, spécialité sciences sanitaires lauréat de la faculté de pharmacie de Grenade en Espagne, M. Tarik TLIGUI est pharmacien d'officine et président du syndicat des pharmaciens depuis 1997. Il est membre actif au sein de plusieurs associations de la société civile au niveau de la ville d'Assilah, secrétaire général adjoint de la fondation Forum d'Assilah. En 2009, il a été élu membre du conseil communal de la commune urbaine d'Assilah où il siège depuis 2009, en tant que 2^{ème} vice-président, chargé des finances et de l'urbanisme.



Mr. André TORRE

Researcher

UMR SAD-APT Agro Paristech (France)

Doctor in economics and accredited to supervise research, he is currently 1st class Research Director at INRA (National Institute for Agronomic Research), professor at Agro Paris Tech (the main French school of engineers in this field) in Paris and guest lecturer in several French universities. He is currently head of the national PSDR (For and About Regional development) research program, which involves various teams and stakeholders belonging from ten French regions, and manager of the « Proximity team » of the UMR SAD-APT (INRA - Agro Paris Tech). He is also Chief Editor of the *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* and immediate past-President of the French speaking section of ERSR (ASRDLF). André Torre has published 11 books and 15 special issues of scientific peer review journals, as well as more than a hundred papers on the topics of proximity, innovation and regional development. His research was for a long time at the cross roads of spatial and industrial economics; It has in recent years become more multi-disciplinary and focused increasingly on questions related to land use planning and sustainable development processes, mostly on issues related to space and coordination between people or groups of people. The main topic of his research currently focuses on the analysis of proximity relations and on their importance in processes of coordination between people. It centers on two main areas: Local interactions between innovative firms and, more particularly, the role played by geographical proximity in the transfer of knowledge; and territorial governance, land use and neighborhood conflicts. This multidisciplinary approach aims to identify and define conflicts, as well as the different ways of managing and solving them.



REFERENCES

Mr. Peter NIJKAMP and Mrs. Karima KOURTIT

Nijkamp, P. and Kourtit, K., (2012), *The New Urban Europe: Global Challenges and Local Responses in the Urban Century*, *European Planning Studies*, pp. 1–25.

Nijkamp, P., *XXQ Factors for Sustainable Urban Development: A Systems Economics View*, *Romanian Journal of Regional Science*, vol. 2, no. 1, 2008, pp. 1-34.

Mrs. Rachel S. FRANKLIN

LUTZ, W., B.C. O'NEILL, and S. SCHERBOV. 2003. Europe's population at a turning point. *Science* 299 (5615):1991.

PLANE, D, and P. Rogerson. 1994. *The geographical analysis of population: with applications to planning and business*: Wiley.

TEITELBAUM, M.S. "The Fear of Population Decline." *Population Today* 15, no. 3 (1987): 6.

VAN DE KAA, D.J. "Europe's Second Demographic Transition." *Population Bulletin* 42, no. 1 (1987): 1.

M. Abdelouahed FIKRAT

Le référentiel de la politique de la ville, 2012, Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville.

Cahier des prescriptions spéciales de l'étude sur le Schéma d'Orientation pour le Renforcement de l'Armature Urbaine, en cours de finalisation, novembre 2012, DAT.

Etude relative au Bipôle Tanger-Tétouan 2011, DAT.

Etude relative au Bipôle Fés-Meknés 2011, DAT.

Etude relative à la Stratégie de développement et de promotion des petites villes au Maroc, diagnostic, 2011, DAT.

Etude relative au Schéma d'Organisation Fonctionnel et d'Aménagement de l'aire métropolitaine centrale 2010, DAT.

Le Schéma National de l'Aménagement du Territoire, 2004, DAT.

La Charte Nationale de l'Aménagement du Territoire, 2000, DAT.

Mr. Neil REID and Mrs. Sujata SHETTY,

- BEAUREGARD, ROBERT A. 2007. Shrinking Cities in the United States in Historical Perspective: A Research Note. Center for Global Metropolitan Studies Conference on The Future of Shrinking Cities - Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context (<http://metrostudies.berkeley.edu/shrinking.html>), 8pp.
- GLAESER, Edward L. 2005. Reinventing Boston: 1630-2003. *Journal of Economic Geography*, vol. 5, pp. 119-153.
- KLEPPER, Steven. 2007. Disagreements, Spinoffs, and the Evolution of Detroit as the Capital of the U.S. Automobile Industry. *Management Science*, vol. 53, no4, pp. 616-631.
- MCCANN, Eugene J. 2004. 'Best Places': Interurban Competition, Quality of Life and Popular Media Discourse. *Urban Studies*, vol. 41, no10, 1909-1929.
- MCCANN, Eugene J. 2007. Inequality and Politics in the Creative City-Region: Questions of Livability and State Strategy, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31 no1, pp. 188-196.
- SAFFORD, Sean. 2009, *Why the Garden Club Couldn't Save Youngstown*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 212pp.
- SCHILLING, Joseph and Jonathan LOGAN. 2008 Greening the Rust Belt: A green infrastructure model for right sizing America's shrinking cities. *Journal of the American Planning Association*, vol. 74, no 4, pp. 451-466.
- SHAPIRO, Jesse M. 2005. Smart Cities: Quality of Life, Productivity, and the Growth Effects of Human Capital. National Bureau of Economic Research, Working Paper 11615, pp. 1-8.
-

Mr. André TORRE and Mrs. Markéta BRAINE-SUPKOVA,

- Barles S., 2005, A metabolic approach to the city: Nineteenth and twentieth century Paris, in Luckin B., Massard-Guilbaud G., Schott D. (eds.), *Resources of the City : Contributions to an Environmental History of Modern Europe*, Ashgate, Aldershot, 299 p.
- Coley, D., Howard, M. and Winter, M., 2009, "Local food, food miles and carbon missions: A comparison of farms shop and mass distribution approaches", *Food policy*, 34, 150-155.
- Commissariat général au développement durable, 2011, « L'artificialisation des sols s'opère aux dépens des terres agricoles », *Le Point Sur*, Février, n°75, 4 p.
- Despommier D., 2010, *The Vertical farm*, Thomas Dunne, St Martin's Press, New York.
- Kebir L., Torre A., 2013, "Geographical proximity and new short supply food chains", in Lazeretti L. (ed), *Creative Industries and Innovation in Europe, Concepts, Measures, and Comparative Case Studies*, Routledge, N. York, 328 p.
- Koc M., Rae R. M. , Mougeot L.J.A, Welsh J., 2000, *Arm cities against hunger, Sustainable urban food systems*, IDRC, Montréal.

Steel C.,2009, Hungry City, How food shapes our lives, Vintage, London.
Van Veenhuizen R., 2006, Cities Farming for the Future, Urban Agriculture for Green and Productive Cities, RUA Foundation, International Institute of Rural Reconstruction, ETC-Urban Agriculture.

Mr. Milan BUCEK

GEENHUIZEN, M –NIJKAMP, P.:Creative Knowledge Cities, Edward Elgar Publishing, 2012

NIJKAMP Peter – Kourtit Karima: New Urban World, ERSA Congress, Bratislava, 2012

Long-term Vision of Slovak Republic, Bratislava : Institute of Economics, Slovak Academy of Sciences, : VEDA, vydavateľstvo SAV, 2008.

POLYCE, Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe Targeted Analysis 2013/2/12, (Draft) Final Report |Version 27 February 2012, ESPON & Vienna University of Technology,2012., 70 p.

Regional Strategy for Slovakia in the Next Planning Period of the EU (2007-2013), Ministry of Regional Development, Slovakia, 2006

REHAK Stefan : Mestská liga: migrácia vysokoškolsky vzdelaného obyvateľstva do miest v SR v

rokoch 1996 - 2011, Krenar Working Paper, University of Economics in Bratislava.

M. Abdellatif KHATTABI

GIEC, 2007. Bilan 2007 des changements climatiques sur les bases physiques, Quatrième rapport d'évaluation, Résumé à l'intention des décideurs, Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat. 25p.

MATEE, 2003. Plan National de Protection contre les Inondations et Impacts ouvrages de protection sur l'environnement, Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement/Secrétariat d'Etat Chargé de l'Eau.153p.

Chastan B., Gilard O., Givone P., Oberlin G. 1995. Elément de réflexion pour une meilleure prise en compte du risque d'inondation, Ingénieries-EAT, N°2, pp : 13-20.

Khattabi, A., 2003 : Rapport socio-économique dans la lagune de Nador. Projet MedWetCaost –Maroc, PNUE/ Scrc. Etat. Envir/Depart. Des Eaux et Forêts Maroc, 92p.

Naulet, R. 2002 : Utilisation de l'information des crues historique pour une meilleure prédétermination du risque d'inondation, application au bassin de l'Ardèche à Vallon Pont-d'Arc et St-Martin d'Ardèche. Thèse de Doctorat, Université de Québec-Institut National de la Recherche Scientifique : Eau-Terre-Environnement, Québec, Canada, 322p.

Ofella, O. 2004. Contribution à la cartographie des zones vulnérables aux inondations : applications de la méthode INONDABILITE cas de la ville de Bel Abbès. Mémoire de Magister, Ecole Nationale Supérieure d'Hydraulique, Blida, Alger, 250p.

Stern, N., 2006. "The Economics of Climate Change", The Stern Review. Cambridge: Cambridge University Press.

IPCC, 2012: Summary for Policymakers. In: Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation [Field, C.B., V. Barros, T.F. Stocker, D. Qin, D.J. Dokken, K.L. Ebi, M.D. Mastrandrea, K.J. Mach, G.-K. Plattner, S.K. Allen, M. Tignor, and P.M. Midgley (eds.)]. A Special Report of Working Groups I and II of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, UK, and New York, NY, USA, pp. 3-21.

Mr. Eduardo HADDAD and Mrs. Eliane TEIXERIA,

OKUYAMA, Yasuhide. Economic modeling for disaster impact analysis: past, present, and future. *Economic Systems Research*, v. 19, n. 2, p. 115-124, 2007.

ROSE, Adam. Economic principles, issues, and research priorities in hazard loss estimation. In: OKUYAMA, Yasuhide; CHANG, Stephanie E.. *Modeling spatial and economic impacts of disasters*. New York: Springer, 2004.

Mr. Peter BATEY

ABERCROMBIE, Patrick. *Town and Country Planning*, 1933, London : T. Butterworth
BOR, Walter. *Interim Planning Policy for Liverpool*, 1965, Liverpool : Liverpool City Council.

CEMAT. *Glossary of Key Expressions Used in Spatial Development Policies in Europe*, Document presented at the 14th Session of the European Conference of Ministers responsible for Spatial/regional Planning, Lisbon, Portugal, 26-27 October 2006.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT. *Development Plans : A Manual on Form and Content*, 1970, London : HMSO.

HARRIS, Neil and HOOPER, Alan. Re-discovering the 'spatial' in public policy and planning : an examination of the spatial content of sectoral policy documents. In : *Planning Theory and Practice*, 5(2), 2004, 147-169.

HOWARD, Ebenezer. *Tomorrow! A Peaceful Path to Real Reform*, 1898, London : Swan Sonnenschein.

LIVERPOOL CITY COUNCIL. *Core Strategy for Liverpool*, 2012, Liverpool : Liverpool City Council.

LONGSTRETH-THOMPSON, Francis. *Merseyside Plan 1944, 1945*, London : HMSO.

OFFICE OF THE DEPUTY PRIME MINISTER. Delivering Sustainable Development : Planning Policy Statement 1, 2004, London : HMSO.

M. Abdellah LEHZAM,

UN HABITAT « State of the world's cities 2012/2013: Prosperity of cities », 2012
Fonds des Nations Unis pour la Population (UNFPA), Rapport : « Etat de la population mondiale 2007, Libérer le potentiel de la croissance urbaine », 2007.
En incluant les centres ruraux érigés en centres urbains selon les critères du HCP, le nombre serait de 391 centres urbains. Voir : HCP « Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2004 : Rapport National » 2005 p 14
Banque Mondiale « Secteur des déplacements urbains, note de stratégie sectorielle » Documents de BM, avril 2008
Ministère de l'Intérieur, Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace « Cadre d'orientation pour une stratégie de développement urbain », Rabat, 2009

Mrs. Francesca Romana MEDDA,

AICD (2009) Beyond The Bottlenecks: Ports in Africa. The World Bank: Washington.
International Monetary Fund (2011) Regional Economic Outlook: Recovery and New Risks, IMF: Washington.
World Bank (2010) Why does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan Ports? The World Bank: Washington

Mr. Hans LOOF,

Beckmann, M.J. 2000. Interurban Knowledge Networks. In: Batten D (ed), *Learning, Innovation and Urban Evolution*, Kluwer Academic, London, 127-135.
Dosi, G., Nelson, R.R., 2010. Technical Change and Industrial Dynamics as Evolutionary Processes. In B. Hall and N. Rosenberg (eds.) *The Economics of Innovation*, Elsevier
Jacobs, J., 1969. *The Economy of Cities*. New York; Vintage.
Marshall, A., 1890. *Principles of Economics*. London: Macmillan and Co.
Polanyi, M. 1966. *The Tacit Dimension*. Doubleday & Company, New York.
Porter, M. 1990. *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press.
Romer, P.M. 1986. Increasing Returns and Long-Run Growth *Journal of Political Economy* 94, 1002-1037

Von Hippel, E.1994. Sticky Information and the Locus of Problem Solving: Implications for Innovation. *Management Science* 40, 429-439.

Mr. Marco ACRI and Mrs. Sasa DOBRICIC,

Andrej Hrausky and Janez Kozelj, Architectural Guide to Ljubljana, Ljubljana, Heart Edition, 2007

Breda Mihelic, Historic town of Ljubljana, the place for tourists and/or town residents, E-Journals, Rivista di Scienze del turismo, 2/2010

<http://ljubljanaforum.com>

Xavier Greffe, Concept study on the role of Cultural Heritage as the fourth pillar of Sustainable Development, Report in SUSTCULT Project, SEE Programme, 2012 (http://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCQQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sustcult.eu%2Fforce.php%3Fpercorso%3Dfile%2Fdownload%2F59%2F1341237725concept_study_on_the_methodology_of_cultural_heritage_as_the_4th_pillar_of_SD.pdf&ei=PwqPUI7YB6Gh4gT4gYGgCQ&usg=AFQjCNGHAAAYOPPSIWGawIJ9H1zokMh0S9Q)

Mrs. Cathy MACHARIS, Sara VERLINDE and Lauriane MILAN,

Behrends, S. Urban freight transport sustainability. Framework, CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY, 2011

DGMOVE. European Commission: Study on Urban Freight Transport, 2012

Fandel, G., & Spronk, J. Multiple criteria decision methods and applications. Berlin: Springer Verlag, 1985

Freeman, R. E. Strategic Management: A Stakeholder Approach. (Pitman, Ed.) Management, vol. 1, 276 pp, Pitman. doi:10.2139/ssrn.263511, 1984

Guitoni, A., & Martel, J. M. Tentative Guidelines to help choosing an appropriate MCDA method. European Journal of operational Research, vol. 109, n°2, 509–521 pp, 1998

Macharis, C. The importance of stakeholder analysis in freight transport. Quartely journal of transport law, Economics and engineering, vol. 8, n°25-26, 114–126 pp, 2005

Macharis, C. Multi-criteria Analysis as a Tool to Include Stakeholders in Project Evaluation: The MAMCA Method, in HAEZENDONCK, E. (Ed.), Transport Project Evaluation, Extending the Social Cost–Benefit Approach, Cheltenham, Edward Elgar, 115-131 pp, 2007

Macharis, C., & Melo, S. Multiple views on City Distribution: a state of the art. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2010

Macharis, Cathy, de Witte, A., & Ampe, J. The multi-actor, multi-criteria analysis methodology (MAMCA) for the evaluation of transport projects: Theory and practice.

Journal of Advanced Transportation, vol. 43, n°2, 183–202 pp, doi:10.1002/atr.5670430206, 2009
Marcucci, E., & Danielis, R. The potential demand for an urban freight consolidation centre. *Transportation*, vol. 35, n°2, 269–284 pp, 2008
Quak, H. Sustainability of Urban Freight Transport. Retail Distribution and Local Regulations in Cities (Erasmus Un.). Rotterdam, 2008
STRAIGHTSOL. Deliverable 3.2, Report on stakeholders, criteria and weights, 2012a
Witlox, F. Stadsdistributie, dé oplossing voor de tanende (groot) stedelijke mobiliteit? Mobiliteit en (groot)stedenbeleid, 2006

Mrs. Emma FOLMER and Mr. Robert C. KLOOSTERMAN,

Becker, P. and R.C. Kloosterman (forthcoming), "Business spaces between entrepreneurs and opportunities".
De Vaus, D. (2001), *Research Design in Social Research*. Sage: New York.
Florida, R. (2002), *The Rise of The Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York.
Folmer, E.C and A. Risselada (2012), 'Planning the Neighbourhood Economy: Land-Use Plans and the Economic Potential of Urban Residential Neighbourhoods in the Netherlands', *European Planning Studies*, DOI:10.1080/09654313.2012.722965
Gabriel, Y. and T. Lang (2006), *The Unmanageable Consumer (Second Edition)*. London: Sage Publications.
Kloosterman, R.C. (2010) 'Matching opportunities with resources: A framework for analysing (migrant) entrepreneurship from a mixed embeddedness perspective', *Entrepreneurship and Regional Development* (22:1): 25-45
Kloosterman, R.C. (2012), 'Planning for Creativity. The Transformation of the Amsterdam Eastern Docklands'. In: I. Helbrecht and P. Dirksmeier (Eds.), *Life, Work, and Space in the New Downtown*. Farnham: Ashgate: 61-83.
Marcuse, P. (1997), 'The enclave, the citadel, and the ghetto what has changed in the Post-Fordist U.S. city', *Urban Affairs Review* (33:2): 228-264.
Mumford, L. (1961), *The City in History; Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*. London: Penguin Books.
Scott, A. J. (2008) *Social Economy of the Metropolis: Cognitive-Cultural Capitalism and the Global Resurgence of Cities*. Oxford: Oxford University Press
Scott, A.J. (2011), 'Emerging cities of the third wave', *City* (15): 289-321.
Sleutjes, B. (2012), *Neighbourhood Effects on Firm Strategy*. Dissertation Universiteit Utrecht: Utrecht.
Storper, M. and A.J. Venables, (2004), 'Buzz: face-to-face contact and the urban economy', *Journal of Economic Geography* (4:4): 351-370.
Taylor, P. J. (2004) *World City Network, A Global Urban Analysis*. Routledge, London.

Mr. Luigi FUSCO GIRARD,

LUIGI, Fusco Girard and TUZIN, Baykan. Culture in International Sustainability Practices and perspectives: the Experience of Slow City Network-Città Slow. In: The Ashgate Research Companion to Planning and Culture, Greg Young and Deborah Stevenson Editors, 2012.

PATRICK, Geddes. Cities in evolution. London, Williams & Norgate, 1915.

JOE, Ravetz. Urban Synergy Foresight. In: Urban governance in the EU, 31-44. Brussels, EU Committee of the Regions, 2011.

MICHAEL, Porter and MARK, Kramer. Creating Shared Value. In: Harvard Business Review, January-February/2011.

PETER, Nijkamp. Retraction of A Schumpeterian Model of Entrepreneurship, Innovation, and Regional Economic Growth. In: International Regional Science Review, vol. 35, n°4(2012).

LUIGI, Fusco Girard. Multidimensional evaluation processes to manage creative, resilient and sustainable city. In: Aestimum, vol. 59, n°12/2011, 123-139 pp.

Mr. Jean-Claude THILL,

BATTY Michael., and DENSHAM, Paul (1996) Decision Support, GIS, and Urban Planning. Centre for Advanced Spatial Analysis. University College London, London, http://www.acturban.org/biennial/doc_planners/decission_gis_planning.htm

HARRIS, Britton (1989) Beyond Geographic Information Systems: Computers and the Planning

Professional. In: Journal of the American Planning Association, vol. 55, 85-90 pp.

LANEY, Doug (2012) The Importance of 'Big Data': A Definition. Gartner Inc.

LOLONIS, Panos (1990) Methodologies for Supporting Locational Decision Making: State of the Art and Research Directions. Discussion paper No. 44. Department of Geography, University of Iowa, Iowa City, IA.

LONG, Ying, and Jean-Claude THILL (2012) Bus Landscapes: Analyzing Commuting Pattern Using Bus Smart Card Data in Beijing, Geoinformatics Conference, Hong Kong, June 2012.

Lowry, Ira (1964) A Model of Metropolis. Rand Corporation, Santa Monica, CA.

THILL Jean-Claude, Elizabeth C. DELMELLE, Jae Soen SON, Kailas VENKITASUBRAMANIAN, Yuhong ZHOU, Zhaoya GONG, and Amr ALI (2011) Charlotte Land Use and Economic Simulator. Presented at the Annual North American Meetings of the Regional Science Association International, Miami, FL.

THILL, Jean-Claude, Eric M. DELMELLE, Dominique PEETERS and Isabelle THOMAS (2012) Dynamic School Location under Demand Uncertainty, with Modular Capacity and Facility Age Constraints, World Congress of the Regional Science Association International, Timisoara, Romania, May 2012.

WADDELL, Paul, Alan BORNING, Michael NORTH, Nathan FREIER, Michael BECKE, and Gudmundur ULFARSSON (2003) Microsimulation of Urban Development and Location Choices: Design and Implementation of UrbanSim. Networks and Spatial Economics, vol. 3, 43-67 pp.

YUAN, J., Yu ZHENG, X. XIE, and G. SUN (2011) Driving with Knowledge from the Physical World, KDD'11, San Diego, CA.

YUAN, J., Yu ZHENG, and X. XIE (2012) Discovering Regions of Different Functions in a City Using Human Mobility and POIs, ACM KDD'12, Beijing, China.

Mr. Tomaz Ponce DENTINHO,

Capello, R & Dentinho TP (2012) – Globalization trends and regional development, dynamics of FDI and human capital flows. Introduction. Edgar Elgar, UK.

UN- HABITAT (2010) - World Cities 2010/2011: Bridging the Urban Divide.

<http://data.worldbank.org/>

Mr. Roberto Camagni, Mrs. Roberta Capello, Mrs. Andrea Caragliu,

Alonso, W. (1971). "The economics of urban size", Papers and Proceedings of the Regional Science Association, 26: 67-83.

Camagni R. (2001), "The economic role and spatial contradictions of global city-regions: the functional, cognitive and evolutionary context", in A.J. Scott, Global city-regions: trends, theory, policy, Oxford University Press, Oxford, 96-118

Camagni, R. (2011). "Principi di economia urbana e territoriale", Rome (IT): Carocci.

Fujita, M. (1989). "Urban economic theory: land use and city size", Cambridge (UK): Cambridge University Press.

Syverson, C. (2011). "What determines productivity?", Journal of Economic Literature, 49 (2): 326–365.

PROGRAMME/PROGRAM

LUNDI 1^{er} OCTOBRE 2012

8.30	Accueil des participants
09.00-10.00	<p style="text-align: center;"><u>Séance d'ouverture</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Mot d'ouverture par M. Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques- Intervention de M. Nabil BENABDELLAH, Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville- Intervention de M. Fathallah OUALALOU, Maire de Rabat « La politique urbanistique de la capitale du Royaume, ville inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO »- Intervention de M. Abdelkrim BENNANI, Président de l'Association Ribat Al Fath pour le Développement Durable « Les impératifs environnementaux et de développement durable de la ville de Rabat »- Introduction de la thématique de la rencontre scientifique « Les défis futur du nouveau monde urbain » par M. Peter NIJKAMP, Professeur, Université libre d'Amsterdam
10.00	Pause-café
10.15-11.30	<p style="text-align: center;"><u>Session 1 : Futur des villes</u></p> <p>Modérateur : M. Yoshiro HIGANO, Président de Regional Science Association International, Université de Tsukuba (Japon)</p> <p>Rapporteurs : Mme Roberta CAPELLO et M. Abdelaziz ADIDI</p> <ul style="list-style-type: none">- Le futur des villes : une perspective globale par M. Peter NIJKAMP et Mme Karima KOURTIT, VU, Université d'Amsterdam (Pays-Bas)- Enjeux environnementaux des villes africaines par M. Arthur GETIS, Université d'Etat de San Diego (Etats-Unis)- Quelle stratégie, en termes de développement urbain et de renforcement de la compétitivité économique de la ville de Casablanca ? par M. Hamid BEN ELAFDIL, Directeur du Centre Régional d'Investissement du Grand Casablanca (Maroc)- Lecture démographique « Tea Leaves » : variation de la population et futurs urbains par Mme Rachel S. Franklin, Université Brown Providence, RI (Etats-Unis)

Session 2 : Utilisation des terres et environnement dans les villes

Modérateur : M. Mourad AMIL, Directeur de l'Agence Urbaine de Kelaat Seraghna

Rapporteurs : Mme Karima KOURTIT et M. Tomaz LOPEZ CAVALHEIRO Ponce DENTIHNO

11.30-13.00

- **La question urbaine dans la politique d'aménagement du territoire** par M. Abdelouahed FIKRAT, Directeur de l'Aménagement du Territoire (Maroc)
- **Durabilité dans le nouveau monde urbain : leçons apprises des villes qui se rétrécissent** par M. Neil Reid, Université de Toledo, Ohio (Etats-Unis)
- **Comment nourrir les villes : le conflit d'usage des terres et l'agriculture urbaine ?** par M. André TORRE, UMR SAD-APT Agro Paristech (France)
- **Développement de nouvelles géographies : focalisation sur les gouvernances économique et industrielle et leurs effets sur la mise à niveau économique et sociale de l'Europe centrale** par M. Milan Bucek, Université d'Economie de Bratislava (Slovaquie)
- **Villes fragmentées : place, migration et développement dans le sud global** par M. Lawrence A. BROWN, Ohio State University, Columbus (Etats-Unis)
- **Vulnérabilité des villes côtières marocaines au risque climatique - élévation du niveau de la mer et inondations : cas d'étude de la ville de Nador** par M. Abdellatif KHATTABI, Chercheur Associé, Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES) et Professeur à l'Ecole Nationale Forestière d'Ingénieurs –ENFI - (Maroc)
- **Les impacts économiques régionaux des catastrophes naturelles : cas des inondations à Sao Paulo** par M. Eduardo Haddad et Mme Eliane T. DOS SANTOS, Département d'Economie, Université de Sao Paulo (Brésil)

13.00

Déjeuner

Session 3 : Gouvernance urbaine et vitalité économique

Modérateur : M. Said MOUFTI, Directeur de Recherche à l'IRES (Maroc)

Rapporteurs : MM. Eduardo HADDAD et Abdellatif KHATTABI

14.30-16.00

- **Qu'est ce qui rend l'aménagement du territoire territorial ; les plans développés actuellement sont-ils plus territoriaux que par le passé ?** par M. Peter BATEY, Université de Liverpool (Royaume-Uni)
- **Le développement des villes marocaines : challenges et perspectives** par M. Abdellah LEHZAM, INAU (Maroc)
- **Nouvelles frontières de la croissance : les déterminants fondamentaux de l'investissement dans les ports africains** par Mme Francesca MEDDA, UCL University, London school (Royaume-Uni)

	<ul style="list-style-type: none"> - Innovation, villes et productivité par M. Hans LÖÖF, Institut Royal de Technologie, Stockholm, (Suède) - La ville créative dans le nouveau monde urbain par M. Charlie KARLSSON, Jönköping International Business School (Suède) - Un modèle durable coordonné pour la régénération de la ville de Ljubljana par Mme Sasa DOBRICIC et M. Marco Acri, ETCAEH et University of Nova Gorica (Slovenie)
16.00	Pause-café
16.15-17.30	<u>Session 4 : Gouvernance des villes futures</u>
	<p>Panel : Gestion du territoire et gouvernance des villes – élite locale, gestion urbaine et développement au Maroc</p> <p>Modérateur : M. Wim HAFKAMP, Directeur du Dutch Institute for City Innovation Studies (NICIS) (Pays-Bas)</p> <p>Rapporteurs : Mme Cathy MACHARIS et M. Mohammed Othmane BENJELLOUN</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Jean-Claude THILL, UNC, Charlotte (Etats-Unis) - M. Tarik TLIGUI, 2^{ème} Vice-Président de la Commune Urbaine d'Assilah (Maroc) - Mme Roberta CAPELLO, Polytechnique de Milan (Italie) - M. Aziz EL MAOULA EL IRAKI, Professeur, INAU (Maroc)
17.30	Synthèse et conclusion de la 1 ^{ère} journée par les rapporteurs
18.00	Clôture de la première journée

MARDI 2 OCTOBRE 2012

	<u>Session 5 : Développement urbain et dynamiques socio-culturelles</u>
09.00-10.45	<p>Modérateur : M. Mohammed Othman BENJELLOUN, Coordinateur de projet à l'IRES (Maroc)</p> <p>Rapporteurs : MM. Andres RODRIGUEZ-POSE et Aziz EL MAOULA EL IRAKI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transition à travers le dialogue : un processus participatif de décision pour les villes par Mme Cathy MACHARIS, Université de Bruxelles (Belgique) - Dynamiques socio-culturelles en milieu urbain par M. Ali AMAHAN, Enseignant-Chercheur, Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine (Maroc)

	<ul style="list-style-type: none"> - La ville digitale et la nouvelle division spatio-temporelle du travail par M. Robert KLOOSTERMAN, Université d'Amsterdam (Pays-Bas) - Les fondations culturelles des villes dans le futur par M. Luigi FUSCO GIRARD, Université de Naples Federico II (Italie) - La politique des nouvelles villes satellitaires au Maroc par M. Abdelghani ABOUHANI, Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Aménagement du Territoire au Ministère de l'Habitat, de l'urbanisme et de la Politique de la Ville (Maroc) - Vers des villes socialement viables en Afrique par M. Antoine BAILLY, Université de Genève (Suisse)
--	---

10.45	Pause-café
--------------	-------------------

11.00-13.00	<p style="text-align: center;"><u>Session 6 : Apport de la modélisation urbaine dans le décodage de la complexité des villes</u></p> <p>Modérateur : Mme Karima KOURTIT, VU Université d'Amsterdam (Pays-Bas)</p> <p>Rapporteurs : Mme Francesca MEDDA et M. Mohammed BOULAHYA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dynamique urbaine : quelques problèmes critiques de modélisation par M. Geoffrey HEWINGS, Université de l'Illinois, Urbana-Champaign (Etats-Unis) - Nouvelles technologies, études urbaines et gestion urbaine par M. Jean-Claude THILL, UNC, Charlotte (Etats-Unis) - Lorsque les migrants décident : héritage de la migration de masse et développement économique aux Etats-Unis – tendance urbaine, dans un contexte mondial changeant par M. Andres RODRIGUEZ-POSE, Département Géographie et Environnement, London School Of Economics (Royaume-Uni) - Aborder la fracture urbaine, analyser l'allocation spatiale des droits de propriété et de l'investissement public par M. Tomaz LOPEZ CAVALHEIRO Ponce DENTINHO, Université des Açores (Portugal) - A la recherche de la taille d'équilibre des villes, une ou plusieurs tailles optimales ? par M. Roberto CAMAGNI et Mme Roberta CAPELLO, Polytechnique de Milan (Italie) - Menapolis : système d'aide à la décision pour un développement urbain stratégique par Mme Hind BOUHIA, Directeur de la Stratégie à CDG Développement (Maroc)
--------------------	---

13.00	Déjeuner
--------------	-----------------

14.30-16.00	<p align="center"><u>Session 7 : Nouvelles orientations stratégiques pour des villes compétitives, durables et inclusives</u></p>
	<p>Panel : Nouvelles perspectives et ingrédients pour un programme de recherche/formation, orienté vers l'avenir</p> <p>Modérateur : M. Charlie KARLSSON, Jönköping International Business School (Suède)</p> <p>Rapporteurs : MM. Jean Claude THILL et Said MOUFTI</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Arthur GETIS, Université d'Etat de San Diego (Etats-Unis) - M. Roberto CAMAGNI, Polytechnique de Milan (Italie) - M. Yoshiro HIGANO, université de Tsukuba (Japon) - Mme Pia LAURILA, Responsable scientifique à la Commission Européenne, Bruxelles (Belgique) - M. Abdelaziz ADIDI, Directeur de l'INAU (Maroc) - M. Mohammed BOULAHYA, Consultant régional en eau et climat (Algérie)
16.00	<p>Pause-Café</p>
16.15	<p>Conclusion des sessions de la 2^{ème} journée par les rapporteurs</p>
16.45	<p>Synthèse et conclusion des 2 journées par Mme Roberta CAPELLO, MM. Jean-Claude THILL, Andres RODRIGUEZ-POSE, Mohammed Othmane BENJELLOUN et Abdellatif KHATTABI</p>
17.15	<p>Clôture et perspectives d'avenir par MM. Mohammed Tawfik MOULINE et Peter NIJKAMP</p>
20.30	<p>Dîner</p>

MONDAY, OCTOBER 1, 2012

8.30	Registration
09.00-10.00	<p style="text-align: center;"><u>Opening Session</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Introductory speech by Mohammed Tawfik MOULINE, General Director of the Royal Institute for Strategic Studies (IRES) (MA)- Opening address by Nabil BENABDALLAH, Minister of Habitat, Urban Planning and City Policy- What urban policy and planning for Rabat as the Kingdom's capital and UNESCO world heritage site ? by Fathallah Oualalou, Mayor of Rabat (MA)- Environmental Requirements and the Sustainable Development of the City of Rabat by Abdelkrim Bennani, President of the Association Ribat Al Fath for Sustainable Development (MA)- Critical urban issues and their treatment during the seminar by Peter Nijkamp , VU Univ. Amsterdam (NL)
10.00	Coffee break
10.15-11.30	<p style="text-align: center;"><u>Session I : The future of cities</u></p> <p>Chair : Yoshiro HIGANO, President Regional Science Association International, Univ. of Tsukuba (JP)</p> <p>Rapporteurs : Roberta CAPELLO and Abdelaziz ADIDI</p> <ul style="list-style-type: none">- The Future of Cities: a Global Perspective by Peter NIJKAMP and Karima KOURTIT, VU Univ. Amsterdam (NL)- Sustainability Issues in African Cities by Arthur GETIS, San Diego State Univ. (USA)- The Future of Cities: What Strategy for Mastering Urban Development and Enhancing Economic Competitiveness of Casablanca by Hamid BEN ELAFDIL, Casablanca Regional center for investment- Reading Demographic Tea Leaves: Population Change and Urban Futures by Rachel S. Franklin, Univ. Brown Providence, RI (Etats-Unis)

Session II : Land use and environment in cities

Chair : Mourad AMIL, Directeur de l'Agence Urbaine de Kelaat Seraghna (MA)

Rapporteurs : Karima KOURTIT and Tomaz Lopez DENTINHO

11.30-13.00

- **The urbanization issue in the land planning policies in Morocco** by Abdelouahed FIKRAT, Director of Land Planning, MHUPV (MA)
- **Sustainability in the New Urban World: Lessons from Shrinking Cities** by Neil Reid, Univ. of Toledo, Ohio (USA)
- **How to feed the cities: Land use conflicts and urban agriculture** by André TORRE, UMR SAD-APT Agro Paristech (FR)
- **Development of new geographies : Focus on economic and industrial governance and their effects on economic and social upgrading in Central Europe** by Milan Bucek, Univ. of Economics Bratislava (SK)
- **Fragmented cities : Place, migration and development in the global south** by Lawrence A. Brown, Ohio State Univ., Columbus (US)
- **Vulnerability of Moroccan coastal cities to climate change risk (sea level rise and flooding), the case study of Nador** by Abdellatif Khattabi, Royal Institute for Strategic Studies (IRES) and Ecole Nationale Forestière d'Ingénieurs (ENFI), (MA)
- **Regional economic impacts of natural disasters in Brazil : The case of floods in Sao Paulo** by Eduardo Haddad AND Eliane T. DOS SANTOS, Depart. of Economics at the Univ. of Sao Paulo, Brazil

13.00

Lunch

Session III : Urban governance and economic vitality of cities

Chair : Said MOUFTI, IRES, (Morocco)

Rapporteurs : Eduardo HADDAD and Abdellatif KHATTABI

14.30-16.00

- **What makes spatial planning spatial and are plans being prepared now any more spatial than those in the past?** by Peter BATEY, Univ. of Liverpool (UK)
 - **Economic Development of the Moroccan Cities: Challenges and Perspectives** by Abdellah LEHZAM, INAU (MA)
 - **New Frontiers for Growth: Fundamental Determinants for African Port Investments** by Francesca Medda, UCL, Univ. College London (UK)
 - **Innovation, Cities and Productivity** by Hans LÖÖF, Royal Inst. Technology, Stockholm, (SE)
-

	<ul style="list-style-type: none"> - The Creative City in the New Urban World by Charlie KARLSSON, Jönköping International Business School (SE) - A sustainable coordinated model for the regeneration of Ljubljana by Sasa DOBRICIC and Marco Acri, ETCAEH et Univ. of Nova Gorica (Slovenia)
16.00	Coffee break
16.15-17.30	<u>Session IV : Governance of future cities</u>
	<p><u>Panel: Management of the territory and governance of the city : Local elite, urban management and development in Morocco</u></p> <p>Chair : Wim HAFKAMP, Director Dutch Institute for City Innovation Studies (NICIS) (NL)</p> <p>Rapporteurs : Cathy MACHARIS and Mohammed Othman BENJELLOUN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jean-Claude THILL, UNC Charlotte (USA) - Tarik TLIGUI, vice Mayor of Assilah (MA) - Roberta CAPELLO, Polytechnico di Milano (IT) - Aziz EL MAOULA EL IRAKI, INAU (MA)
17.30	Synthesis and conclusions of the sessions by rapporteurs
18.00	Closure of the first day of the workshop

TUESDAY, OCTOBER 2, 2012

	<u>Session V : Urban development and socio-cultural dynamics</u>
	<p>Chair : Othman BENJELLOUN, project coordinator at IRES (MA)</p> <p>Rapporteurs : Andres RODRIGUEZ-POSE and Aziz EL MAOULA EL IRAKI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transition through dialog : a stakeholder based decision process for cities by Cathy MACHARIS, Université de Bruxelles (Belgique) - Socio cultural dynamics in urban areas by Ali AMAHANE (MA), National Institute of Archaeological Sciences and Heritage (MA) - The Digital city and new spatio-temporal divisions of labor by Robert KLOOSTERMAN, Univ. of Amsterdam (NL) - The cultural base of cities in the future by Luigi FUSCO GIRARD, Univ. of Naples Federico II (IT)
09.00-10.45	

	<ul style="list-style-type: none"> - New satellites cities policy in Morocco by Abdelghani ABOUHANI, General Director, Ministry of Habitat, Urban Planning and City Policy (MA) - Towards socially sustainable cities in Africa by Antoine BAILLY, Univ. of Geneva (CH)
10.45	Coffee break
11.00-13.00	<p style="text-align: center;"><u>Session VI : Analysis and models of future cities</u></p> <p>Chair : Karima KOURTIT, VU Univ. Amsterdam (NL)</p> <p>Rapporteurs : Francesca MEDDA and Mohammed BOULAHYA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urban dynamics: Some critical modeling issues by Geoffrey HEWINGS, Univ. Illinois, Urbana-Champaign (USA) - Computers, urban studies and urban management by Jean-Claude THILL, UNC Charlotte (USA) - When migrants rule : the legacy of mass migration on economic development in the US - Urban trend in a changing and spiky world by Andres RODRIGUEZ-POSE, Dept of Geography and Environment, London School of Economics (UK) - Addressing urban Divide; Looking into the spatial allocation of property rights and public investment by Tomaz LOPES CAVALHEIRO PONCE DENTINHO (Portugal) - One or infinite optimal city sizes? In search of an equilibrium size for cities by Roberto CAMAGNI and Roberta CAPELLO, Politecnico di Milano (It) - Menapolis : Supporting systems to the decision for the strategic urban development by Mme Hind BOUHIA, Director of Strategy and Development, Holding CDG Development (MA) (Maroc)
13.00	Lunch
14.30-16.00	<p style="text-align: center;"><u>Session VII : New strategic orientations for competitive, sustainable and inclusive cities</u></p> <p><u>Panel: New insights and ingredients for a future-oriented research and training agenda</u></p> <p>Chair : Charlie KARLSSON, Jönköping International Business School (SE)</p> <p>Rapporteur: Jean Claude THILL and Said MOUFTI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arthur GETIS, San Diego State Univ. (USA) - Roberto CAMAGNI, Politecnico di Milano (IT) - Yoshiro HIGANO, Univ. of Tsukuba (JP)

	<ul style="list-style-type: none"> - Pia LAURILA, Scientific officer for the European Commission, Brussels (BE) - Abdelaziz ADIDI, Director of INAU (MA) - M. Mohammed BOULAHYA, Regional consultant on water and climate (AI)
16.00	Coffee Break
16.15	Conclusions of the sessions by the rapporteurs
16.45	Synthesis and conclusions of the meeting by Roberta CAPELLO, Jean-Claude THILL, Andres RODRIGUEZ-POSE, Othmane BENJELLOUN and Abdellatif KHATTABI
17.15	Closure : Ways forward by Mohammed Tawfik MOULINE and Peter NIJKAMP
20.30	Farewell Dinner