

ROYAUME DU MAROC

BULLETIN OFFICIEL

EDITION DE TRADUCTION OFFICIELLE

EDITIONS	TARIFS D'ABONNEMENT		ABONNEMENT IMPRIMERIE OFFICIELLE RABAT - CHELLAH Tél. : 05.37.76.50.24 - 05.37.76.50.25 05.37.76.54.13 Compte n° : 310 810 101402900442310133 ouvert à la Trésorerie Préfectorale de Rabat au nom du régisseur des recettes de l'Imprimerie officielle	
	AU MAROC			A L'ETRANGER
	6 mois	1 an		
Edition générale.....	250 DH	400 DH	A destination de l'étranger, par voies ordinaire, aérienne ou de la poste rapide interna- tionale, les tarifs prévus ci- contre sont majorés des frais d'envoi, tels qu'ils sont fixés par la réglementation postale en vigueur.	
Edition de traduction officielle.....	150 DH	200 DH		
Edition des conventions internationales.....	150 DH	200 DH		
Edition des annonces légales, judiciaires et administratives...	250 DH	300 DH		
Edition des annonces relatives à l'immatriculation foncière..	250 DH	300 DH		

Cette édition contient la traduction officielle des lois et règlements ainsi que tous autres décisions ou documents dont la publication au Bulletin officiel est prévue par les lois ou les règlements en vigueur

SOMMAIRE	Pages	Composition et modalités de fonctionnement de la Commission nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement.	Pages
DAHIR CHERIFIEN			
Navigabilité et sécurité aérienne des aéronefs militaires.			
<i>Dahir n°1-22-63 du 9 rabii II 1444 (4 novembre 2022) relatif à la navigabilité et à la sécurité aérienne des aéronefs militaires.....</i>	1950	<i>Décret n° 2-21-484 du 23 hija 1442 (3 août 2021) fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement. .</i>	1968
TEXTES GENERAUX			
Police des ports.		Autorité Nationale du Renseignement Financier. – Organisation.	
<i>Dahir n° 1-21-49 du 14 chaoual 1442 (26 mai 2021) portant promulgation de la loi n° 71-18 relative à la police des ports.....</i>	1954	<i>Décret n° 2-21-633 du 21 moharrem 1443 (30 août 2021) relatif à l'organisation de l'Autorité Nationale du Renseignement Financier.</i>	1970

	Pages
Registre public des bénéficiaires effectifs des sociétés et des constructions juridiques.	
<i>Décret n° 2-21-708 du 30 moharrem 1443 (8 septembre 2021) relatif au registre public des bénéficiaires effectifs des sociétés constituées au Maroc et des constructions juridiques.....</i>	1973
Accords de prêts conclus entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement.	
<i>Décret n° 2-22-891 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022) approuvant l'accord de prêt conclu le 7 novembre 2022 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, portant sur un montant de cent quatre-vingt-dix-neuf millions d'euros (199 000 000,00 d'euros), pour le financement du Programme d'appui au développement compétitif et résilient de la céréaliculture (PADCRC).</i>	1976
<i>Décret n° 2-22-892 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022) approuvant l'accord de prêt conclu le 7 novembre 2022 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, portant sur un montant de quatre-vingt-sept millions d'euros (87 000 000,00 d'euros), pour le financement du Programme d'appui à la généralisation de la couverture sociale (PAGCS).....</i>	1976
Société nationale de garantie et du financement de l'entreprise.	
<i>Arrêté de la ministre de l'économie et des finances n° 849-22 du 13 ramadan 1443 (15 avril 2022) pris en application de l'article 11 de la loi n° 36-20 portant transformation de la Caisse centrale de garantie en société anonyme.....</i>	1977
<i>Arrêté de la ministre de l'économie et des finances n° 850-22 du 13 ramadan 1443 (15 avril 2022) fixant les conditions et modalités du bénéfice de la garantie de l'Etat accordée aux engagements de la société nationale de garantie et du financement de l'entreprise.</i>	1977
Installations de production de ciment et installations de production de ciment pratiquant la co-incinération des déchets .– Valeurs limites sectorielles de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air.	
<i>Arrêté conjoint de la ministre de la transition énergétique et du développement durable et du ministre de l'industrie et du commerce n° 2304-22 du 2 safar 1444 (30 août 2022) modifiant et complétant l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de</i>	

	Pages
<i>l'industrie, de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique n°1504-18 du 5 ramadan 1439 (21 mai 2018) fixant les valeurs limites sectorielles de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air émanant des installations de production de ciment et des installations de production de ciment pratiquant la co-incinération des déchets.....</i>	1978

TEXTES PARTICULIERS

Equivalences de diplômes.

<i>Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2799-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2075-09 du 11 chaabane 1430 (3 août 2009) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en endocrinologie et maladies métaboliques.</i>	1981
<i>Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2818-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.</i>	1981
<i>Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2820-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.</i>	1982
<i>Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2821-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.</i>	1982
<i>Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2822-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.</i>	1983

Pages
*Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur,
 de la recherche scientifique et de
 l'innovation n° 2823-22 du 27 rabii I 1444
 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2188-04
 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004) fixant la
 liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme
 de spécialité médicale en ophtalmologie. 1983*

*Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur,
 de la recherche scientifique et de
 l'innovation n° 2824-22 du 27 rabii I 1444
 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97
 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la
 liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme
 de docteur en médecine. 1984*

Pages
*Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur,
 de la recherche scientifique et de
 l'innovation n° 2825-22 du 27 rabii I 1444
 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2194-04
 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004) fixant la
 liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme
 de spécialité médicale en radiothérapie..... 1984*

AVIS ET COMMUNICATIONS

Avis du Conseil Economique, Social et
 Environnemental sur :

- « *L'économie du sport : un gisement de croissance
 et d'emplois à mettre en valeur* » 1985
- « *Quelle dynamique urbaine pour un aménagement
 durable du littoral ?* » 2005

DAHIR CHERIFIEN

Dahir n°1-22-63 du 9 rabii II 1444 (4 novembre 2022) relatif à la navigabilité et à la sécurité aérienne des aéronefs militaires.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Constitution, notamment ses articles 42 et 53 ;

Vu le dahir du 25 rabii II 1353 (7 août 1934) relatif aux servitudes militaires, tel qu'il a été modifié et complété ;

Vu le décret Royal n° 1185-66 du 30 jourmada I 1387 (5 septembre 1967) relatif à l'organisation de la défense du Royaume ;

Vu le décret Royal n° 1188-66 du 30 jourmada I 1387 (5 septembre 1967) fixant les attributions du Chef d'Etat-major général des Forces armées royales ;

Vu le dahir n° 1-72-258 du 9 rejab 1392 (19 août 1972) relatif à la suppression du ministère de la défense nationale et des fonctions de major général et de major général adjoint ;

Vu la loi n° 40-13 portant code de l'aviation civile, promulguée par le dahir n° 1-16-61 du 17 chaabane 1437 (24 mai 2016) ;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957),

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Chapitre premier

Dispositions générales

Article premier

Le présent dahir fixe le cadre juridique relatif à la navigabilité et à la sécurité aérienne des aéronefs militaires.

Il prévoit la création de la direction de l'aéronautique militaire et du comité directeur de l'aéronautique militaire chargés d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent dahir et des textes pris pour son application.

Article 2

Au sens du présent dahir, on entend par :

- « *aéronef militaire* » : tout aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation des aéronefs militaires ;
- « *certification* » : toute procédure d'étude et/ou de contrôle documentaire ou autre permettant la délivrance d'un document attestant qu'un aéronef militaire, un moteur ou hélice, destinés à être montés sur un aéronef militaire ainsi que ses pièces et équipements ou un organisme ou une personne satisfont aux exigences qui leur sont applicables ;
- « *exploitant* » : organisme militaire qui assure l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs militaires.

Chapitre II

De la gouvernance et la régulation de l'aéronautique militaire

Article 3

L'Etat-major général des Forces armées royales est chargé d'exercer les missions relatives à la navigabilité et à la sécurité aérienne des aéronefs militaires.

A cet effet, il est créé au sein de l'Etat-major général des Forces armées royales, par décision de Notre Majesté, Chef suprême et Chef d'Etat-major général des Forces armées royales, une direction de l'aéronautique militaire en tant qu'autorité chargée d'assurer la régulation et la surveillance de la navigabilité et de la sécurité aérienne des aéronefs militaires et un comité directeur de l'aéronautique militaire.

L'organisation de la direction de l'aéronautique militaire est fixée par décision de Notre Majesté, Chef suprême et Chef d'Etat-major général des Forces armées royales.

Article 4

La direction de l'aéronautique militaire est chargée de veiller à la mise en application des dispositions du présent dahir et de ses textes d'application. Elle est chargée également de concevoir et mettre à jour les référentiels techniques et consignes propres à la régulation des activités de l'aéronautique militaire et de garantir le respect desdits référentiels et consignes, notamment par la certification et le contrôle de la navigabilité et de la sécurité aérienne des aéronefs militaires, et la participation à la gestion de l'espace aérien.

A ce titre, elle est chargée particulièrement de :

- l'immatriculation et la radiation des aéronefs militaires du registre d'immatriculation des aéronefs militaires ;
- la délivrance, le maintien, le renouvellement, la modification, la suspension et le retrait des certificats de type et des certificats de navigabilité des aéronefs militaires ;
- la délivrance, le maintien, la modification, la suspension et le retrait des agréments des organismes chargés de la conception et de la production des aéronefs militaires ;
- la délivrance, le maintien, la modification, la suspension et le retrait des agréments des organismes chargés de la gestion du maintien de la navigabilité et de la maintenance des aéronefs militaires, des pièces et équipements ;
- la délivrance, le maintien, la modification, la suspension et le retrait des certificats des prestataires de services de la navigation aérienne militaire ;
- la délivrance, le maintien, la modification, la suspension et le retrait des certificats d'exploitation d'aéronefs militaires ainsi que la délivrance des approbations opérationnelles ;
- la délivrance, le maintien, le renouvellement, la suspension et le retrait des titres aéronautiques du personnel aéronautique militaire ;

- la reconnaissance des titres aéronautiques militaires délivrés par les organismes de formation étrangers ;
- la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des agréments des organismes nationaux chargés de la formation du personnel aéronautique militaire ainsi que l’approbation des programmes de formation et l’homologation des dispositifs de simulation utilisés ;
- la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des agréments des centres de médecine aéronautique délivrant des certificats d’aptitude physique et mentale au personnel aéronautique militaire ;
- la détermination des conditions techniques d’exploitation des aérodromes militaires ;
- l’établissement, en concertation avec les autorités concernées, du plan d’aménagement des aérodromes militaires et de leur extension, ainsi que l’homologation desdits aérodromes.

En outre, la direction de l’aéronautique militaire est habilitée à réaliser, selon les modalités qu’elle fixe, des missions d’audit des organismes auxquels sont délivrés des certificats, des agréments ou autres documents prévus par le présent dahir.

Article 5

Le comité directeur de l’aéronautique militaire est chargé notamment de :

- évaluer le bilan annuel d’activités de la direction de l’aéronautique militaire et émettre, le cas échéant, toutes recommandations à ce sujet ;
- donner son avis sur les projets de textes pris pour la mise en œuvre du présent dahir ;
- donner son avis sur toute question qui lui est soumise par la direction de l’aéronautique militaire ;
- veiller au bon déroulement des enquêtes techniques prévues à l’article 17 ci-dessous et émettre, le cas échéant, toutes recommandations à ce sujet ;
- décider de la participation, le cas échéant, aux enquêtes techniques relatives à tout accident ou incident grave survenu à un aéronef militaire marocain, hors du territoire national.

Article 6

Le comité directeur de l’aéronautique militaire est présidé par l’inspecteur général des Forces armées royales. Il est composé, outre son président, du commandant de la gendarmerie royale, de l’inspecteur des forces royales air, de l’inspecteur de la marine royale et de l’inspecteur de l’artillerie, en tant qu’autorités d’emploi, et d’un représentant de l’administration de la défense nationale, ainsi que du chef de la direction de l’aéronautique militaire.

Le président peut inviter toute personne dont il juge la participation utile pour assister à ses travaux.

Le comité se réunit autant que de besoin et au moins une fois par an selon un ordre du jour établi par son président.

Tout membre du comité directeur peut, en cas d’empêchement, se faire représenter par son adjoint.

Le comité directeur de l’aéronautique militaire peut créer tout groupe de travail dont il fixe les missions et la composition.

Article 7

Le comité directeur établit son règlement intérieur qui fixe son mode de fonctionnement et les modalités de déroulement de ses travaux.

Le secrétariat du comité directeur de l’aéronautique militaire est assuré par le chef de la direction de l’aéronautique militaire. A cet effet, il est chargé d’organiser les réunions du comité directeur, d’en préparer l’ordre du jour qu’il soumet au président du comité directeur de l’aéronautique militaire, et d’en faire le compte rendu.

Toutefois, lorsque le comité directeur de l’aéronautique militaire se réunit à la demande de l’entité chargée des enquêtes techniques de sécurité aérienne militaire prévue à l’article 17 ci-dessous, le secrétariat est assuré par ladite entité.

Chapitre III

De la navigabilité et l’utilisation des aéronefs militaires

Article 8

Un aéronef militaire ne peut être utilisé que :

- s’il est immatriculé conformément aux exigences requises ;
- s’il dispose d’un certificat de navigabilité ou autre document en tenant lieu, en cours de validité et/ou d’une autorisation de vol ;
- si les personnes assurant la conduite de l’aéronef militaire ou des fonctions relatives à la sécurité aérienne des aéronefs militaires détiennent les titres aéronautiques requis.

Tout aéronef militaire doit être utilisé conformément aux référentiels techniques relatifs à l’exploitation élaborés par la direction de l’aéronautique militaire.

Article 9

L’immatriculation d’un aéronef militaire résulte de son inscription sur le registre d’immatriculation des aéronefs militaires tenu par la direction de l’aéronautique militaire.

L’inscription d’un aéronef sur ledit registre est subordonnée à la détention par cet aéronef d’un certificat de navigabilité ou d’une autorisation de vol.

Un aéronef inscrit sur un autre registre d’immatriculation national ou étranger ne peut être inscrit sur le registre d’immatriculation des aéronefs militaires qu’après avoir été radié dudit registre.

Les conditions techniques et les modalités d'inscription et de radiation des aéronefs militaires du registre d'immatriculation des aéronefs militaires sont fixées par la direction de l'aéronautique militaire.

Article 10

Le certificat de navigabilité et l'autorisation de vol attestent de la capacité de l'aéronef militaire à effectuer des vols dans des conditions de sécurité requises, conformément aux dispositions du présent dahir.

Les conditions techniques et les modalités de délivrance, de maintien, de renouvellement, de suspension et de retrait des certificats de navigabilité ainsi que les conditions techniques et les modalités de délivrance des autorisations de vol sont fixées par la direction de l'aéronautique militaire.

Article 11

Les aéronefs militaires, ainsi que les moteurs et hélices destinés à être montés sur lesdits aéronefs, doivent être munis d'un certificat de type attestant leur conformité aux spécifications de navigabilité qui leur sont applicables. Le certificat de type couvre également les pièces et les équipements installés sur les aéronefs militaires.

Les conditions techniques et les modalités de délivrance et de modification des certificats de type sont fixées par la direction de l'aéronautique militaire en tenant compte des référentiels techniques applicables.

Article 12

L'exploitation d'un aéronef militaire est soumise à la certification et, le cas échéant, à la délivrance d'une approbation opérationnelle de la direction de l'aéronautique militaire, selon les conditions techniques, les formes et les modalités qu'elle fixe.

Article 13

Sont soumises à la certification de la direction de l'aéronautique militaire, selon les conditions techniques, les formes et les modalités qu'elle fixe :

- la conception, la production, la gestion du maintien de navigabilité et la maintenance des aéronefs militaires ;
- la conception, la production et la maintenance des moteurs et des hélices destinés à être montés sur les aéronefs militaires et des pièces et équipements aéronautiques y afférents.

Article 14

La direction de l'aéronautique militaire contrôle régulièrement les aéronefs militaires marocains pour s'assurer de leur conformité aux règles de sécurité aérienne fixées par ladite direction, après avis du comité directeur de l'aéronautique militaire.

Chapitre IV

De la sécurité aérienne des aéronefs militaires

Article 15

Les prestataires de services de la navigation aérienne militaire qui comprennent notamment le service de la circulation aérienne militaire, le service de la communication, de la navigation et de surveillance aéronautiques militaires ainsi que le service de l'information aéronautique militaire sont soumis à la certification de la direction de l'aéronautique militaire, selon les conditions techniques, les formes et les modalités fixées par ladite direction.

Article 16

Afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, des servitudes spéciales dites « Servitudes aéronautiques militaires » sont instituées aux abords des aérodromes militaires ouverts à la circulation aérienne, des installations et équipements d'aide à la navigation aérienne militaire et des installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques militaires.

Les caractéristiques techniques et les modalités d'établissement et d'approbation, d'entretien et de suppression de ces servitudes sont fixées par voie réglementaire.

Article 17

Tout accident ou incident grave survenu à un aéronef militaire doit faire l'objet, dès sa survenance, d'une enquête technique menée par l'entité chargée des enquêtes techniques de sécurité aérienne militaire, rattachée sur le plan administratif à la direction de l'aéronautique militaire et placée, fonctionnellement, sous le contrôle du comité directeur de l'aéronautique militaire.

Les modalités de déroulement des enquêtes techniques afférentes aux accidents et incidents graves des aéronefs militaires marocains ainsi que ceux survenus aux aéronefs militaires étrangers sur le territoire national, sont fixées par l'entité chargée des enquêtes techniques de sécurité aérienne militaire.

Les rapports d'enquêtes élaborés par cette entité sont adressés au comité directeur de l'aéronautique militaire. Ladite entité peut, si nécessaire, demander au président du comité directeur de l'aéronautique militaire la tenue d'une réunion au sujet desdites enquêtes.

La composition et les modalités de fonctionnement de l'entité chargée des enquêtes techniques de sécurité aérienne militaire sont fixées par le comité directeur de l'aéronautique militaire.

Chapitre V

Du personnel aéronautique militaire

Article 18

Le personnel aéronautique militaire comprend un personnel navigant, les pilotes et les opérateurs drones, un personnel de contrôle de la circulation aérienne et un personnel technique au sol.

Ces personnels doivent, pour exercer leurs fonctions, détenir les titres aéronautiques en cours de validité, délivrés par la direction de l'aéronautique militaire et remplir les conditions d'aptitude physique et mentale requises, compte tenu de la nature de la fonction exercée.

Les titres aéronautiques comprennent les licences, les qualifications et tout autre document obtenus suite à des examens et attestant l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques et les compétences nécessaires pour assurer les fonctions correspondantes.

Les personnels sus-indiqués doivent être inscrits sur un registre spécial tenu, à cet effet, par la direction de l'aéronautique militaire.

Article 19

La liste des titres aéronautiques, les conditions d'âge, de niveau d'instruction et d'expérience requises du personnel aéronautique militaire ainsi que les modalités de délivrance, de prorogation, de renouvellement, de suspension et de retrait desdits titres sont fixées par la direction de l'aéronautique militaire.

Article 20

Les organismes de formation du personnel aéronautique militaire doivent, pour exercer leurs activités, disposer d'un agrément, en cours de validité, délivré par la direction de l'aéronautique militaire, selon les conditions techniques et les modalités qu'elle fixe.

Les personnels exerçant, dans ces organismes, des fonctions pédagogiques doivent être titulaires des titres aéronautiques correspondants.

Les programmes de formation dans le domaine de l'aéronautique militaire dispensés par les organismes de formation sus-indiqués au profit du personnel aéronautique militaire doivent être soumis à l'approbation préalable de la direction de l'aéronautique militaire.

Article 21

Les centres de médecine aéronautique délivrant les certificats d'aptitude physique et mentale au personnel aéronautique militaire doivent être agréés selon les conditions techniques et les modalités fixées par la direction de l'aéronautique militaire.

Chapitre VI

Dispositions diverses et finales

Article 22

En cas de nécessité opérationnelle urgente ou de mission particulière, l'autorité d'emploi concernée peut, par décision motivée, prendre des mesures exceptionnelles relatives à la navigabilité et à la sécurité aérienne des aéronefs militaires, pour la période nécessaire à l'exécution de l'opération ou de la mission.

La décision prise est adressée, pour information, sans délais à la direction de l'aéronautique militaire.

Article 23

La direction de l'aéronautique militaire peut déléguer, après avis du comité directeur de l'aéronautique militaire, aux autorités d'emploi l'exercice de certaines de ses attributions à l'exception de la régulation et du contrôle des exploitants placés sous leur autorité.

Les autorités d'emploi veillent :

- à l'application des règles de navigabilité et de sécurité aérienne des aéronefs militaires ;
- au maintien de la navigabilité des aéronefs militaires exploités sous leur responsabilité.

Article 24

Les modalités de coopération, de coordination et d'échange d'informations entre la direction de l'aéronautique militaire et les administrations et organismes publics concernés par le domaine de l'aéronautique sont fixées par voie réglementaire.

Article 25

Les certificats, titres et documents délivrés par les autorités compétentes étrangères peuvent être reconnus, par la direction de l'aéronautique militaire, équivalents aux certificats, titres et documents prévus par le présent dahir, dans le cadre d'un accord bilatéral ou multilatéral.

En l'absence d'accord, la direction de l'aéronautique militaire peut, selon les conditions techniques et les modalités qu'elle fixe, reconnaître les certificats, titres et documents délivrés par l'autorité compétente étrangère, équivalents aux certificats, titres et documents prévus par le présent dahir.

Article 26

La législation et la réglementation en vigueur s'appliquent aux violations des dispositions du présent dahir et des textes pris pour son application.

Article 27

Toute mesure non prévue par le présent dahir et nécessaire à la pleine application de ses dispositions est édictée par Décision de Notre Majesté ou par décision de l'autorité déléguée par Nous spécialement à cet effet.

Article 28

Le présent dahir sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 9 rabii II 1444 (4 novembre 2022).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

AZIZ AKHANNOUCH.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7143 du 19 rabii II 1444 (14 novembre 2022).

TEXTES GENERAUX

Dahir n° 1-21-49 du 14 chaoual 1442 (26 mai 2021) portant promulgation de la loi n° 71-18 relative à la police des ports

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Constitution, notamment ses articles 42 et 50,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Est promulguée et sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la loi n° 71-18 relative à la police des ports, telle qu'adoptée par la Chambre des représentants et la Chambre des conseillers.

Fait à Fès, le 14 chaoual 1442 (26 mai 2021).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

SAAD DINE EL OTMANI.

*

* *

**Loi n° 71-18
relative à la police des ports**

Chapitre premier

Dispositions générales

Article premier

Au sens de la présente loi, on entend par les termes et expressions suivants :

Port : l'ensemble des espaces terrestres, maritimes et fluviaux tels qu'ils sont définis par les législations et réglementations en vigueur, notamment les articles premier et 2 de la loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports ;

Autorité portuaire : l'autorité chargée de la gestion des ports, y compris, l'exercice des missions de la police portuaire conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ;

Autorité maritime : l'autorité gouvernementale chargée de la marine marchande ou l'autorité gouvernementale chargée de la pêche maritime, selon leurs compétences respectives ;

Capitainerie du port : l'instance relevant de l'autorité portuaire et qui se compose des agents habilités à exercer la police portuaire ;

Armateur : toute personne physique ou morale qui assure l'armement d'un navire en vue d'une expédition maritime, qu'elle en soit ou non propriétaire dudit navire.

Navire : tout bâtiment, bateau, embarcation ou unité de servitude telle que les unités de remorquage, de pilotage, de sauvetage, d'entretien des ports, ou tout autre engin flottant pratiquant habituellement la navigation maritime, tel que défini dans le code de commerce maritime ;

Exploitant : toute personne morale soumise au droit public ou privé qui exerce une activité dans le port, soit dans le cadre du régime de la concession, soit dans celui du régime de l'autorisation conformément à la loi n° 15-02 précitée ;

Marchandises dangereuses : les marchandises soumises à la législation nationale ou aux Conventions internationales, relatives aux marchandises dangereuses, ratifiées par le Royaume du Maroc et légalement publiées ;

Marchandises spéciales : les marchandises destinées à l'Administration de la défense nationale ainsi que les explosifs, munitions et armes à usage civil ;

Règlement d'exploitation du port : l'ensemble des dispositions fixant les règles d'exploitation d'un port ;

Rade : la zone maritime ou fluviale du port, constituée de la zone de pilotage obligatoire et de la zone de mouillage, telle qu'elle est définie par la législation et la réglementation en vigueur ;

L'équipage de garde : l'équipage minimum du navire et qui est qualifié et suffisant pour effectuer toute manœuvre ordonnée par la capitainerie du port ;

Service de garde : la ou les personnes chargées de la garde d'un navire ou de plusieurs navires de pêche maritime désignées par l'armateur et qui sont qualifiées pour effectuer toute manœuvre ordonnée par la capitainerie du port ;

Zone d'accès restreint (ZAR) : la zone qui recouvre toute ou partie de l'installation portuaire ou du port, qui, en raison de sa sensibilité, nécessite la prise de mesures particulières de sûreté ;

Zone contigüe intéressant la sûreté portuaire (ZCISP) : la zone qui s'étend directement au-delà des limites du port, délimitée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur et qui, en cas d'accident, pourrait compromettre la sûreté du port et ses installations.

Article 2

Les dispositions de la présente loi s'appliquent dans tous les ports du Royaume du Maroc à l'exception des zones et quais réservés à la Marine Royale ainsi que des ports militaires et installations portuaires y connexes.

Chapitre II*La police portuaire*

Article 3

La police portuaire est exercée par le commandant du port, les officiers du port et les agents de la capitainerie. Toutefois, elle peut être exercée par les agents du concessionnaire commissionnés par lui et agréés par l'autorité portuaire conformément à la loi n° 15-02 précitée.

Les agents chargés de la police des ports prêtent serment, conformément à la législation relative au serment des agents verbalisateurs, devant le tribunal de première instance du ressort du port où ils exercent leurs fonctions.

Les agents chargés de la police des ports exercent les attributions qui leurs sont fixées dans la décision de leur commissionnement ou, le cas échéant, dans la décision de leur agrément, dans le ou les ports mentionnés dans la décision précitée.

L'autorité portuaire procède à l'affichage de la liste des agents chargés de la police portuaire au siège de la capitainerie du port où ils exercent leurs fonctions.

Article 4

Dans le cadre de l'exercice de leurs attributions, les agents chargés de la police des ports ont droit d'accès aux navires se trouvant au port, ainsi qu'aux établissements privés situés dans le port durant les horaires de travail.

Sous réserve de la législation relative à l'accès à l'information, les officiers du port ont le droit d'obtenir auprès des administrations, des établissements publics et des établissements privés, les informations et les documents dont ils ont besoin pour l'exercice de leurs missions.

Article 5

Pendant l'exercice de leurs attributions conformément à la présente loi, les agents chargés de la police des ports doivent porter un uniforme officiel dont les caractéristiques et les descriptions sont définies par voie réglementaire et être munis d'une carte professionnelle, délivrée par l'autorité portuaire, indiquant leur identité et le service dont ils relèvent. Ils doivent également porter un badge comprenant d'une façon claire et lisible, le nom et le prénom de l'agent chargé de la police des ports, son matricule professionnel et sa photo.

Article 6

Les agents chargés de la police des ports sont tenus au secret professionnel et de ne pas divulguer les informations qu'ils avaient obtenues pendant ou à l'occasion de l'exercice de leurs missions.

Article 7

En cas de danger imminent, l'autorité portuaire peut ordonner aux armateurs, capitaines de navires, marins, dockers, exploitants portuaires, pilotes, lamaneurs de fournir leurs prestations ou moyens appropriés pour faire face au danger.

L'ordre précité est donné par écrit ou par radio ou par de nouveaux moyens de communication et fixe les prestations et les moyens requis et la durée de la prestation lorsqu'il est possible de fixer cette durée.

Cet ordre est notifié aux intéressés par tous les moyens disponibles. Toutefois, les ordres écrits peuvent être adressés aux capitaines des navires concernés, soit directement, soit à travers leurs agents maritimes, leurs consignataires ou consuls de leurs pays.

Les personnes mentionnées au premier alinéa ci-dessus sont tenues d'obtempérer à l'ordre qui leur est donné ainsi qu'aux instructions des agents chargés de la police des ports.

Chapitre III*Organisation des mouvements
et stationnement des navires au port*

Article 8

Tout armateur, ou agent maritime d'un navire dont l'escale est prévue au port, est tenu d'en informer, avant l'arrivée de son navire, la capitainerie du port et l'exploitant concerné, sous peine de non-inscription du navire sur la liste des prévisions d'arrivée. Cette annonce est faite conformément aux conditions fixées par le règlement d'exploitation du port, et ce à travers la plateforme d'échange des informations et données électroniques spécifique du port.

En cas de panne de la plate-forme, les documents exigés sont adressés à la capitainerie du port par le biais de l'agent maritime du navire.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

Article 9

L'armateur, capitaine ou agent maritime d'un navire à destination d'un port marocain, est tenu d'annoncer l'heure d'arrivée du navire, et ce dans le délai fixé dans le règlement d'exploitation du port.

Tout navire, même s'il ne prévoit pas d'escale au port, est tenu de s'identifier auprès de la capitainerie du port dès son entrée en rade.

Les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

Article 10

Sous réserve des dispositions du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime et sous peine de se voir interdire l'accès au port, tout navire entrant au port doit arborer le pavillon de son pays, le pavillon marocain et les pavillons de signaux réglementaires.

Tout navire doit, à sa sortie du port, arborer le pavillon de sa nation.

Article 11

Tout capitaine de navire est tenu de veiller à la continuité de la communication audiovisuelle ou numérique ou par tous les moyens disponibles avec la capitainerie du port via les canaux fixés par cette dernière, et ce pendant toute la durée des opérations d'entrée et de sortie du port, des manœuvres à l'intérieur du port et de mouillage en rade.

Article 12

Aucun navire ne peut entrer au port, en sortir ou y effectuer des manœuvres, y stationner, sans l'autorisation préalable de la capitainerie du port, et le cas échéant, des administrations concernées, conformément aux conditions et modalités fixées par le règlement d'exploitation du port.

Les conditions et les modalités de stationnement et des mouvements des navires de pêche maritime dont la jauge brute est supérieure à trois unités de jauge, en fonction de la nature des navires et leurs caractéristiques techniques, sont fixées par voie réglementaire.

Article 13

Il est interdit à tout navire d'emprunter le chenal d'accès du port si l'une de ses caractéristiques techniques dépasse le seuil maximum autorisé par l'autorité portuaire, ou s'il transporte des marchandises dont l'entrée au port est interdite.

Article 14

Aucun navire soumis à l'obligation de pilotage conformément à la législation en vigueur ne peut emprunter le chenal d'accès qu'en présence d'un pilote à bord.

Article 15

Les agents chargés de la police des ports organisent l'entrée, la sortie et le séjour des navires au port, émettent des ordres et orientent toutes les manœuvres des navires.

Les ordres des agents chargés de la police des ports sont émis par radio, par écrit, par signaux ou par tous les moyens disponibles.

Les ordres écrits sont valablement adressés soit directement aux capitaines des navires concernés, soit à travers leurs agents maritimes, leurs consignataires ou les consuls de leurs pays.

Article 16

Les agents chargés de la police des ports peuvent interdire ou retarder l'accès de tout navire au port, si cette entrée est susceptible de porter atteinte à la sûreté et la sécurité du port, à son environnement ou à son hygiène, ou s'il est de nature à entraver l'exploitation optimale du port ou de nuire à la préservation des équipements et installations portuaires.

Les dispositions du premier alinéa, ci-dessus, ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

Article 17

A l'exception des navires de pêche maritime battant pavillon marocain, les navires mentionnés à l'article 16 ci-dessus peuvent être soumis à un examen effectué par l'autorité maritime sur demande de l'autorité portuaire, avant de l'autoriser à entrer au port.

Article 18

Les capitaines de navires sont tenus d'obtempérer aux instructions des agents chargés de la police des ports et de prendre d'eux même, pendant les manœuvres qu'ils effectuent, toutes les précautions et mesures pour prévenir les accidents.

Les capitaines des navires sont tenus d'être présents à la passerelle, pendant toute la durée des manœuvres au port.

Article 19

Tout capitaine de navire entrant au port, sortant du port ou mouillant sur rade doit déposer auprès de la capitainerie une déclaration d'entrée ou de sortie conformément aux conditions et modalités fixées par le règlement d'exploitation du port.

Pour les navires de pêche maritime, les conditions et modalités d'entrée, de sortie et d'accostage au port pour les unités de pêche dont la jauge brute est inférieure ou égale à trois unités de jauge ou équivalent, sont fixées par voie réglementaire.

Article 20

Pour les navires de pêche ou de plaisance, la déclaration d'entrée est remplacée par un avis à communiquer conformément aux modalités et conditions fixées par le règlement d'exploitation du port.

Article 21

L'entrée et la sortie des navires du port sont effectuées conformément à la signalisation maritime en vigueur.

Article 22

A l'exception des navires bénéficiant du droit de priorité fixé par le règlement d'exploitation du port, les navires sont admis à entrer et à accoster au port selon l'ordre de leurs arrivées en rade, ou selon l'ordre de leur identification lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas l'entrée des navires dans les limites du port.

Toutefois, l'autorité portuaire peut déroger aux règles de priorité fixées par le règlement d'exploitation du port. Toute décision prise par l'autorité portuaire à ce sujet doit être motivée.

Article 23

Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux bollards ou points d'amarrage prévus à cet effet.

Article 24

Tout capitaine de navire est tenu de changer l'amarrage de son navire sur ordre de la capitainerie du port, lorsque ce changement est de nature à faciliter le mouvement ou le travail des autres navires.

Article 25

A l'exception des navires de pêche maritime, les navires ne peuvent être amarrés ou larguer leurs amarres ou déhaler que par les lamaneurs autorisés par l'autorité portuaire et sur ordre express de la capitainerie du port.

Article 26

Tout capitaine ou armateur d'un navire doit en renforcer l'amarrage chaque fois que nécessaire, et prendre les précautions nécessaires ordonnées par les agents chargés de la police des ports.

Article 27

Tout navire amarré ou accosté au port doit avoir un service de garde suffisant et qualifié pour assurer la sécurité du navire et exécuter les manœuvres ordonnées pour éviter les dommages qui peuvent l'affecter ou affecter les installations du port ou les autres navires.

Les embarcations de pêche artisanale ne sont pas soumises aux dispositions du premier alinéa ci-dessus, à condition de disposer d'un ou de gardiens désignés par le propriétaire ou l'exploitant des embarcations mentionnées.

Lorsqu'il devient nécessaire de faire une manœuvre et qu'il n'existe pas d'équipage à bord du navire pour l'exécuter, l'autorité portuaire peut recourir, aux frais et sous la responsabilité de son armateur, aux services des organismes de pilotage, de remorquage, de lamanage et de dragage et aux services des navires de pêche et de plaisance ou tout autre organisme, et ce en vue de garantir l'exécution de la manœuvre précitée.

L'armateur du navire demeure directement redevable de la rémunération des services précités envers leurs prestataires.

Article 28

En fonction des caractéristiques des navires et de leur cargaison, des impératifs de l'exploitation et des dispositions du règlement d'exploitation du port, les agents chargés de la police des ports :

- déterminent l'emplacement de mouillage du navire dans la rade ;
- établissent la liste des navires par ordre d'arrivée sur rade ;
- établissent le plan prévisionnel général des mouvements des navires ;
- désignent les emplacements d'amarrage des navires ;
- imposent des mesures nécessaires de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement, pendant le séjour des navires au port.

Article 29

L'autorité portuaire peut refuser le chargement ou le déchargement de toute marchandise susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, l'environnement ou l'hygiène au port, ou qui n'est pas conforme aux dispositions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Les dispositions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

Article 30

Sans préjudice des dispositions des articles 88 et 91 ci-dessous, tout navire doit quitter le port immédiatement dès que les opérations ayant justifiés son accostage au port ont été effectivement terminées.

Toutefois, le départ du navire peut être retardé ou avancé par la capitainerie du port, pour des raisons de sûreté ou sécurité.

Les dispositions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

Article 31

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux navires relevant de la défense nationale et navires de sauvetage. Toutefois, l'admission, l'accostage et les mouvements de ces navires sont soumis à des dispositions particulières fixées par le règlement d'exploitation du port, compte tenu des règles de sécurité et de bonne exploitation du port.

Chapitre IV

*Les marchandises dangereuses
et les marchandises spéciales*

Article 32

Le transit des marchandises dangereuses ou spéciales, leur manutention, transbordement, dépôt, gardiennage et transport, dans l'enceinte du port, sont effectués conformément à la législation et la réglementation en vigueur, sous réserve des Conventions internationales ratifiées par le Royaume du Maroc.

Article 33

Tout capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou spéciales, son agent consignataire, doit présenter à la capitainerie du port et à l'exploitant de l'installation portuaire concernée les déclarations prévues par le règlement d'exploitation du port et ce dans les délais fixés à cet effet.

Article 34

Les opérations de chargement, de déchargement et de transbordement des marchandises dangereuses ou spéciales ne peuvent être entamées qu'après accomplissement des mesures prévues par la législation et la réglementation en vigueur et après obtention d'une autorisation de la part de la capitainerie du port.

Article 35

Tout capitaine de navire est tenu de se conformer, lors du traitement des matières dangereuses ou spéciales, aux instructions de la capitainerie du port visant la préservation de la sécurité de son navire et des autres navires, et à la sécurité du port.

Article 36

L'autorité portuaire peut imposer au capitaine du navire, à son armateur ou à son représentant, d'assurer une garde permanente et renforcée des marchandises dangereuses ou spéciales se trouvant à bord du navire, ou d'obliger l'exploitant de l'installation portuaire de le faire si ces marchandises se trouvent au port.

L'autorité portuaire peut obliger le capitaine, l'armateur ou le représentant du navire à utiliser des signaux réglementaires ou des marquages visibles pour les marchandises dangereuses ou spéciales pour attirer l'attention des utilisateurs du port sur leur danger, conformément au règlement d'exploitation du port concerné.

Article 37

Il est interdit de garder les marchandises dangereuses ou spéciales dans le port. Cependant l'autorité portuaire peut, à titre exceptionnel, autoriser l'entrée et l'entreposage pour un délai qu'elle fixe des marchandises dangereuses ou spéciales à l'intérieur du port qui dispose d'emplacements spécialement aménagés à cet effet.

L'exploitant desdits emplacements est tenu de communiquer régulièrement à la capitainerie du port, l'état des marchandises dangereuses et spéciales dans la zone qu'il exploite.

Le titulaire de l'autorisation exceptionnelle précitée est tenu de faire sortir la marchandise du port avant l'expiration du délai fixé dans l'autorisation. En cas de manquement de sa part, l'autorité portuaire peut prendre, aux frais et sous l'entière responsabilité dudit titulaire, les mesures qu'elle juge nécessaires.

Article 38

En cas d'éparpillement, déversement ou fuite de matières dangereuses sur les quais, dans les bassins ou sur les terre-pleins, en cours de manutention ou d'entreposage, l'exploitant doit immédiatement clôturer la zone concernée, prendre les mesures nécessaires pour circonscrire le danger et d'en informer l'autorité portuaire.

Il est également tenu de procéder aux opérations d'enlèvement, d'extraction et de nettoyage, sans porter atteinte à la santé, la sécurité et l'environnement, sur la base d'une expertise technique et dans des délais définis.

En cas de manquement, l'autorité portuaire prend, aux frais et sous l'entière responsabilité du défaillant, les mesures qu'elle juge nécessaires.

Article 39

En cas de manutention de marchandises en vrac ou pulvérulentes, le capitaine et l'exploitant, doivent, chacun en ce qui le concerne, prendre toutes les mesures à même d'empêcher la propagation de ces produits ou l'émanation de poussières épaisses, ou toute forme de pollution.

Ils doivent, également, remettre les lieux à leur état initial, en procédant notamment aux opérations d'enlèvement des produits et de nettoyage du plan d'eau et des installations ayant été salis suite aux opérations de manutention, et le cas échéant, au rétablissement de profondeur des bassins sans porter atteinte à la santé, et à la sécurité, ou l'environnement, sur la base d'une expertise technique et dans des délais déterminés.

En cas de manquement, l'autorité portuaire prend, aux frais et sous l'entière responsabilité de la personne concernée, les mesures qu'elle juge nécessaires.

Chapitre V*Protection de la signalisation maritime portuaire***Article 40**

Il est interdit à tout capitaine de navire :

- de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise, sur une bouée ou sur un corps flottant qui ne serait pas destiné à cet effet ;
- de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant, d'une balise ou d'une bouée.

Cette interdiction ne s'applique pas à tout navire menacé de perdition ou d'échouement, à condition que son capitaine en informe l'autorité portuaire concernée.

Article 41

Le capitaine de tout navire ayant coulé, déplacé, endommagé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, même si c'est à cause d'un danger de perdition ou d'échouement ou suite à un abordage ou toute autre cause, est tenu d'en informer la capitainerie du port et à l'autorité maritime, par les moyens les plus rapides et de faire la déclaration de l'incident au plus tard dans les 24 heures suivant son arrivée au premier port.

Cette déclaration est faite au Maroc auprès de la capitainerie du port et de l'autorité maritime, et dans les pays étrangers, auprès du représentant consulaire du Maroc le plus proche du port d'arrivée.

Article 42

Tout capitaine de navire, pilote ou autre personne ayant constaté la disparition ou la dérive des bouées ou balises, ou tout autre défaut dans le fonctionnement des feux de signalisation et de manière générale, toute autre anomalie apparente les concernant, est tenu d'en informer immédiatement la capitainerie du port ou l'autorité maritime, et ce par les moyens les plus rapides dont il dispose et prouvant la réception.

Article 43

Toute personne ayant détruit, endommager ou détériorer un phare, un feu flottant, une bouée, une balise, ou toute autre installation de balisage ou d'aide à la navigation, est tenue de supporter les frais de réparation des dommages causés.

En cas de manquement dans un délai déterminé, et sans préjudice des sanctions prévues par la présente loi, l'autorité portuaire prend, aux frais et sous l'entière responsabilité de la personne défaillante, les mesures qu'elle juge nécessaires.

Chapitre VI*La sûreté portuaire***Article 44**

Sont établis des plans de sûreté portuaire pour chaque port qui fournit des services à des navires effectuant des voyages internationaux, et ce en fonction des degrés de sensibilité des zones ci-après :

- les installations portuaires ;
- les zones d'accès restreint ;
- les zones portuaires sensibles déterminées conformément à la législation et la réglementation en vigueur ;
- la zone contigüe intéressant la sûreté portuaire (ZCIS).

Des plans de sûreté portuaire peuvent être établis pour des ports autres que ceux mentionnés ci-dessus.

Article 45

Les plans de sûreté portuaire fixent les mesures et les dispositions applicables au port, pour chaque niveau de sûreté fixé par l'administration, en fonction du degré de gravité de tout incident de sûreté prévisible ou potentiel.

Article 46

L'autorité portuaire et les exploitants des installations portuaires veillent, chacun en ce qui le concerne, à l'élaboration du plan de sûreté portuaire spécifique au port et à l'installation portuaire.

Les modalités et les conditions d'élaboration et d'approbation des plans de sûreté portuaire, y compris l'accès terrestre et maritime au port, sont fixées par voie réglementaire.

Article 47

Dans les ports fournissant des services aux navires effectuant des voyages internationaux, l'autorité portuaire désigne, dans chaque port, un agent de sûreté portuaire et ses suppléants.

Elle désigne également, sur proposition de l'exploitant, l'agent de sûreté et ses suppléants dans chaque installation portuaire.

Les agents précités et leurs suppléants sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'appliquer les mesures et les dispositions de sûreté prévues par le plan de sûreté du port et de l'installation portuaire, en fonction des niveaux de sûreté applicables.

Article 48

La conformité de la sûreté des ports et des installations portuaires est déclarée par l'autorité gouvernementale chargée des ports.

Article 49

L'accès au port des personnes, engins roulants, des véhicules et des trains, est soumis à l'autorisation préalable de l'autorité portuaire fixant les zones du port dont l'accès est autorisé conformément au plan de sûreté portuaire, visé à l'article 46 ci-dessus.

Chapitre VII*Protection des installations, infrastructures et superstructures portuaires***Article 50**

Nonobstant toutes les dispositions contraires, les propriétaires, les armateurs ou les affréteurs des navires sont tenus de réparer la totalité des dommages et pertes causés par leurs navires aux installations, infrastructures et superstructures du port, du fait des actes et fautes émanant du capitaine, les marins, le pilote et toutes autres personnes au service du navire et ce sur la base d'une expertise technique.

Article 51

Les propriétaires des véhicules, trains et engins roulants sont responsables des dommages et pertes qu'ils causent aux infrastructures et superstructures du port, et sont tenus de les réparer.

Article 52

Sans préjudice aux dispositions de l'article 56 du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime, susmentionné, tout capitaine d'un navire ayant causé la détérioration ou la destruction d'une infrastructure portuaire, est tenu de le signaler immédiatement à la capitainerie du port par les moyens les plus rapides possibles et prouvant la réception. Il doit également en adresser un rapport détaillé au sujet de l'incident à la capitainerie du port et, le cas échéant, à l'autorité maritime, et ce avant le départ du navire du port.

Article 53

Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule ou tout engin mobile dont le véhicule ou l'engin a causé des dommages, quel qu'en soit la nature, aux superstructures ou infrastructures ou porté atteinte à son environnement, est tenu de le signaler immédiatement à la capitainerie du port, par les moyens les plus rapides possibles. Il doit également en adresser une déclaration détaillée à la capitainerie du port et ce avant le départ du navire du port.

Article 54

Toute personne ayant constaté une destruction ou une détérioration d'une installation, infrastructure ou superstructure portuaire, est tenue de le signaler immédiatement à la capitainerie du port.

Article 55

L'autorité portuaire peut soumettre à autorisation préalable, les opérations de chargement ou déchargement de marchandises susceptibles de causer des dommages aux infrastructures ou superstructures du port.

Cet article n'est pas applicable aux opérations de déchargement des produits de la pêche maritime qui ne nécessitent pas d'équipement spécial.

Article 56

Il est interdit de déposer des marchandises, objets ou matériel de quelque nature que ce soit, dans des emplacements autres que ceux réservés à cet effet.

En cas d'indisponibilité d'emplacements dédiés, l'autorité portuaire étudie, en accord avec le demandeur, la possibilité de placer les marchandises, objets ou équipements dans d'autres lieux.

Article 57

Quiconque ayant causé un dommage à la surface, aux profondeurs des eaux, aux quais, aux infrastructures ou aux superstructures, supporte les frais de réparation, sans préjudice des poursuites dont elle pourrait faire l'objet.

Chapitre VIII*Protection de l'environnement
et préservation de l'hygiène*

Article 58

Il est interdit de porter atteinte à l'environnement et la santé à l'intérieur du port.

Il est notamment interdit en dehors des lieux dédiés à cet effet selon le type de déchet ou de matières de :

- verser des eaux polluées ou des eaux usées dans les eaux du port et ses dépendances ou sur les terre-pleins ;
- jeter dans les eaux du port, ses dépendances ou sur les terre-pleins des matières salissantes, dangereuses ou nuisibles à la santé ou à l'environnement ;
- jeter des terreaux, des décombres, déchets, ou des matières quelconques dans les eaux du port, dans ses dépendances, sur la voirie ou sur les terre-pleins ;
- dégager des gaz, fumées denses ou odeurs nauséabondes, au-delà du seuil ou de la concentration tolérée en vertu des critères fixés par la législation et la réglementation en vigueur ;
- jeter des déchets contenant des matières radioactives ou toxiques.

L'autorité portuaire publie, par collage et par tous les moyens disponibles, la liste des lieux désignés pour la collecte des déchets solides, liquides et en vrac.

Article 59

Il est interdit de procéder, sans autorisation préalable de la capitainerie du port :

- au chargement, déchargement ou transbordement de matières en vrac ;
- au ramonage des chaudières, au nettoyage des conduites de fumée ou de gaz.

Article 60

Toute personne ayant causé une pollution à l'environnement portuaire est tenue d'en informer, sans délai, la capitainerie du port.

Elle doit également traiter la pollution qu'elle a causée et de remettre en état des lieux, selon les normes techniques utilisées dans des délais déterminés. A défaut, l'autorité portuaire y procède à la charge et sous l'entière responsabilité de la personne défaillante.

Article 61

Les capitaines des navires ou leurs représentants sont tenus de déclarer à la capitainerie du port, les déchets d'exploitations et résidus des marchandises se trouvant à bord de leurs navires, notamment les huiles usées, les eaux usées ou polluées, et ce avant l'arrivée de ces navires au port.

Cette déclaration est faite conformément aux dispositions du règlement d'exploitation du port.

Toutefois, sont dispensés de cette déclaration :

1. les navires de pêche et ceux relevant de l'administration chargée de la pêche maritime ;
2. les navires de plaisance ;
3. les navires qui assurent des transports réguliers avec des escales fréquentes et régulières, à condition de prouver l'existence d'un contrat liant ces navires à des opérateurs ayant pour objet le dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison se trouvant à bord desdits navires, dans un port situé sur son itinéraire.

Article 62

Les capitaines des navires faisant escale dans un port marocain sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison, notamment les huiles usées, les eaux usées ou polluées, se trouvant à bord de leurs navires dans les installations de réception réservées à cet effet ou les livrer aux opérateurs portuaires autorisés.

La capitainerie du port peut interdire au navire de quitter le port, jusqu'à ce que ce dépôt soit effectué. Elle peut, le cas échéant, effectuer le contrôle nécessaire à bord dudit navire et ce, en présence de l'autorité maritime concernée.

Article 63

Peuvent être dispensés de l'obligation de dépôt et de livraison prévus à l'article 62 ci-dessus, les navires qui apportent la preuve qu'ils disposent d'une capacité de stockage spécialisée et suffisante pour stocker tous les résidus de cargaison et les déchets d'exploitation qui auraient été accumulés ou qui sont susceptibles de s'accumuler pendant le trajet prévu jusqu'à l'arrivée au port de dépôt.

Article 64

Il est interdit d'évacuer, en dehors des emplacements, des stations de réception, ou des citernes mobiles appartenant aux opérateurs autorisés, réservés à cet effet, des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, tel que les huiles usées, eaux de lavage des citernes des hydrocarbures, ainsi que les eaux usées ou polluées, les résidus de cales et tous déchets liquides ou solides.

Article 65

Compte tenu des conventions internationales ratifiées par le Royaume du Maroc, il est interdit d'évacuer dans le port les eaux de ballast et leurs résidus, sans autorisation écrite émanant de la capitainerie du port.

La capitainerie du port peut demander, à tout moment, au capitaine du navire de lui remettre les documents attestant que les eaux de ballast du navire ne présentent aucune menace pour l'environnement portuaire.

Elle peut également interdire ou suspendre les opérations d'évacuation des eaux de ballast si ces opérations sont susceptibles de transporter des organismes ou des espèces aquatiques nuisibles ou pathogènes, ou de porter atteinte à la qualité des eaux et aux installations du port, au navire concerné ou aux autres navires se trouvant dans le port.

L'évacuation des résidus des eaux de ballast ne peut en aucun cas être faite que dans les installations réservées à cet effet.

Article 66

Les marchandises décomposées, en cours de décomposition, ou nauséabondes ne peuvent être laissées sur les quais ou sur les terre-pleins avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le débarquement, sous peine de les soumettre aux dispositions législatives et réglementaires applicables aux marchandises abandonnées.

Article 67

Toute personne ayant constaté un incident ayant causé ou susceptible de causer une pollution à l'intérieur du port, est tenu d'en aviser immédiatement la capitainerie du port par tous les moyens possibles.

Article 68

Pour faire face à toute sorte de pollution dans le port, l'autorité portuaire établit, pour chaque port, un plan d'urgence dit « Plan d'urgence portuaire de lutte contre la pollution (PUP) », et ce, en coordination avec tous les services concernés dans ce domaine. Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence national de lutte contre la pollution maritime.

Chaque exploitant établit dans sa zone d'intervention un plan d'urgence appelé « Plan d'organisation interne de lutte contre la pollution (POI) ». Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence portuaire de lutte contre la pollution et approuvé par l'autorité portuaire après consultation des services concernés en la matière.

Article 69

Il est institué dans chaque port un comité de protection de l'environnement et de préservation de la santé, chargé de définir la stratégie de protection de l'environnement et de préservation de la santé dans le port concerné. Les attributions et la composition de ce comité seront déterminées par voie réglementaire.

Article 70

Il est interdit, dans chaque port, de vendre en détail de tout matériel ou marchandise dans des lieux non-réservés à cet effet.

Il est également interdit toutes opérations de vente ou de manutention de produits de la pêche maritime à l'intérieur des ports dans des lieux autres que ceux dédiés à cet effet.

Chapitre IX*La sécurité dans les ports*

Article 71

Il est interdit d'effectuer toute opération de ballastage ou déballastage d'un navire sans autorisation de l'autorité portuaire.

Article 72

Il est interdit dans le port, d'allumer du feu et des flammes à bord des navires, sauf autorisation de la capitainerie du port et sous réserve de prendre toutes les mesures de sécurité prévues par le règlement d'exploitation du port.

Article 73

La pratique de la natation et du sport nautique est interdite dans le port. Toutefois, l'autorité portuaire peut, à titre exceptionnelle, accorder l'autorisation de cette pratique à l'occasion des manifestations sportives, culturelles ou explorations scientifiques.

Article 74

La circulation et le stationnement des véhicules, trains, engins, matériels et outillages de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dans le port, sont soumis aux conditions et règles de sécurité fixées par le règlement d'exploitation du port, sans préjudice de la législation et de la réglementation relatives aux marchandises dangereuses et aux marchandises spéciales.

En cas de stationnement interdit de véhicules, trains, engins, matériels et outillages précités, l'autorité portuaire peut les faire déplacer à d'autres emplacements, et ce aux frais et sous la responsabilité de leurs propriétaires ou exploitants.

Article 75

Lorsque la sécurité du port l'exige, le commandant du port ou la personne en tenant lieu, peut émettre un ordre écrit et motivé par les moyens les plus rapides dont il dispose tout en précisant le délai au capitaine du navire de changer de poste d'accostage ou le cas échéant de sortir son navire en rade, en prenant toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du navire et la sécurité de la navigation et de l'environnement marin, y compris son accostage et sa signalisation à l'emplacement où il se trouve, et ce aux frais et sous l'entière responsabilité de l'armateur du navire.

Si le capitaine du navire n'obtempère pas aux ordres du commandant du port ou de la personne en tenant lieu ou s'il se trouve dans l'incapacité de les exécuter, ce dernier peut prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour le faire, en prenant toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du navire et la sécurité de la navigation et de l'environnement marin, y compris son accostage et sa signalisation à l'emplacement où il se trouve, et ce aux frais et sous la responsabilité de l'armateur.

Article 76

Toute entreprise exerçant une activité dans le port dans le cadre d'une convention de concession doit réaliser une étude sur les risques.

L'autorité portuaire peut imposer à toute entreprise exerçant une activité dans le port dans le cadre d'une autorisation d'exploitation, de réaliser une étude sur les risques en fonction de la nature de chaque activité.

Article 77

L'autorité portuaire établit, pour chaque port, un plan de lutte contre l'incendie dit « Plan d'urgence de lutte contre l'incendie dans le port » et ce, après consultation de tous les services concernés.

Chaque exploitant établit, dans sa zone d'intervention, un plan d'urgence dit « Plan d'organisation interne de lutte contre l'incendie (POI) ». Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence de lutte contre l'incendie dans le port et approuvé par l'autorité portuaire.

Article 78

Toute personne ayant constaté un incendie ou un début d'incendie dans une zone du port ou à bord d'un navire, est tenue d'en aviser immédiatement, par tous les moyens possibles, la capitainerie du port, les services de la protection civile ou l'exploitant.

Article 79

En cas d'un incendie dans un navire dans le port, l'autorité portuaire prend, après consultation des services de la protection civile, toutes les mesures qu'elle juge nécessaires pour la sécurité du port, des installations et des équipements et celle des autres navires s'y trouvant, et ce aux frais et sous l'entière responsabilité de l'armateur du navire.

Article 80

L'autorité portuaire est chargée de la coordination et l'organisation des opérations de lutte contre les sinistres survenus ou susceptibles de survenir dans le port, qu'ils soient d'origine terrestre ou maritime. En cas de danger imminent, elle est habilitée, à se faire assister par les administrations publiques, les exploitants, les armateurs, les entités et sociétés exerçant dans le port et utiliser leurs ressources humaines, moyens matériels et navires.

Article 81

Chaque port, tout exploitant et tout navire se trouvant dans le port, doivent disposer de moyens de lutte contre les sinistres, en état de fonctionnement à tout moment conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

Article 82

Les agents chargés de la police portuaire peuvent apprécier les mesures à prendre pour éviter, limiter l'extension des sinistres y compris le déplacement du navire sinistré ou des navires y avoisinants, ou l'éloignement des marchandises.

Aucune mesure susceptible d'entraîner le sabordage, l'échouement, la déstabilisation du navire et, de manière générale, toute action susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité des ouvrages et des équipements du port, ne peut être prise sans l'ordre ou l'accord des agents chargés de la police portuaire.

La responsabilité de l'autorité portuaire ou des agents chargés de la police portuaire ne peut en aucun cas être engagée du fait des mesures précitées sauf en cas d'erreur attribuée auxdits services.

Article 83

Tout exploitant est tenu d'appliquer et de respecter les mesures dont l'objectif est d'éviter ou faire face à tout incident susceptible de compromettre la sécurité du port. Il est également tenu d'en aviser l'autorité portuaire qui peut, le cas échéant, déclencher le plan d'urgence du port (PUP).

Article 84

L'autorité portuaire, peut, pour des raisons de sécurité donner des consignes pour interdire toute entrée et /ou sortie du port.

Chapitre X

*Construction, entretien, réparation carénage
et démolition des navires dans les ports*

Article 85

La construction, l'entretien, la réparation, le carénage et la démolition des navires, sont interdits en dehors des emplacements réservés à cet effet dans le port.

Toutefois, l'autorité portuaire peut, autoriser à titre exceptionnel, l'entretien, la réparation ou le carénage des navires en dehors des emplacements réservés à cet effet, sous réserve de la législation en vigueur. Cette autorisation fixe les conditions à respecter pour entreprendre ces travaux.

Les opérations précitées sont exécutées conformément aux conditions prévues par le règlement d'exploitation du port et sous la responsabilité de l'armateur, ou le cas échéant, du propriétaire du navire et ce, sous réserve des dispositions de l'article 69 du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

En cas de danger imminent, pour les navires de pêche maritime et lorsque la durée de la réparation urgente ne dépasse pas 24 heures, l'autorisation prévue par l'alinéa 2 du présent article est remplacée par une déclaration établie par l'armateur ou le propriétaire du navire conformément aux modalités et formalités fixées par le règlement d'exploitation du port.

Article 86

Il ne peut être procédé aux essais et au fonctionnement des hélices des navires accostés au port qu'en vertu d'une autorisation de la capitainerie du port fixant les conditions d'exécution de ces essais.

Pour les navires de pêche battant pavillon marocain, cette autorisation est remplacée par la notification de la capitainerie du port.

Chapitre XI*Echouement et naufrage des navires dans les ports*

Article 87

Lorsqu'un navire viendrait à s'échouer ou à couler dans le port, la capitainerie du port adresse au capitaine ou à l'armateur du navire un ordre, écrit ou par tout moyen avec accusé de réception, de l'enlever ou de le déplacer à un endroit où il ne constitue plus un danger pour le port et ses usagers. En cas de manquement, l'autorité portuaire y procède aux frais et sous l'entière responsabilité dudit capitaine ou armateur et ce, après avoir avisé les administrations concernées.

Chapitre XII*Les navires désarmés et les navires abandonnés dans les ports*

Article 88

Est considéré comme désarmé, tout navire apte à la navigation maritime mais en arrêt d'exploitation.

Sous réserve des attributions dévolues à l'autorité maritime, aucun navire ne peut être désarmé dans le port sans l'accord préalable écrit de l'autorité portuaire tenant en compte des impératifs de sécurité des installations et de l'exploitation portuaires, et sous peine d'être considéré comme navire abandonné.

Le navire désarmé autorisé à rester au port doit disposer des certificats de sécurité dont la durée de validité ne peut être inférieure à six mois à compter de la date de l'accord précité.

Les navires de pêche maritime peuvent être désarmés dans le port pendant les périodes de repos biologique fixées par l'administration, à condition du respect des exigences de sécurité liées à l'équipage ou au service de garde et à la validité des certificats de sécurité.

On entend par désarmement d'un navire de pêche maritime, l'enlèvement de l'équipements et du matériel de pêche et le dépôt du registre de l'équipage auprès de l'autorité maritime.

Article 89

Lorsque l'occupation du poste à quai par le navire désarmé a des conséquences sur l'exploitation normale du port, ou compromet la sûreté, la sécurité ou l'environnement du port, la capitainerie du port peut ordonner au capitaine, l'armateur ou l'agent maritime d'en changer le poste d'accostage ou de le sortir en rade et ceux aux frais de l'armateur et sous son entière responsabilité. Si le capitaine, l'armateur ou l'agent maritime du navire n'obtempère pas aux ordres précités de la capitainerie du port, ou s'il est dans l'incapacité de les exécuter, l'autorité portuaire peut prendre toutes les mesures nécessaires pour changer le poste d'accostage du navire vers un autre poste à l'intérieur du port comme prévu dans les articles premier et 2 de la loi n° 15-02 précitée, et ce aux frais et sous l'entière responsabilité de l'armateur.

Si l'occupation d'un poste à quai par un navire de pêche maritime désarmé battant pavillon marocain, impacte ou affecte la sûreté, la sécurité ou l'environnement du port, la capitainerie du port peut ordonner au capitaine, l'armateur ou l'agent maritime du navire, de changer son emplacement vers un autre lieu à l'intérieur du port, et ce conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 15 de la présente loi.

Si l'occupation d'un poste à quai par un navire de pêche maritime désarmé battant pavillon marocain affecte l'exploitation normale du port, la capitainerie du port ordonne au capitaine, l'armateur ou son agent maritime du navire, de changer son emplacement vers un autre endroit à l'intérieur du port, aux frais et sous la responsabilité de l'armateur, et ce via une décision écrite et motivée précisant le nouveau lieu et la durée de son séjour.

Si le capitaine ou l'armateur du navire de pêche maritime concerné ne se conforme pas à l'ordre de la capitainerie du port de changer son emplacement, ou s'il n'est pas en mesure de l'exécuter, l'autorité portuaire peut exécuter l'ordre précité, aux frais et sous la responsabilité de l'armateur.

Cependant, la responsabilité de l'autorité portuaire demeure engagée dans le cas où elle commet une erreur qui a mis en péril la sécurité du navire, la sécurité de l'environnement et la navigation maritime lors de l'opération de changement de l'emplacement de ce navire vers un autre endroit.

Article 90

Sous réserve des dispositions du dernier alinéa de l'article 88 ci-dessus, aucun navire ne peut rester au port en état de désarmement au-delà de la période fixée par l'autorité portuaire, sans que cette période dépasse, en tout état de cause :

- six (6) mois pour les navires de commerce, de service et de passagers ;
- vingt-quatre (24) mois pour les navires de pêche maritime.

Article 91

Est considéré comme abandonné, tout navire en état de flottabilité et ne disposant pas d'un équipage ou d'un service de garde, abstraction faite de sa navigabilité.

Est réputé également abandonné, tout navire désarmé pendant une période dépassant les délais fixés à l'article 90 ci-dessus, ainsi que les navires radiés du registre matricule du port d'attache conformément à la législation et la réglementation en vigueur.

Les administrations chargées de l'enregistrement des navires sont tenues d'informer, par écrit, l'autorité portuaire de toute radiation concernant tout navire.

Article 92

Lorsque la capitainerie du port constate l'état d'abandon d'un navire, elle adresse une mise en demeure de mettre fin à l'état d'abandon dans un délai ne dépassant pas trois (3) mois.

La mise en demeure est notifiée par les voies de notification prévues au code de procédure civile, sous réserve de ce qui suit :

- lorsque le navire est de nationalité marocaine, la mise en demeure est notifiée au propriétaire, ou au capitaine ou à l'agent maritime du navire ;
- lorsque le navire est de nationalité étrangère et que son propriétaire a un domicile connu, soit au Maroc, soit à l'étranger, la mise en demeure est notifiée au capitaine du navire, s'il y en a, à son propriétaire et au consul de l'Etat de nationalité du navire ;
- lorsque le navire est de nationalité étrangère et que son propriétaire n'est pas connu ou n'a pas de domicile connu, la mise en demeure est notifiée au consul de l'Etat de nationalité du navire et fait l'objet de publicité par voie d'affichage dans les locaux de la capitainerie du port où se trouve le navire et dans les locaux de l'autorité maritime audit port, et par voie de publication dans trois (3) journaux à diffusion nationale dont l'un en langue arabe.

Une copie de cette mise en demeure est adressée au procureur du Roi et à l'autorité maritime où se trouve ce navire.

Article 93

Si aucune suite n'est donnée à la mise en demeure prévue à l'article 92 ci-dessus, l'autorité portuaire peut intenter une action en référé en vue de la vente judiciaire du navire abandonné.

Article 94

Le juge des référés ordonne la vente du navire abandonné après avoir eu la preuve de l'état d'abandon, et ce après expertise pour avoir une estimation du prix dudit navire

En cas de rejet de la demande en vente, l'autorité portuaire peut interjeter appel de l'ordonnance dans le délai de quinze (15) jours à compter de la date de notification.

Lorsque la vente du navire abandonné est ordonnée, l'ordonnance fixe le prix d'ouverture, et son prononcé est inséré par les soins du greffe du tribunal au « Bulletin officiel » (édition des annonces légales, judiciaires et administratives) et affiché pendant un mois au tableau du tribunal, réservé aux annonces judiciaires et au siège de l'autorité maritime.

La vente aux enchères a lieu à la date et au lieu mentionnés dans l'avis de vente judiciaire qui est affiché à la capitainerie du port où se trouve le navire abandonné et au siège de l'autorité maritime au même port, ainsi qu'au tableau des annonces judiciaires du tribunal du port d'accostage du navire abandonné, et inséré dans un journal quotidien national.

Article 95

Est déclaré adjudicataire, le plus offrant qui doit s'acquitter du prix dans les trois (3) jours. A défaut, il est procédé à une nouvelle adjudication, auquel cas, l'adjudicataire défaillant est tenu de payer la différence entre le prix qu'il avait consenti et celui atteint par la remise en vente, sans pouvoir réclamer l'excédent s'il y en a un.

Si aucune offre n'est faite, le juge ordonne une nouvelle adjudication après abaissement du prix d'ouverture de l'adjudication précédente, et ce dans un délai maximum de deux (2) mois à compter de la première adjudication.

La nouvelle adjudication fait l'objet des mêmes mesures de publicité que l'adjudication qui l'a précédé.

Les formalités de la nouvelle adjudication consistent en une publicité pendant une durée de deux (2) mois dans les mêmes conditions prévues au troisième alinéa de l'article 94 ci-dessus, et portant l'indication de la date de la nouvelle adjudication et du prix obtenu lors de la première adjudication, ainsi que la mise à prix minoré en cas d'absence de toute offre.

Si, au titre de la deuxième adjudication, aucune offre n'a été faite ou en cas d'insuffisance de l'offre, les formalités prévues au deuxième alinéa du présent article s'appliquent pour toute nouvelle adjudication, avec réduction de moitié des délais y prévus, et ce jusqu'à la vente du navire abandonné.

Le produit de la vente est consigné à la caisse du tribunal. Il est réparti, au prorata, entre les créanciers du navire, s'il y en a, et le reliquat est mis à la disposition des ayants-droits.

Article 96

Si une cargaison se trouve à bord du navire dont la vente judiciaire est ordonnée, et que ladite cargaison n'a pas été revendiquée, celle-ci est déchargée par l'exploitant portuaire désigné par l'autorité portuaire et remise à l'administration des douanes pour qu'elle procède à sa vente aux enchères conformément à la législation en vigueur.

Chapitre XIII*Les navires saisis dans les ports***Article 97**

Nonobstant toute disposition contraire, un officier du port ou agent chargé de la police du port ne peut être désigné séquestre du navire objet d'une ordonnance de saisie conservatoire.

La responsabilité de la capitainerie du port ne saurait être engagée du fait de l'autorisation donnée au navire saisi de quitter le port tant que la saisie ne lui a pas été notifiée avant que ledit navire ait largué ses amarres pour appareillage.

Article 98

L'autorité portuaire désigne, seule, l'emplacement où le navire objet de la saisie conservatoire doit être mis.

Article 99

Lorsque les nécessités de l'exploitation portuaire l'exigent, l'autorité portuaire peut ordonner au capitaine du navire saisi ou à l'armateur de le déplacer dans un autre poste ou de le sortir en rade, et ce, aux frais et sous l'entière responsabilité de son armateur.

En cas de manquement de sa part, l'autorité portuaire prend toutes les mesures qu'elle juge nécessaires pour y procéder, aux frais et sous l'entière responsabilité de son armateur.

En ce qui concerne les navires de pêche maritime battant pavillon marocain, si le capitaine du navire, son armateur ou son agent maritime ne se conforme pas aux ordres de la capitainerie du port susmentionnés, ou s'il n'est pas en mesure de l'exécuter, l'autorité portuaire peut prendre toutes les mesures nécessaires pour changer le lieu d'accostage du navire ou le sortir en rade aux frais et sous la responsabilité de l'armateur.

Cependant, la responsabilité de l'autorité portuaire demeure engagée dans le cas où elle commet une erreur qui a mis en péril la sécurité du navire et la sécurité de l'environnement et de la navigation maritime lors de l'opération de déplacement du navire vers un autre lieu sûr.

Article 100

Sans préjudice des dispositions de l'article 91 de la présente loi, le juge des référés peut, sur demande de l'autorité portuaire, ordonner la vente aux enchères du navire saisi et de mettre le produit de la vente à la disposition des ayants droits à la caisse du tribunal, si ledit navire :

- constitue un danger réel sur la sécurité, la sûreté et l'environnement des installations portuaires ou des autres navires se trouvant dans le port ;
- entrave l'exploitation normale des installations portuaires.

La vente est effectuée conformément aux formalités mentionnées aux articles 94 et 95 de la présente loi.

Article 101

Lorsque la saisie ne porte pas sur la cargaison du navire, celle-ci peut être déchargée et récupérée par son propriétaire conformément à la législation en vigueur.

Chapitre XIV*Les infractions, les procédures et les sanctions***Article 102**

Sont chargés de la recherche et du constat des infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application, outre les officiers de la police judiciaire, les commandants des ports, les officiers des ports, les agents de la capitainerie et toute personne agréée par l'autorité portuaire conformément à la loi n° 15-02 précitée, tous désignés, ci-après par « agents verbalisateurs ».

Dans l'exercice de leurs missions, les agents verbalisateurs peuvent directement requérir la force publique.

Article 103

Le procès-verbal de constat des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application doit contenir notamment les éléments suivants :

- le nom et la qualité de l'agent verbalisateur ;
- le nom et la qualité du contrevenant ;
- la nature de l'infraction et le lieu où elle a été commise ;
- la date et l'heure de l'infraction ;
- l'identité du navire concerné par l'infraction ;

- la date et l'heure d'établissement du procès-verbal ;
- en cas de saisie de véhicules, engins ou outillage ayant servi à commettre l'infraction ou de saisie d'objets provenant de l'infraction, la mention de leur nature, la date et le lieu où la saisie a eu lieu.

Le procès-verbal doit comporter la signature de l'agent verbalisateur et celle du contrevenant. En cas de refus par ce dernier de signer, mention en est faite dans le procès-verbal.

Copie du procès-verbal est remise au contrevenant.

Article 104

Le procès-verbal de constat de l'infraction est transmis au ministère public compétent dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la date de son établissement.

Article 105

Les procès-verbaux de constat des infractions font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article 106

En cas d'infraction aux dispositions des articles 12, 13, 14, 18, 19 et 24 de la présente loi, l'armateur est puni d'une amende administrative fixée comme suit :

- 1.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute ne dépasse pas 500 tonneaux de jauge brute ;
- 5.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 501 et 1000 tonneaux de jauge brute ;
- 25.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 1001 et 5000 tonneaux de jauge brute ;
- 50.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 5001 et 10.000 tonneaux de jauge brute ;
- 90.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 10.001 et 50.000 tonneaux de jauge brute ;
- 100.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute dépasse 50.000 tonneaux de jauge brute.

Toute fraction de tonneaux de jauge brute est considérée comme un tonneau de jauge brute.

Article 107

Toute infraction aux dispositions des articles 25, 26 et 27 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 1.000 dirhams, sans préjudice du droit de l'autorité portuaire de sommer le navire concerné de quitter le port.

Article 108

Toute infraction aux dispositions de l'article 35 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 5.000 dirhams.

Article 109

Toute infraction aux dispositions des articles 34 et du premier alinéa de l'article 37 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 5.000 dirhams.

Article 110

Toute infraction aux dispositions du premier alinéa des articles 38 et 39 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 50.000 dirhams.

Article 111

Est puni d'une amende administrative de 20.000 dirhams, tout capitaine de navire qui commet une infraction aux dispositions de l'article 40 de la présente loi.

En cas de récidive, le contrevenant est puni d'une amende de 30.000 à 50.000 dirhams, ou de l'emprisonnement d'un mois à trois mois, ou des deux peines à la fois.

Est considéré en état de récidive, tout contrevenant qui commet la même infraction dans le délai d'un an à compter de la date où l'amende prévue au premier alinéa ci-dessus lui a été infligée.

Article 112

Est puni d'une amende administrative de 5.000 dirhams, tout capitaine d'un navire qui n'a pas informé la capitainerie du port prévu à l'article 41.

Article 113

Est puni d'une amende administrative de 5.000 dirhams, tout capitaine d'un navire qui ne dépose pas la déclaration prévue à l'article 41 de la présente loi.

Article 114

Tout contrevenant aux dispositions de l'article 49 de la présente loi, est puni d'une amende de 2.000 à 10.000 dirhams.

En cas de récidive, le contrevenant est condamné à une peine d'emprisonnement d'un mois à trois mois.

Article 115

Est puni d'une amende administrative de 5.000 dirhams, tout capitaine de navire qui n'aurait pas avisé l'autorité portuaire dans les formes et conditions prévues à l'article 52 de la présente loi.

Article 116

Est puni d'une amende administrative de 5.000 dirhams, tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule ou tout engin mobile qui n'aurait pas avisé l'autorité portuaire dans les formes prévues à l'article 53 de la présente loi.

Article 117

Toute infraction aux dispositions du premier alinéa de l'article 56 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 2.000 dirhams.

Article 118

Est puni d'une amende administrative de 2.000 dirhams, quiconque jette des terreaux, décombres, déchets ou matières quelconques dans les eaux du port, dans ses dépendances, sur la voirie ou sur les terre-pleins.

Article 119

Est puni d'une amende administrative de 50.000 dirhams, quiconque déverse des eaux polluées ou usées dans les eaux du port, dans ses dépendances, ou sur les terre-pleins.

Article 120

Est puni d'une amende administrative de 200.000 dirhams, quiconque rejette dans les eaux du port, ses dépendances ou sur les terre-pleins, des matières salissantes, dangereuses, ou nuisibles à la santé ou à l'environnement.

Article 121

Est puni d'une amende administrative de 30.000 dirhams, tout propriétaire dont le véhicule, le navire ou l'installation industrielle a été à l'origine de l'émission de gaz, de fumée dense ou d'odeurs nauséabondes, au-delà du seuil ou de la concentration tolérée en vertu des critères fixés par la législation et la réglementation en vigueur.

Article 122

Est punie d'une amende administrative de 2.000 dirhams, toute personne qui procède, sans autorisation de l'autorité portuaire, au chargement, au déchargement ou au transbordement de matières pulvérulentes, ou au ramonage des chaudières, des conduits de fumée ou de gaz.

Article 123

Est puni d'une amende administrative de 10.000 dirhams, quiconque omet de faire la déclaration prévue au premier alinéa de l'article 61 de la présente loi.

Article 124

Toute infraction aux dispositions de l'article 62 de la présente loi est punie d'une amende administrative de vingt dirhams par tonneau de jauge brute dans la limite de 200.000 dirhams au maximum.

Article 125

Tout capitaine de navire ayant déversé des matières d'hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, des eaux usées ou polluées, en violation des dispositions de l'article 64 de la présente loi, est puni de l'emprisonnement d'un mois à trois mois et d'une amende de vingt dirhams par tonneau de jauge brute sans que l'amende soit inférieure à 10.000 dirhams et sans qu'elle excède 1.000.000 dirhams, ou par l'une de ces deux peines.

Article 126

Tout armateur dont le navire a déversé des résidus des cales et tous déchets liquides ou solides, en violation des dispositions de l'article 64 de la présente loi, est puni d'une amende administrative de dix dirhams par tonneau de jauge brute sans que l'amende soit inférieure à 6.000 dirhams et sans qu'elle excède 200.000 dirhams.

Article 127

Tout capitaine de navire ayant évacué les eaux de ballast et leurs résidus dans le port, en violation des dispositions de l'article 65 de la présente loi, est puni d'une amende administrative de dix dirhams par tonneau de jauge brute sans que l'amende soit inférieure à 20.000 dirhams et sans qu'elle excède 400.000 dirhams.

Article 128

Sans préjudice de sanctions plus graves, est punie d'une amende de 1.000 à 50.000 dirhams, toute personne ayant allumé du feu et des flammes nues dans le port ou à bord des navires, en violation des dispositions prévues à l'article 72 ci-dessus.

Article 129

Toute infraction aux dispositions de l'article 74 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 500 dirhams lorsque le contrevenant est une personne physique, et de 10.000 dirhams lorsque le contrevenant est une personne morale.

Article 130

Toute infraction aux dispositions de l'article 73 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 1.000 dirhams lorsque le contrevenant est une personne physique, et d'une amende de 5.000 dirhams si le contrevenant est une personne morale.

Article 131

Le refus d'obtempérer aux ordres émis par le commandant du port ou par la personne en tenant lieu ou ceux émis par l'autorité portuaire, visés aux articles 75, 89 et 99 de la présente loi, est puni d'une amende administrative fixée comme suit :

- 1.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute ne dépasse pas 100 tonneaux de jauge brute ;
- 2.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 101 et 500 tonneaux de jauge brute ;
- 5.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 501 et 1.000 tonneaux de jauge brute ;

- 25.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 1.001 et 5.000 tonnes de jauge brute ;
- 50.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 5.001 et 10.000 tonnes de jauge brute ;
- 90.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 10.001 et 50.000 tonnes de jauge brute ;
- 100.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 50.000 tonnes de jauge brute.

Toute fraction de tonnes de jauge brute est considérée comme un tonneau de jauge brute.

L'amende est portée au double pour chaque jour de retard.

Article 132

Quiconque collecte les moules dans les ports est puni d'une amende administrative de 500 dirhams.

Quiconque pratique la pêche à la canne dans les ports est puni d'une amende administrative de 1000 dirhams.

Quiconque pratique la pêche au filet dans les ports est puni d'une amende administrative de 5.000 dirhams.

Les agents verbalisateurs peuvent saisir les matières et outils utilisés dans la commission de l'infraction.

Article 133

Est punie d'une amende administrative de 100.000 dirhams, toute personne qui procède à la construction, à l'entretien, à la réparation, au carénage, ou au démantèlement des navires dans les ports, en violation des dispositions de l'article 85 de la présente loi.

Article 134

Est punie d'une amende administrative de 20.000 dirhams, toute personne qui procède aux essais de fonctionnement des hélices des navires accostés au port, en violation des dispositions prévues à l'article 86 ci-dessus.

Article 135

Les amendes administratives prévues par la présente loi sont payées au profit de l'autorité portuaire, sur la base des ordres de paiement qu'elle émet à cet effet.

Le paiement doit intervenir dans un délai ne dépassant pas trente (30) jours de la date de l'émission de l'ordre de paiement.

En cas de refus par le contrevenant de payer l'amende, il est procédé au recouvrement conformément à la procédure de recouvrement des créances publiques en vigueur.

Article 136

En cas de constatation de plusieurs infractions commises par la même personne, les amendes prévues pour chaque infraction sont cumulatives.

Article 137

Lorsqu'un ordre de paiement d'une amende ou des frais de travaux effectués par l'autorité portuaire aux frais du contrevenant défaillant, l'autorité portuaire peut interdire le navire concerné de quitter le port jusqu'au paiement de l'amende ou des frais précités, ou la constitution d'une caution garantissant ce paiement.

Chapitre XV

Dispositions finales

Article 138

La présente loi entre en vigueur trois (3) mois après la date de sa publication au *Bulletin officiel*.

A compter de la date précitée, sont abrogées toutes les dispositions contraires, notamment le dahir n° 1-59-043 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce et les textes pris pour son application.

Les références dans les textes législatifs et réglementaires en vigueur au dahir n° 1-59-043 précité, sont remplacées par les références correspondantes de la présente loi.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6995 du 3 kaada 1442 (14 juin 2021).

Décret n° 2-21-484 du 23 hijra 1442 (3 août 2021) fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi n° 43-05 relative à la lutte contre le blanchiment de capitaux, promulguée par le dahir n° 1-07-79 du 28 rabii I 1428 (17 avril 2007) telle que modifiée et complétée par la loi n° 12-18, notamment son article 32 ;

Et après délibération en Conseil du gouvernement, réuni le 16 hijra 1442 (27 juillet 2021),

DÉCRÈTE :

Chapitre premier

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – En application des dispositions de l'article 32 de la loi susvisée n° 43-05 telle que modifiée et complétée, le présent décret fixe la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement, dénommée ci-après la « Commission ».

Chapitre II*Composition de la Commission*

ART. 2. – L'autorité gouvernementale chargée de la justice ou son représentant, assure la présidence de la Commission. La Commission est composée des membres ci-après :

- un représentant de l'autorité gouvernementale chargée de l'intérieur ;
- un représentant de l'autorité gouvernementale chargée de la justice ;
- un représentant de l'autorité gouvernementale chargée des affaires étrangères, de la coopération africaine et des marocains résidant à l'étranger ;
- un représentant de l'autorité gouvernementale chargée de l'économie, des finances et de la réforme de l'administration ;
- un représentant du ministère délégué auprès du Chef du gouvernement chargé de l'administration de la défense nationale ;
- un représentant de la présidence du ministère public ;
- un représentant de Bank Al-Maghrib ;
- un représentant de l'Autorité marocaine du marché des capitaux ;
- un représentant de l'Autorité de contrôle des assurances et de la prévoyance sociale ;
- un représentant de l'Office des changes ;
- un représentant de l'Autorité Nationale du Renseignement Financier ;
- un représentant de l'administration des douanes et impôts indirects ;
- un représentant de la direction générale de la sûreté nationale ;
- un représentant de la Direction générale de la surveillance du territoire ;
- un représentant de l'Etat-Major de la Gendarmerie Royale.

ART. 3. – Les membres de la Commission sont désignés par les administrations, établissements et organismes dont ils relèvent. Ces administrations, établissements et organismes désignent, également, un membre suppléant du membre titulaire, le cas échéant.

Les membres titulaires de la Commission et, le cas échéant, les membres suppléants qui les remplacent, participent aux réunions de la Commission, personnellement et régulièrement.

ART. 4. – Le président de la Commission peut inviter, à l'occasion de l'examen d'une affaire déterminée, toute personne ou toute entité dont il juge la contribution utile, pour participer à titre consultatif aux travaux de la Commission.

Chapitre III*Modalités de fonctionnement de la Commission*

ART. 5. – La Commission se réunit au moins une fois par trimestre sur la base d'un ordre du jour fixé par le président qu'il adresse, accompagné des documents y afférents, aux membres de la Commission, huit jours au moins avant la date de la réunion, par le moyen le plus approprié.

La Commission se réunit aussi immédiatement, sur invitation de son président, chaque fois que cela s'avère nécessaire.

ART. 6. – La participation aux délibérations est limitée aux membres de la Commission. La validité de ces délibérations est conditionnée par la présence d'au moins la moitié des membres.

La Commission prend ses décisions par consensus et à défaut de consensus, elle prend les décisions à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante.

Les délibérations de la Commission sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et les membres présents.

ART. 7. – Les délibérations de la Commission sont confidentielles. Les membres sont tenus au secret professionnel concernant tous les documents et informations auxquels ils ont accès, à l'occasion de l'exercice de leur mission.

Les membres sont tenus de l'obligation de réserve. Ils ne peuvent s'exprimer au nom de la Commission qu'en vertu d'une délégation spécialement conférée par le président.

Les membres de la Commission accomplissent les missions qui leur sont confiées en toute responsabilité, dévouement, intégrité et impartialité.

Les membres de la Commission sont tenus au respect des règles d'éthique et de déontologie professionnelle dans l'accomplissement de leur mission. A ce titre, ils doivent aviser le président de la Commission de tout conflit d'intérêt réel ou potentiel survenu lors de l'examen d'une affaire déterminée.

ART. 8. – La Commission peut créer, parmi ses membres, des sous-commissions techniques, ou des groupes de travail thématiques chargés de l'étude ou du suivi de certaines affaires liées à son domaine de compétence.

ART. 9. – La Commission est chargée, dans le cadre de la mise en œuvre des attributions et des missions qui lui sont dévolues en vertu de l'article 32 de la loi précitée n° 43-05, notamment, de ce qui suit :

- assurer le suivi des résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies en relation avec ses attributions, des listes y annexées et des amendements qui leur sont apportés ainsi que leur publication, leur diffusion et le suivi de leur exécution ;
- fournir les informations nécessaires concernant les propositions d'inscription des personnes ou des entités sur les listes du Conseil de Sécurité, accompagnées d'un exposé des motifs adoptés pour l'inscription publiable, le cas échéant, à l'exception des données revêtant un caractère confidentiel ;

- veiller à ce que les informations relatives aux personnes et aux entités inscrites sur les listes ainsi que les informations relatives aux mesures prises à leur égard soient mises à la disposition des autorités locales compétentes, et vérifier leur exploitation par ces autorités ;
 - adopter des mesures annoncées, pour soumettre des demandes de radiation des noms des personnes et des entités auxquelles ne s'appliquent pas ou ne s'appliquent plus les conditions d'inscription sur les listes du Conseil de Sécurité, auprès du bureau du Médiateur relevant des Nations-Unies, ou de la liste nationale, pour la levée des sanctions financières ;
 - déterminer, par décision motivée, les personnes ou les entités qui remplissent les critères d'inscription et les inscrire sur une liste locale, d'office, par la Commission ou à la demande des autorités de supervision et de contrôle ainsi que des administrations et établissements publics, ou à la demande d'autres pays ;
 - présenter des propositions d'inscription des personnes et des entités étrangères sur les listes locales des autres pays, et fournir les informations nécessaires concernant ces personnes ou entités ;
 - réviser périodiquement la liste locale pour déterminer l'existence possible de nouvelles informations permettant d'envisager la possibilité de radier les noms de ces personnes ou de ces entités de cette liste, ou de modifier les informations d'inscription les concernant ;
 - examiner la possibilité de donner accès aux biens, fonds ou autres actifs gelés pour couvrir les besoins nécessaires, les dépenses exceptionnelles et les échéances dues en vertu d'un contrat ou d'une décision judiciaire, administrative ou arbitrale ;
 - adopter des directives comportant des orientations générales ou des recommandations pour l'application des sanctions financières et fixant les règles impératives applicables à cet égard, sous réserve des prérogatives dévolues aux autorités de supervision et de contrôle, et pouvant être publiées au « Bulletin officiel » ;
 - présenter toute proposition au gouvernement concernant les mesures et les procédures appropriées pour la mise en œuvre des recommandations et des propositions émises par la Commission et faisant partie de ses attributions.
- ART. 10. – L'autorité gouvernementale chargée de la justice assure les missions du secrétariat de la Commission. A cet effet, elle veille notamment, à ce qui suit :
- la préparation et l'organisation des réunions de la Commission et l'élaboration de leurs procès-verbaux ;
 - la préparation des projets de décisions, des recommandations et des rapports de la Commission ;
 - la tenue, le contrôle et la conservation des registres de la Commission, de ses rapports et archives.

Chapitre IV

Dispositions finales

ART. 11. – Le présent décret entre en vigueur à compter de la date de la nomination effective des membres de la Commission prévus à l'article 2 ci-dessus.

ART. 12. – Le ministre de la justice est chargé de l'exécution des dispositions du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 23 hija 1442 (3 août 2021).

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

Le ministre de la justice,

MOHAMED BEN ABDELKADER.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7014 du 10 moharrem 1443 (19 août 2021).

Décret n° 2-21-633 du 21 moharrem 1443 (30 août 2021) relatif à l'organisation de l'Autorité Nationale du Renseignement Financier.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu l'article 90 de la Constitution ;

Vu la loi n° 43-05 relative à la lutte contre le blanchiment de capitaux, promulguée par le dahir n° 1-07-79 du 28 rabii I 1428 (17 avril 2007) telle que modifiée et complétée par la loi n° 12-18, promulguée par le dahir n° 1-21-56 du 27 chaoual 1442 (8 juin 2021), notamment ses articles 14 et 15 ;

Vu le décret n° 2-05-1369 du 29 chaoual 1426 (2 décembre 2005) fixant les règles d'organisation des départements ministériels et de la déconcentration administrative ;

Après délibération en Conseil du gouvernement, tenu en date du 14 moharrem 1443 (23 août 2021),

DÉCRÈTE :

Chapitre premier

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – Conformément à l'article 14 de la loi précitée n° 43-05, le présent décret fixe l'organisation administrative et financière de l'Autorité Nationale du Renseignement Financier, dénommée ci-après « l'Autorité », les modalités de nomination de son président, de son Conseil, les modalités de son fonctionnement et le nombre de ses membres.

ART. 2. – Les organes de l'Autorité se composent comme suit :

- le Président ;
- le Conseil ;
- les services administratifs.

ART. 3. – Le siège de l'Autorité est fixé à Rabat. Elle peut tenir ses réunions dans toute autre ville du Royaume.

ART. 4. – L'Autorité exerce ses attributions prévues à l'article 15 de la loi précitée n° 43-05.

A cet effet, elle accomplit ce qui suit :

- émettre des directives prévoyant des orientations générales ou des recommandations destinées aux personnes assujetties dont la fixation des modalités d'application est confiée aux autorités de supervision et de contrôle, pour les personnes soumises à leur contrôle, selon les spécificités de leur activité ;
- adopter des décisions relatives à la fixation des règles obligatoires applicables aux personnes assujetties, sans préjudice des prérogatives dévolues aux autorités de supervision et de contrôle prévues à l'article 13-1 de la loi précitée n° 43-05 ;
- émettre des guides d'orientation comportant des clarifications, des explications et des informations complémentaires de nature à aider les personnes assujetties à comprendre et à appliquer les textes législatifs et réglementaires relatifs à la lutte contre le blanchiment de capitaux, le terrorisme, la prolifération de l'armement et leur financement.

Chapitre II

La nomination du Président de l'Autorité et les missions qui lui sont attribuées

ART. 5. – Le Président de l'Autorité est nommé par le Chef du gouvernement, sur proposition du ministre chargé de l'intérieur, du ministre chargé de la justice et du ministre chargé des finances, et ce pour une période de cinq ans renouvelable.

Le Président assure la gestion administrative et financière de l'Autorité et il est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour l'accomplissement des attributions conférées à l'Autorité.

Le Président exerce, notamment, les missions suivantes :

- la présidence du Conseil de l'Autorité, l'élaboration de son ordre du jour et la mise en œuvre de ses décisions ;
- l'élaboration du plan stratégique de l'Autorité pour une durée de cinq ans, fixant les orientations générales, les objectifs et les plans d'actions nécessaires pour sa mise en œuvre ;
- l'élaboration du projet de programme d'action annuel de l'Autorité et sa présentation au Conseil ;
- l'émission de décisions, de directives et tous autres textes d'orientation relatifs aux missions de l'Autorité ;
- la prise des décisions relatives à la carrière professionnelle des fonctionnaires de l'Autorité ;
- l'élaboration du projet de rapport annuel sur les activités de l'Autorité ;
- l'élaboration du projet de crédits réservés au fonctionnement et à l'équipement de l'Autorité.

Le Président est le porte-parole de l'Autorité et son représentant légal à l'égard de l'administration, de la justice et de toute autre instance publique ou privée, nationale ou internationale ainsi qu'à l'égard des tiers.

ART. 6. – Le Président de l'Autorité veille à l'accomplissement des missions qui lui sont conférées et à la mise en œuvre des décisions de son Conseil. Le Président de l'Autorité peut déléguer certaines de ses attributions au secrétaire général ou à l'un des fonctionnaires de l'Autorité.

ART. 7. – Le Président de l'Autorité peut solliciter les services de conseillers et d'experts spécialisés disposant d'un haut niveau de compétence dans les domaines relatifs à la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, pour la réalisation des missions conférées à l'Autorité en vertu du présent décret.

Chapitre III

Composition du Conseil de l'Autorité et son fonctionnement

ART. 8. – Outre son Président, le Conseil de l'Autorité se compose des membres suivants :

- deux représentants de l'autorité gouvernementale chargée de l'intérieur ;
- deux représentants de l'autorité gouvernementale chargée de la justice ;
- deux représentants de l'autorité gouvernementale chargée des finances ;
- un représentant de l'autorité gouvernementale chargée des affaires étrangères ;
- un représentant de l'autorité gouvernementale chargée de l'administration de la défense nationale ;
- deux représentants de la Présidence du ministère public ;
- deux représentants de Bank Al-Maghrib ;
- un représentant de la direction générale de la sûreté nationale ;
- un représentant de la Direction générale de la surveillance du territoire ;
- un représentant de l'Etat-Major de la Gendarmerie Royale ;
- un représentant de la Direction générale des études et de la documentation ;
- un représentant de l'Administration des douanes et impôts indirects ;
- un représentant de l'Autorité marocaine du marché des capitaux ;
- un représentant de l'Autorité de contrôle des assurances et de la prévoyance sociale ;
- un représentant de l'Office des changes.

Le secrétariat du Conseil est assuré par le secrétaire général de l'Autorité.

ART. 9. – Sont conférées au Conseil de l'Autorité, les missions suivantes :

- approuver le plan stratégique de l'Autorité ;
- délibérer du programme d'action annuel de l'Autorité proposé par son Président ;
- formuler des avis concernant les projets de textes législatifs et réglementaires relatifs au domaine de compétence de l'Autorité ;
- étudier les mesures devant être prises en vue de la mise en conformité du dispositif national de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme avec les standards internationaux ;
- discuter des rapports d'évaluation mutuelle concernant le Royaume du Maroc et des rapports de suivi et

proposer les mesures à prendre à la lumière desdits rapports ;

- étudier et proposer des mesures appropriées pour la mise à jour du rapport d'évaluation nationale des risques de blanchiment de capitaux et de financement du terrorisme.

ART. 10. – les membres du Conseil de l'Autorité sont désignés par les administrations, les établissements ou par les organismes dont ils relèvent.

Ces administrations, établissements ou organismes désignent également un membre suppléant du membre titulaire, le cas échéant.

Les membres titulaires du Conseil de l'Autorité et, le cas échéant, les suppléants qui les remplacent, participent aux réunions du Conseil de l'Autorité, personnellement et régulièrement.

Le Président peut inviter, selon les points à examiner, toute instance ou toute personne pour participer à titre consultatif, aux travaux du Conseil de l'Autorité.

ART. 11. – Si l'un des membres titulaires ou suppléants n'est plus en mesure d'accomplir la mission qui lui est confiée au sein du Conseil de l'Autorité, l'administration, l'établissement ou l'organisme dont il relève procède à son remplacement conformément à l'article 10 ci-dessus.

ART. 12. – Le Conseil de l'Autorité tient des réunions ordinaires ou extraordinaires.

Les réunions ordinaires se tiennent deux fois par an sur invitation du Président. Le Conseil de l'Autorité peut tenir des réunions extraordinaires sur invitation du Président ou à la demande des deux tiers des membres du Conseil.

La participation aux délibérations est limitée aux membres du Conseil de l'Autorité. La validité de ces délibérations est conditionnée par la présence d'au moins la moitié des membres.

Le Conseil de l'Autorité prend ses décisions et formule ses propositions à la majorité des voix des membres présents, en cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante.

ART. 13. – L'organisation administrative de l'Autorité et son organigramme sont fixés par un règlement intérieur approuvé par décision du Chef du gouvernement.

ART. 14. – Le secrétaire général est nommé par décision du Chef du gouvernement sur proposition du Président de l'Autorité pour une période de cinq ans renouvelable.

ART. 15. – Le secrétaire général assiste le Président dans l'exercice de ses attributions.

Le secrétaire général exerce les attributions qui lui sont déléguées par le Président.

Chapitre IV

La gestion administrative et financière de l'Autorité

ART. 16. – L'Autorité est un service administratif de l'Etat créé auprès du Chef du gouvernement.

ART. 17. – Les crédits réservés au fonctionnement et à l'équipement de l'Autorité sont inscrits dans le budget du Chef du gouvernement.

ART. 18. – Le Président prend, au nom de l'Autorité, toutes les mesures conservatoires relatives aux biens mis à la disposition de ladite Autorité.

ART. 19. – Les membres du Conseil de l'Autorité ne perçoivent aucune rémunération de l'Autorité. Toutefois, le Chef du gouvernement peut leur allouer, sur proposition du Président de l'Autorité, des indemnités au titre de leur participation aux réunions et des missions qui leur sont confiées, ainsi que des frais de transport et d'hébergement en dehors du siège de l'Autorité, le cas échéant.

ART. 20. – La comptabilité de l'Autorité est tenue conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Chapitre V

Dispositions transitoires et diverses

ART. 21. – Conformément à l'alinéa premier de l'article 5 ci-dessus, le mandat actuel du Président de l'Autorité est prorogé d'une année supplémentaire.

ART. 22. – Les dispositions du présent décret abrogent les dispositions du décret n° 2-08-572 du 25 hija 1429 (24 décembre 2008) portant création de l'Unité de Traitement du Renseignement Financier.

Demeurent en vigueur les dispositions de la décision du Premier ministre n° 05-10 portant approbation du règlement intérieur de l'Unité de traitement du Renseignement financier, jusqu'à son remplacement.

ART. 23. – Le ministre de l'intérieur, le ministre de la justice et le ministre de l'économie, des finances et de la réforme de l'administration, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 21 moharrem 1443 (30 août 2021).

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

Le ministre de l'intérieur,

ABDELOUAFI LAFTIT.

Le ministre de la justice,

MOHAMED BEN ABDELKADER.

Le ministre de l'économie,

des finances et de la réforme

de l'administration,

MOHAMED BENCHAABOUN.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7026 du 22 safar 1443 (30 septembre 2021).

**Décret n° 2-21-708 du 30 moharrem 1443 (8 septembre 2021)
relatif au registre public des bénéficiaires effectifs des
sociétés constituées au Maroc et des constructions
juridiques.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi n° 43-05 relative à la lutte contre le blanchiment de capitaux, promulguée par le dahir n° 1-07-79 du 28 rabii I 1428 (17 avril 2007), telle que modifiée et complétée par la loi n° 12-18, notamment son article 13-3 ;

Après délibération en Conseil du gouvernement, réuni le 28 moharrem 1443 (6 septembre 2021),

DÉCRÈTE :

Chapitre premier

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – En application de l'article 13-3 de la loi susvisée n° 43-05, il est institué, auprès de l'autorité gouvernementale chargée des finances, un registre public des bénéficiaires effectifs des sociétés constituées au Maroc et des constructions juridiques, dénommé ci-après le « Registre public des bénéficiaires effectifs ».

ART. 2. – Le présent décret détermine les modalités de tenue du registre public des bénéficiaires effectifs, les données devant y figurer, les obligations des personnes déclarantes ainsi que les conditions d'accès aux informations centralisées au niveau dudit registre.

ART. 3. – Conformément aux dispositions de l'article 13-3 de la loi précitée n° 43-05, l'autorité gouvernementale chargée des finances peut confier à un établissement public la tenue et la gestion du registre public des bénéficiaires effectifs selon les conditions et modalités fixées par une convention signée entre les deux parties. Cette convention détermine les droits et obligations du délégant et du délégataire.

Ladite convention doit stipuler que l'établissement public, prévu au premier alinéa ci-dessus, a l'obligation de respecter les dispositions de la loi n° 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel promulguée par le dahir n° 1-09-15 du 22 safar 1430 (18 février 2009).

L'autorité gouvernementale chargée des finances ou le délégataire, selon le cas, fixe les modalités opérationnelles de déclaration, de radiation, d'échange et d'accès aux informations.

ART. 4. – Le registre public des bénéficiaires effectifs a pour objectif de recueillir, centraliser, conserver les informations exactes et actualisées relatives aux bénéficiaires effectifs des personnes mentionnées ci-dessous et les mettre à la disposition des personnes habilitées à les obtenir :

- les sociétés constituées au Maroc ;
- les sociétés étrangères exerçant une activité commerciale sur le territoire national ;
- les constructions juridiques constituées en dehors du territoire national et ayant réalisé une ou plusieurs transactions financières ou immobilières ou toute autre forme de prestation de service effectuées au Maroc ou ayant des administrateurs résidents au Maroc.

ART. 5. – En application des dispositions de l'article premier de la loi précitée n° 43-05, l'identification des bénéficiaires effectifs est effectuée comme suit :

• pour une société :

a) les personnes physiques qui détiennent en dernier ressort, directement ou indirectement, 25% ou plus des parts du capital ou des droits de vote ;

b) si aucune personne physique mentionnée au point (a) n'est identifiée en tant que bénéficiaire effectif, ou s'il existe des doutes sur la qualité du bénéficiaire effectif des personnes identifiées en application du point (a), les personnes physiques qui exercent un contrôle effectif, par tout autre moyen, de fait ou de droit, sur la personne morale ;

c) lorsqu'aucune personne physique mentionnée aux points (a) et (b) n'est identifiée, la personne physique qui occupe la position de dirigeant principal.

• pour une construction juridique :

a) le ou les constituants ;

b) le ou les trustees ou fiduciaires ;

c) le protecteur, s'il y en a ;

d) le ou les bénéficiaires ;

e) toute autre personne physique exerçant, directement ou indirectement, de fait ou de droit, un contrôle effectif en dernier ressort sur la construction juridique.

Lorsque l'une des positions ou fonctions mentionnées aux points (a) à (d) est exercée par une société ou une construction juridique, les bénéficiaires effectifs de cette société ou construction juridique doivent être considérés comme bénéficiaires effectifs.

Chapitre II

*Modalités de tenue du registre public
des bénéficiaires effectifs et les données devant y figurer*

ART. 6. – Le registre public des bénéficiaires effectifs est tenu à travers une plateforme électronique créée à cet effet.

La base de données constituant cette plateforme est alimentée par les déclarations effectuées par les représentants des sociétés ou des constructions juridiques légalement habilités ou mandatés, à cet effet.

Les informations déclarées auprès du registre public des bénéficiaires effectifs doivent être exactes, fiables, actualisées et sécurisées.

ART. 7. – Le déclarant communique les informations visées à l'article 11 ci-dessous, en renseignant le formulaire mis à sa disposition via la plateforme électronique et en y joignant les documents justificatifs.

Tout déclarant doit déposer le dossier de déclaration par voie électronique. Si ce dossier ne comporte pas l'un des documents ou informations requis, il n'est pas recevable.

En cas d'irrégularité constatée dans la déclaration, le déclarant est invité à régulariser sa déclaration dans un délai ne dépassant pas 15 jours de la date de notification de l'irrecevabilité.

A défaut de régularisation dans le délai précité, la déclaration est rejetée. Ce rejet, notifié au déclarant, équivaut à un manquement à l'obligation déclarative prévue à l'article 12 ci-dessous du présent décret, passible des sanctions prévues à l'article 15 ci-dessous.

ART. 8. – La radiation des sociétés du registre du commerce entraîne leur radiation du registre public des bénéficiaires effectifs.

Les constructions juridiques sont radiées du registre public des bénéficiaires effectifs à la suite de la notification de la cessation de toute activité au Maroc à l'autorité gouvernementale chargée des finances ou au délégataire, selon le cas, ou lorsque leurs administrateurs résidant au Maroc n'ont plus cette qualité.

ART. 9. – Les informations contenues dans le registre public des bénéficiaires effectifs ainsi que les documents justificatifs y afférents sont conservés pendant une période de dix ans après la radiation de la société ou de la construction juridique de ce registre.

ART. 10. – Les informations contenues dans le registre public des bénéficiaires effectifs peuvent être utilisées dans le cadre de la coopération internationale, dans le respect des textes législatifs et réglementaires en vigueur et des engagements internationaux du Maroc relatifs à la protection des données à caractère personnel.

ART. 11. – Les informations suivantes, relatives aux sociétés et aux constructions juridiques ainsi qu'à leurs bénéficiaires effectifs, sont inscrites et conservées dans le registre public des bénéficiaires effectifs comme suit :

1. Pour les sociétés :

- a) l'Identifiant Commun de l'Entreprise (ICE) ;
- b) le numéro d'immatriculation au registre du commerce et, le cas échéant, le numéro d'affiliation à la Caisse nationale de sécurité sociale et le numéro d'inscription à la taxe professionnelle ;
- c) l'identifiant fiscal ;
- d) la forme juridique, la dénomination et le siège social de la société ;
- e) la répartition du capital social et des droits de vote ;

- f) les prénoms et noms, la qualité et l'adresse des dirigeants ou représentants de la société habilités à agir au nom de celle-ci.

La société est tenue de fournir tous documents justifiant les informations ci-dessus notamment :

- les statuts ;
- la publicité légale relative à la création de la personne morale et aux éventuelles modifications des statuts ;
- les procès-verbaux des assemblées générales et des conseils d'administration ou de surveillance ;
- les documents justifiant la répartition du capital ;
- tout autre document pertinent prouvant l'identité du bénéficiaire effectif.

2. Pour les constructions juridiques :

- a) le (s) prénom(s) et le (s) nom (s) de ou des administrateurs (s) ;
- b) la (ou les) nationalité(s) ;
- c) la date et le lieu de naissance ;
- d) le pays de résidence ;
- e) le numéro de la carte nationale d'identité électronique pour les nationaux ainsi que les dates d'émission et d'expiration et l'autorité d'émission ;
- f) le numéro de la carte d'immatriculation pour les étrangers résidents ainsi que les dates d'émission et d'expiration et l'autorité d'émission ;
- g) le numéro du passeport pour les étrangers non-résidents ainsi que les dates d'émission et d'expiration et l'autorité d'émission ;
- h) l'identifiant fiscal marocain ou étranger ;
- i) l'adresse exacte au Maroc ou à l'étranger ;
- j) le numéro d'enregistrement de l'administrateur ;
- k) la date de constitution et la date d'extinction de la construction juridique ;

l) les informations suivantes relatives à toutes les personnes indiquées dans les documents constitutifs ou modificatifs de la construction juridique :

- 1 - dans le cas d'une personne physique : nom, prénom, nationalité, date et lieu de naissance, adresse, pays de résidence, numéro d'identification national ou étranger ;
- 2 - dans le cas d'une société : les informations requises au 1^{er} paragraphe ci-dessus ;
- 3 - dans le cas d'une construction juridique : les informations requises au 2^{ème} paragraphe ci-dessus.

La construction juridique est tenue de fournir une copie de l'acte de sa constitution et des actes modificatifs ainsi que tout document attestant de la véracité des informations citées ci-dessus.

3. Pour les bénéficiaires effectifs des sociétés et des constructions juridiques :

- a) le(s) prénom(s) et le(s) nom(s) ;
- b) la (ou les) nationalité(s) ;
- c) la date et le lieu de naissance ;
- d) le pays de résidence ;
- e) la situation sociale ;
- f) le numéro de la carte nationale d'identité électronique, les dates d'émission et d'expiration ainsi que l'autorité d'émission, pour les nationaux ;
- g) le numéro de la carte d'immatriculation, les dates d'émission et d'expiration ainsi que l'autorité d'émission, pour les étrangers résidents ;
- h) le numéro du passeport, les dates d'émission et d'expiration et l'autorité d'émission ainsi que l'adresse exacte au Maroc ou à l'étranger, pour les étrangers non-résidents ;
- i) le type de contrôle exercé, y compris le cas échéant, la nature et l'étendue des intérêts détenus.

Les sociétés, dont les titres sont admis à la négociation sur un marché réglementé au Maroc ou dans un autre Etat imposant des obligations reconnues comme équivalentes, ne sont pas soumises à l'obligation de déclaration des informations citées au (3) ci-dessus. Elles ne sont tenues de déclarer que le nom du marché réglementé concerné.

Chapitre III

Les obligations des sociétés et des constructions juridiques

ART. 12. – Les sociétés doivent déclarer auprès du teneur du registre public des bénéficiaires effectifs les informations visées à l'article 11 ci-dessus :

- a) dans le mois qui suit la date d'immatriculation de la société au registre de commerce ;
- b) dans le mois qui suit la date de la modification affectant les informations sur les sociétés ou leurs bénéficiaires effectifs.

Les constructions juridiques doivent s'inscrire au registre public des bénéficiaires effectifs et déclarer les informations relatives à leurs bénéficiaires effectifs visées à l'article 11 ci-dessus, dans le mois qui suit la date de réalisation de la première opération au Maroc ou dans le mois suivant la désignation d'une personne résidente au Maroc en tant qu'administrateur de la construction juridique.

Elles doivent également demander leur radiation du registre public des bénéficiaires effectifs dans le mois qui suit la date de cessation de l'activité.

ART. 13. – Tout bénéficiaire effectif d'une société ou d'une construction juridique, est tenu de fournir à celle-ci les informations nécessaires pour qu'elle puisse honorer ses engagements prévus au présent décret.

Toute société ou construction juridique qui détient, directement ou indirectement, une participation dans une société ou occupant, dans le cas d'une construction juridique, l'une des fonctions visées aux points (a) à (d) du 2^{ème} alinéa de l'article 5 ci-dessus doit fournir à celle-ci les informations nécessaires afin qu'elle puisse se conformer aux obligations auxquelles elle est soumise en vertu du présent décret.

Chapitre IV

Les conditions d'accès aux informations centralisées

ART. 14. – Dans le cadre de l'exercice des missions qui leur sont dévolues par les textes législatifs et réglementaires en vigueur, les autorités et organismes mentionnés ci-après, ont le droit d'accéder, en temps opportun, à toutes les informations disponibles dans le registre public des bénéficiaires effectifs :

- l'autorité judiciaire ;
- les autorités d'investigation, d'enquête, d'instruction et de poursuite pénale ;
- l'Autorité Nationale du Renseignement Financier ;
- la Commission Nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies, relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement ;
- les autorités de supervision et de contrôle visées aux articles 13-1 et 13-2 de la loi précitée n° 43-05, telle que modifiée et complétée ;
- la direction générale des impôts ;
- l'administration des douanes et des impôts indirects ;
- et toute autre personne habilitée à cet effet par les textes législatifs qui la régissent.

Dans le cadre de l'accomplissement de leurs obligations, les personnes assujetties mentionnées à l'article 2 de la loi susvisée n° 43-05, peuvent accéder aux informations sur les bénéficiaires effectifs disponibles sur le registre public des bénéficiaires effectifs mentionnées au 3^{ème} alinéa de l'article 11 ci-dessus, dans le respect des dispositions de la loi susmentionnée n° 09-08. L'accès à ces informations est soumis au paiement d'une redevance fixée par la convention visée à l'article 3 ci-dessus.

Chapitre V

Sanctions

ART. 15. – Sans préjudice des sanctions pénales plus sévères, et des sanctions prévues par les législations qui leur sont applicables, les sociétés et le cas échéant, leurs dirigeants, les constructions juridiques et leurs administrateurs qui manquent à leurs obligations prévues par le présent décret encourrent une amende de 5000 à 50.000 dirhams.

Les sociétés et leurs dirigeants ainsi que les constructions juridiques et leurs administrateurs qui fournissent des informations qu'ils savent être fausses, inexactes ou non actualisées, encourent une amende de 10.000 à 100.000 dirhams.

Les amendes prévues ci-dessus sont prononcées par l'autorité gouvernementale chargée des finances, sur proposition, le cas échéant, du délégataire.

Chapitre VI

Dispositions finales et transitoires

ART. 16. – Le présent décret entre en vigueur à compter de la date de mise en service effective de la plateforme électronique prévue à l'article 6 ci-dessus.

Les sociétés et les constructions juridiques constituées avant ou à la date d'entrée en vigueur du présent décret disposent d'un délai de trois mois pour se conformer à ses dispositions.

ART. 17. – Le ministre de l'économie, des finances et de la réforme de l'administration, est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 30 moharrem 1443 (8 septembre 2021).

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

*Le ministre de l'économie,
des finances et de la réforme
de l'administration,*

MOHAMED BENCHAABOUN.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7024 du 15 safar 1443 (23 septembre 2021).

Décret n° 2-22-891 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022) approuvant l'accord de prêt conclu le 7 novembre 2022 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, portant sur un montant de cent quatre-vingt-dix-neuf millions d'euros (199 000 000,00 d'euros), pour le financement du Programme d'appui au développement compétitif et résilient de la céréaliculture (PADCRC).

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi de finances n° 76-21 pour l'année budgétaire 2022, promulguée par le dahir n° 1-21-115 du 5 jourmada I 1443 (10 décembre 2021), notamment son article 37 ;

Vu le paragraphe premier de l'article 41 de la loi de finances pour l'année 1982, n° 26-81, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1^{er} janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre délégué auprès de la ministre de l'économie et des finances, chargé du budget,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord de prêt conclu le 7 novembre 2022 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, portant sur un montant de cent quatre-vingt-dix-neuf millions d'euros (199 000 000,00 d'euros), pour le financement du Programme d'appui au développement compétitif et résilient de la céréaliculture (PADCRC).

ART. 2. – Le ministre délégué auprès de la ministre de l'économie et des finances, chargé du budget est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022).

AZIZ AKHANNOUCH.

Pour contreseing :

*Le ministre délégué auprès
de la ministre de l'économie
et des finances, chargé du budget,*

FOUZI LEKJAA.

Décret n° 2-22-892 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022) approuvant l'accord de prêt conclu le 7 novembre 2022 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, portant sur un montant de quatre-vingt-sept millions d'euros (87 000 000,00 d'euros), pour le financement du Programme d'appui à la généralisation de la couverture sociale (PAGCS).

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi de finances n° 76-21 pour l'année budgétaire 2022, promulguée par le dahir n° 1-21-115 du 5 jourmada I 1443 (10 décembre 2021), notamment son article 37 ;

Vu le paragraphe premier de l'article 41 de la loi de finances pour l'année 1982, n° 26-81, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1^{er} janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre délégué auprès de la ministre de l'économie et des finances, chargé du budget,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord de prêt conclu le 7 novembre 2022 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, portant sur un montant de quatre-vingt-sept millions d'euros (87 000 000,00 d'euros), pour le financement du Programme d'appui à la généralisation de la couverture sociale (PAGCS).

ART. 2. – Le ministre délégué auprès de la ministre de l'économie et des finances, chargé du budget est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022).

AZIZ AKHANNOUCH.

Pour contreseing :

*Le ministre délégué auprès
de la ministre de l'économie
et des finances, chargé du budget,*

FOUZI LEKJAA.

Arrêté de la ministre de l'économie et des finances n° 849-22 du 13 ramadan 1443 (15 avril 2022) pris en application de l'article 11 de la loi n° 36-20 portant transformation de la Caisse centrale de garantie en société anonyme.

LA MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES,

Vu la loi n° 36-20 portant transformation de la Caisse centrale de garantie en société anonyme promulguée par le dahir n° 1-20-73 du 4 hijra 1441 (25 juillet 2020), notamment son article 11 ;

Vu le décret n° 2-21-577 du 26 hijra 1442 (6 août 2021) habilitant l'autorité gouvernementale chargée des finances pour la prise de certaines mesures relatives à l'application de la loi n° 36-20 portant transformation de la Caisse centrale de garantie en société anonyme, tel que complété, notamment son article 3,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Sont transférés à la « Société nationale de garantie et du financement de l'entreprise » S.A, les fonds ci-après, gérés par la Caisse centrale de garantie pour le compte de l'Etat :

- le Fonds de garantie de la petite et moyenne entreprise « Fonds de garantie PME » ;
- le Fonds d'assurance hypothécaire pour l'accès au logement « DAMANE ASSAKANE » ;
- le Fonds de garantie des établissements et entreprises publics ;
- le Fonds de garantie de la microfinance ;
- le Fonds de garantie des prêts aux étudiants des instituts et écoles supérieurs de l'enseignement privé « ENSEIGNEMENT PLUS ».

ART. 2. – Les éléments de l'actif et du passif ainsi que les éléments ne figurant pas auxdits actifs et passifs relatifs aux fonds cités à l'article premier ci-dessus, bénéficient de la garantie de l'Etat conformément à l'article 7 de la loi n° 36-20 susvisée.

Le commissaire aux comptes établit pour chaque fonds qui sera transféré pour la société nationale de garantie et du financement de l'entreprise, un état retraçant l'inventaire des éléments d'actifs et de passifs desdits fonds.

ART. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 13 ramadan 1443 (15 avril 2022).

NADIA FETTAH.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7142 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022).

Arrêté de la ministre de l'économie et des finances n° 850-22 du 13 ramadan 1443 (15 avril 2022) fixant les conditions et modalités du bénéfice de la garantie de l'Etat accordée aux engagements de la société nationale de garantie et du financement de l'entreprise.

LA MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES,

Vu la loi n° 36-20 portant transformation de la Caisse centrale de garantie en société anonyme promulguée par le dahir n° 1-20-73 du 4 hijra 1441 (25 juillet 2020), notamment son article 7 ;

Vu le décret n° 2-21-577 du 26 hijra 1442 (6 août 2021) habilitant l'autorité gouvernementale chargée des finances pour la prise de certaines mesures relatives à l'application de la loi n° 36-20 portant transformation de la Caisse centrale de garantie en société anonyme, tel qu'il a été complété, notamment son article 2 *bis*,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Conformément aux dispositions de l'article 2 *bis* du décret susvisé n° 2-21-577 du 26 hijra 1442 (6 août 2021), les engagements de garantie de la société nationale de garantie et du financement de l'entreprise, désignée ci-après « la société », bénéficient de la garantie de l'Etat dès que la société n'est plus en mesure de faire face à ses engagements conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi n° 36-20 susvisée.

ART. 2. – La société s'engage à tenir l'autorité gouvernementale chargée des finances immédiatement informée des difficultés ou des événements majeurs et imprévus susceptibles de retarder, ou compromettre, sa capacité à honorer ses engagements en matière de garantie.

ART. 3. – La société est tenue d'adresser semestriellement un rapport à l'autorité gouvernementale chargée des finances pour l'informer de l'évolution des risques inhérents aux engagements bénéficiant de la garantie de l'Etat, des taux de sinistralité et de l'utilisation du dispositif de couverture des risques.

ART. 4. – Les obligations incombant à la société prévues par les articles 2 et 3 ci-dessus, ne remettent pas en cause le bénéfice des engagements de la société de la garantie de l'Etat envers l'autorité gouvernementale chargée des finances.

ART. 5. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 13 ramadan 1443 (15 avril 2022).

NADIA FETTAH.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7142 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022).

Arrêté conjoint de la ministre de la transition énergétique et du développement durable et du ministre de l'industrie et du commerce n° 2304-22 du 2 safar 1444 (30 août 2022) modifiant et complétant l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'industrie, de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique n°1504-18 du 5 ramadan 1439 (21 mai 2018) fixant les valeurs limites sectorielles de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air émanant des installations de production de ciment et des installations de production de ciment pratiquant la co-incinération des déchets.

LA MINISTRE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE,

Vu le décret n° 2-09-631 du 23 rejab 1431 (6 juillet 2010) fixant les valeurs limites de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air émanant de sources de pollution fixes et les modalités de leur contrôle, notamment ses articles 5 et 16 ;

Vu l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'industrie, de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique n°1504-18 du 5 ramadan 1439 (21 mai 2018) fixant les valeurs limites sectorielles de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air émanant des installations de production de ciment et des installations de production de ciment pratiquant la co-incinération des déchets,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Les dispositions des articles 2, 3 et 4 et les annexes I et II de l'arrêté conjoint n°1504-18 susvisé sont modifiées et complétées comme suit :

« Article 2. – Les résultats émanant
« des installations de production de ciment fixées en annexe I
« et des installations de production de ciment pratiquant la
« co-incinération des déchets fixées en annexe II, sont rapportés
« du four. »

« Article 3. – Lors de l'autocontrôle,
« fixées en annexes I et II du présent arrêté, lorsque :

« – 95% des moyennes journalières sur une année sont
« inférieures ou égales aux valeurs limites sectorielles
« d'émissions ;

« – 100 % des moyennes mensuelles sont inférieures ou
« égales aux valeurs limites sectorielles d'émissions.

« Les moyennes journalières..... moyennes
« mensuelles.

« Les valeurs moyennesde l'installation. »

« Article 4. – Lors des opérations de contrôle, les
« moyennes des résultats des mesures sont considérées
« conformes aux valeurs limites sectorielles fixées par le
« présent arrêté si :

« – 95% des mesures des polluants sont inférieures ou
« égales aux valeurs limites sectorielles.

« – 5% des polluants restants, leurs mesures ne doivent pas
« dépasser les valeurs limites sectorielles de 10% excepte
« pour les polluants suivants qui doivent absolument
« se conformer à ses valeurs :

« Anhydride sulfureux (SO₂), particules en suspension
« (MPS), oxyde d'azote (NO_x), Plomb (Pb), monoxyde
« de carbone (CO) et le cadmium dans les poussières
« (Cd).»

ART. 2. – Le présent arrêté conjoint sera publié au
Bulletin officiel.

Rabat, le 2 safar 1444 (30 août 2022).

*La ministre
de la transition énergétique
et du développement durable,*

LEILA BENALI.

*Le ministre de l'industrie
et du commerce,*

RYAD MEZZOUR.

*

* *

ANNEXE I

Valeurs limites sectorielles de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air émanant des installations de production de ciment

Les mesures sont rapportées aux conditions suivantes : 273°K, 1013 hPa, 10% d'Oxygène et gaz sec

Tableau 1 : Poussières (mesurées en continu)

Cheminée principale	Refroidisseur clinker du four	Broyeurs : cru, combustible, ciment
(mg/Nm ³)	(mg/Nm ³)	(mg/Nm ³)
50	100	50

Tableau 2 : COVT (Composés Organiques Volatils Totaux), SO₂ et NO_x (mesurés en continu)

	Cheminée principale (mg/Nm ³)
Substances organiques à l'état de gaz ou de vapeur (exprimées en C)	50
Dioxyde de soufre (SO ₂)	500
Oxydes d'azote (NO _x)*	1000

* Pour les 5 premières années à partir de la date de publication du présent arrêté conjoint, la valeur limite du dioxyde d'azote (NO_x) est de 1200 mg/Nm³.

Tableau 3 : Métaux lourds (mesurés ponctuellement : Durée d'échantillonnage : 1/2 heure à 8 heures)

	Cheminée principale
Métaux	Valeurs limites (mg/Nm ³)
Thallium et composés (Tl) + Cadmium et composés (Cd)	0,05
Mercure et composés (Hg)	0,05
Total pour les autres métaux (Sb + As + Pb + Cu + Cr + Co + Mn + Ni + V + Sn + Se + Te)	0,5
Total des autres métaux + le Zinc (Zn)	5,0

ANNEXE II

Valeurs limites sectorielles de dégagement, d'émission ou de rejet de polluants dans l'air émanant des installations de production de ciment pratiquant la co-incinération des déchets
(Les mesures sont rapportées aux conditions suivantes : 273°K, 1013 hPa, 10% d'Oxygène et gaz sec)

Tableau 4 : Substances mesurées en continu

Concentrations de gaz de combustion en mg/Nm³	
Polluants	Valeurs limites
Poussières *	50 mg/Nm ³
Substances organiques à l'état de gaz ou de vapeur (exprimées en C) **	50 mg/Nm ³
Chlorure d'hydrogène (HCl)*	10 mg/Nm ³
Fluorure d'hydrogène (HF)*	1 mg/Nm ³
Dioxyde de soufre (SO ₂)**	100 mg/Nm ³
Monoxyde d'azote (NO) et dioxyde d'azote (NO ₂) , exprimés en dioxydes d'azote (NO _x) ***	800 mg/Nm ³

* Polluants complétant la liste des polluants soumis à l'autocontrôle conformément au dernier paragraphe de l'article 16 du décret N°2-09-631

** Dans le cas où les matières premières ou les combustibles traditionnels contiennent des substances qui causent un dépassement des valeurs limites sectorielles ci-dessus, des dérogations spécifiques seront demandées par l'unité concernée, et ce sur la base de son état initial effectué à la charge de l'exploitant.

*** Pour les 5 premières années à partir de la date de publication du présent arrêté conjoint, la valeur limite du NO_x est fixée comme suit :

Taux de substitution du carburant en déchet est inférieur à 15%	Taux de substitution du carburant en déchet est entre 15% et 25%	Taux de substitution du carburant en déchet est supérieur à 25%
1200 mg/Nm ³	1100 mg/Nm ³	1000 mg/Nm ³

(Le reste sans modification)

TEXTES PARTICULIERS

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2799-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2075-09 du 11 chaabane 1430 (3 août 2009) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en endocrinologie et maladies métaboliques.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 2075-09 du 11 chaabane 1430 (3 août 2009) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en endocrinologie et maladies métaboliques, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2075-09 du 11 chaabane 1430 (3 août 2009), est complété comme suit :

« Article premier. – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de spécialité médicale en « endocrinologie et maladies métaboliques, est fixée ainsi qu'il « suit :

«

« – France :

«

« – Diplôme d'études spécialisées d'endocrinologie - « diabétologie - nutrition, délivré en date du 20 mai 2022, « par l'Université de Strasbourg - France. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOUÏ.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2818-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997), est complété comme suit :

« Article premier. – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de docteur en médecine, assortis du « baccalauréat de l'enseignement secondaire – série sciences « expérimentales ou sciences mathématiques ou d'un diplôme « reconnu équivalent, est fixée ainsi qu'il suit :

«

« – Fédération de Russie :

«

« – Qualification de médecin - généraliste, dans la « spécialité médecine générale, délivrée en date du « 5 juillet 2019, par l'Université d'Etat de Tambov « G.R. Derjavin, Fédération de Russie, assortie d'un stage « de deux années : une année au sein du Centre hospitalier « universitaire Ibn Rochd de Casablanca et une année au « sein du Centre hospitalier provincial de Benslimane, validé « par la Faculté de médecine et de pharmacie de Casablanca- « le 1^{er} juin 2022.»

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOUÏ.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2820-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997), est complété comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de docteur en médecine, assortis du « baccalauréat de l'enseignement secondaire – série sciences « expérimentales ou sciences mathématiques ou d'un diplôme « reconnu équivalent, est fixée ainsi qu'il suit :

«

« – Suisse :

«

« – Maîtrise universitaire en médecine humaine, délivrée « en date du 14 janvier 2019, par l'Université de Genève - « Suisse, assortie d'une attestation d'évaluation des « connaissances et des compétences, délivrée par la Faculté « de médecine et de pharmacie de Rabat - le 21 juin 2022.»

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOUÏ.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2821-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997), est complété comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de docteur en médecine, assortis du « baccalauréat de l'enseignement secondaire – série sciences « expérimentales ou sciences mathématiques ou d'un diplôme « reconnu équivalent, est fixée ainsi qu'il suit :

«

« – Fédération de Russie :

«

« – Qualification de médecin - généraliste, dans la « spécialité médecine générale, délivrée en date du « 4 juillet 2019, par l'Université d'Etat de Tchouvachie « I.N. Oulyanov - Fédération de Russie, assortie d'un stage « de deux années : du 14 janvier 2020 au 10 juillet 2021 au « C.H.U Rabat - Salé et du 7 février 2021 au 8 juin 2022 « à la province de Kénitra et d'une attestation d'évaluation « des connaissances et des compétences, délivrée par « la Faculté de médecine et de pharmacie de Rabat - « le 21 juin 2022.»

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOUÏ.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2822-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997), est complété comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de docteur en médecine, assortis du « baccalauréat de l'enseignement secondaire – série sciences « expérimentales ou sciences mathématiques ou d'un diplôme « reconnu équivalent, est fixée ainsi qu'il suit :

« »

« – Fédération de Russie :

« »

« – Qualification de médecin - généraliste, dans la spécialité
« médecine générale, délivrée en date du 27 juin 2019, par
« l'Université d'Etat de médecine et de pédiatrie de Saint -
« Pétersbourg - Fédération de Russie, assortie d'un stage de
« deux années : du 9 janvier 2019 au 12 mars 2021 au C.H.U
« Rabat - Salé et du 19 avril 2021 au 4 mars 2022 à la province
« de Kénitra et d'une attestation d'évaluation des connaissances
« et des compétences, délivrée par la Faculté de médecine et de
« pharmacie de Rabat - le 21 juin 2022.»

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOU.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2823-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2188-04 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en ophtalmologie.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 2188-04 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004), fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en ophtalmologie, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2188-04 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004), est complété comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de spécialité médicale en « ophtalmologie, est fixée ainsi qu'il suit :

« »

« – Côte d'Ivoire :

« »

« – Diplôme d'études spécialisées d'ophtalmologie, délivré
« en date du 19 octobre 2020, par l'Université Félix
« Houphouët - Boigny, Abidjan - Côte d'Ivoire, assorti
« d'un stage d'une année au sein du Centre hospitalier
« universitaire Ibn Rochd de Casablanca, validé par la
« Faculté de médecine et de pharmacie de Casablanca - le
« 23 juin 2022.»

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOU.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 7142 du 15 rabii II 1444 (10 novembre 2022).

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2824-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997), est complété comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de docteur en médecine, assortis du « baccalauréat de l'enseignement secondaire – série sciences « expérimentales ou sciences mathématiques ou d'un diplôme « reconnu équivalent, est fixée ainsi qu'il suit :

« »

« – *Fédération de Russie* :

« »

« – Qualification de médecin - généraliste, dans la
« spécialité médecine générale, délivrée en date du
« 5 juillet 2019, par l'Université d'Etat de Tambov
« G.R. Derjavin - Fédération de Russie, assortie d'un
« stage de deux années : du 10 janvier 2020 au 19 janvier
« 2021 au Centre hospitalier Hassan II de Fès et du
« 22 février 2021 au 24 février 2022 au Centre hospitalier
« provincial Mohammed V de Méknès, validé par la Faculté
« de médecine, de pharmacie et de médecine dentaire de Fès -
« le 23 juin 2022. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOUÏ.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation n° 2825-22 du 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022) complétant l'arrêté n° 2194-04 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en radiothérapie.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION,

Vu l'arrêté du ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 2194-04 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de spécialité médicale en radiothérapie, tel qu'il a été complété ;

Vu le décret n° 2-21-838 du 14 rabii I 1443 (21 octobre 2021) relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de l'innovation ;

Après avis de la commission sectorielle des sciences de la santé, réunie en date du 27 juillet 2022 ;

Après avis du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

« *Article premier.* – L'article premier de l'arrêté susvisé « n° 2194-04 du 14 kaada 1425 (27 décembre 2004), est complété « comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de spécialité médicale en « radiothérapie, est fixée ainsi qu'il suit :

« »

« – *Sénégal* :

« »

« – Diplôme d'études spécialisées (D.E.S) de radiothérapie,
« délivré en date du 6 décembre 2021, par la Faculté de
« médecine, de pharmacie et d'odontologie - stomatologie,
« Université Cheikh- Anta -Diop de Dakar - Sénégal,
« assorti d'une attestation d'évaluation des connaissances et
« des compétences, délivrée par la Faculté de médecine et de
« pharmacie de Casablanca - le 28 juin 2022. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 27 rabii I 1444 (24 octobre 2022).

ABDELLATIF MIRAOUÏ.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Avis

du Conseil Economique, Social et Environnemental

Avis sur « L'économie du sport :

un gisement de croissance et d'emplois à mettre en valeur »

Conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi organique n°128-12, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) s'est autosaisi aux fins de préparer un avis sur l'économie du sport.

A cet égard, le Bureau du Conseil a confié à la Commission chargée des affaires économiques et des projets stratégiques l'élaboration du présent avis.

Lors de sa 133^{ème} Session Ordinaire, tenue le 28 avril 2022, l'Assemblée Générale du CESE a adopté, à l'unanimité, l'avis intitulé « L'économie du sport : un gisement de croissance et d'emplois à mettre en valeur ».

Elaboré sur la base d'une approche participative, l'avis est le résultat d'un large débat entre les différentes catégories qui composent le Conseil ainsi que des auditions organisées avec les principaux acteurs concernés. Il a également pris en compte les résultats et enseignements d'une consultation lancée sur la plateforme digitale de participation citoyenne « Ouchariko ».

Synthèse

L'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental intitulé : « *L'économie du sport : un gisement de croissance et d'emplois à mettre en valeur* », met en lumière un secteur à fort impact, notamment sur une population jeune et en devenir, qui pourrait contribuer davantage au processus de développement socio-économique du pays.

Dans cet avis, le CESE a procédé à l'analyse des différents segments de la chaîne de valeur aux fins de proposer des pistes pour mieux organiser, structurer et professionnaliser ce secteur et en faire une industrie à part entière, comme cela a été préconisé par le nouveau modèle de développement.

En dépit de l'atout démographique que représente la jeunesse marocaine pour le développement de l'économie du sport, le secteur continue de pâtir d'un ensemble de fragilités et de dysfonctionnements qui entravent sa transformation en un véritable vecteur de création de richesse et d'emplois.

Du côté de la demande et comme en témoignent les données du HCP, les marocain(e)s ne consacrent que peu de leur temps libre à la pratique du sport et le nombre de licenciés dans notre pays demeure manifestement faible avec seulement 337.400 personnes, soit moins de 1% de la population.

En outre, le sport au Maroc reste encore largement perçu comme un secteur purement social, occultant la dimension économique et géré, dans sa très grande majorité, par des associations dont les ressources proviennent essentiellement de subventions publiques ou privées.

La perspective proposée par la loi n° 30-09 relative à l'éducation physique et aux sports n'a pas réellement permis l'évolution des opérateurs du secteur, d'associations vers des sociétés privées, plus attractives auprès des investisseurs potentiels. Le statut-type proposé par la loi susvisée n'adresse pas valablement les spécificités des différents acteurs dudit secteur.

Par ailleurs, l'inexistence d'un statut du sportif professionnel et de haut niveau rend le métier de sportif peu attractif et faiblement valorisé, sachant particulièrement que les carrières sportives sont courtes et que les reconversions des athlètes professionnels peuvent être difficiles si elles ne sont pas planifiées et organisées en amont.

Partant de ce diagnostic, le CESE propose de procéder à des transformations économiques et sociales structurelles pour faire du sport une industrie à part entière et ce, en instaurant un cadre organisationnel adapté et en structurant et professionnalisant l'activité sportive.

Dans ce sens, il est recommandé de mettre en œuvre un ensemble de mesures dont il est permis de citer, ci-après, les plus importantes :

1. *Au niveau législatif et réglementaire*, procéder à une refonte de la loi n° 30-09 et du statut-type en particulier pour l'adapter aux réalités des différents acteurs qui vont du club de quartier aux structures professionnelles de football.

2. *Au niveau du capital humain :*

- Concevoir une stratégie de formation et d'accompagnement pour les métiers du sport, impliquant toutes les parties prenantes (fédérations, clubs, collectivités territoriales, OFPPT, ANAPEC, etc.) ;
- Détecter les talents dès le bas âge, en renforçant notamment les programmes de compétitions scolaires et universitaires ;
- Mettre en place un statut du sportif professionnel qui assure à cette catégorie une couverture sociale adaptée ;
- Promouvoir l'image de la femme marocaine dans le sport, en mettant en avant plus de championnes marocaines dans différentes disciplines sportives.

3. *Au plan de la gouvernance et du financement :*

- Réviser les modalités de répartition des subventions publiques en instaurant des règles et critères d'octroi plus équitables et en donnant la visibilité nécessaire aux fédérations, notamment celles de petite taille ;
- Libéraliser le marché des droits TV, tout en garantissant aux clubs une répartition équitable, basée sur la méritocratie, des recettes générées par les droits de retransmission ;
- Revoir la stratégie de la billetterie dans le sens d'attirer et fidéliser de nouveaux profils de spectateurs, en travaillant sur des gammes de prestations différenciées ;
- Instaurer l'obligation de disposer de l'information nécessaire sur les impacts économiques attendus, préalablement à l'organisation de tout événement sportif,

de manière à déterminer, en amont sa vocation et sa portée, principalement sociale (projet subventionné) ou à finalité économique (retour sur investissement escompté).

4. Au niveau de la gestion des infrastructures :

Conditionner toute contribution financière publique à la réalisation d'une infrastructure sportive, à l'élaboration d'études préalables définissant les objectifs de cette infrastructure, justifiant son dimensionnement, cernant ses coûts de construction, d'exploitation et de maintenance et précisant son mode de gestion ;

Veiller à la mise en place de modèles de gestion unifiés pour les terrains de proximité. Les cahiers des charges devront inclure des indicateurs de suivi clairs pour que ces infrastructures puissent servir les objectifs qui leur sont initialement fixés.

L'opérationnalisation effective de ces recommandations devrait permettre de relever substantiellement la part du secteur du sport dans le PIB, estimée par le CESE, selon les données disponibles, à près de 0,5% en 2020. Elle permettra, à terme, de faire converger la vision d'un secteur essentiellement associatif, où le sport est une activité de loisir, avec celle d'un secteur économique attractif pour les investissements et générateur de richesse et d'emplois pérennes.

Cet avis, élaboré sur la base d'une approche participative avec l'ensemble des parties prenantes, est le résultat d'un large débat entre les différentes catégories qui composent le Conseil ainsi que des auditions organisées avec les principaux acteurs concernés. Il s'est également appuyé sur une consultation lancée sur la nouvelle plateforme digitale de participation citoyenne « Ouchariko ». A ce titre, les répondants ont démontré un grand intérêt pour la pratique du sport. Les résultats du sondage corroborent aussi bien le diagnostic dressé, au niveau de l'avis, que les recommandations émises.

Introduction

Consciente du rôle que joue le sport pour l'atteinte des Objectifs de Développement Durable, l'Organisation des Nations Unies l'a reconnu¹ dans son Agenda 2030, comme un outil important pour promouvoir l'autonomisation des femmes et des jeunes et la réalisation des objectifs de santé, d'éducation et d'inclusion sociale. Au Maroc, le sport constitue également un droit préservé par la Constitution de 2011, stipulé au niveau de l'article 26 « les pouvoirs publics apportent (...) leur appui au développement de (...) la promotion du sport (...) », de l'article 31 « L'Etat, les établissements publics et les collectivités territoriales œuvrent à la mobilisation de tous les moyens à disposition pour faciliter l'égal accès des citoyennes et des citoyens aux conditions leur permettant de jouir des droits (...) à l'éducation physique et artistique » et de l'article 33 « Il incombe aux pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées en vue de (...) faciliter l'accès des jeunes (...) au sport (...) ».

Pour appréhender l'économie du sport, il est d'abord nécessaire d'éclaircir l'utilisation du concept « sport » : limiter son utilisation à un champ strict qui est la compétition sportive organisée, ou bien accepter sa mission à usage courant et très large incluant les sportifs occasionnels voire l'activité physique

prescrite par les médecins. Le présent avis vient donc compléter par un volet économique, le travail déjà réalisé en 2019 par le CESE dans le cadre de la saisine émanant de la Chambre des Conseillers sur « la politique sportive au Maroc », et particulièrement la recommandation sur « le développement de l'économie du sport dans toutes ses composantes ».

Il est manifeste que le secteur du sport n'occupe toujours pas la place qu'il mérite au sein de la politique de développement du pays². En effet, la Stratégie Nationale du Sport 2008-2020, fruit de l'impulsion Royale visant à faire du sport un « levier fort de développement humain, d'inclusion, de cohésion sociale », n'a pas permis d'atteindre les objectifs fixés malgré la formulation d'une vision politique ambitieuse ainsi que des leviers et axes stratégiques clairs et pertinents qui restent toujours d'actualité. Une telle situation limite de ce fait la capacité du secteur à générer de la valeur ajoutée et des emplois de qualité, en rendant difficile la professionnalisation des activités sportives, l'émergence de champions nationaux ou encore le développement d'écosystèmes dédiés.

L'absence d'un système de suivi et d'évaluation propre au sport constitue également une barrière à l'entrée qui empêche d'approfondir la compréhension des composantes de cette économie. En effet, le peu de données disponibles, dont les valeurs diffèrent parfois d'un acteur à un autre (exemple du nombre de licenciés, d'associations ou de pratiquants, etc.), demeure faible et bien en-deçà des objectifs fixés dans le cadre de la stratégie nationale du secteur.

La présente auto-saisine du CESE a pour objectif principal de faire un état des lieux de l'économie du sport pour proposer des pistes de transformation à même d'accroître la contribution du secteur du sport à la création de richesse et d'emplois, et d'en faire une locomotive économique et sociale pour notre pays. Pour identifier les facteurs qui permettraient cette évolution, une analyse a été menée pour, d'une part, identifier les intervenants, marchés et chaînes de valeur, et d'autre part, caractériser les difficultés et freins qui entravent le développement du secteur du sport au Maroc.

Cette auto-saisine porte particulièrement sur l'analyse de la chaîne de valeur dans le secteur du sport afin d'explorer les liens intersectoriels existant ou potentiels pour le secteur du sport. Il s'agit également de proposer une schématisation de la chaîne de valeur du sport et d'essayer d'en faire une description. Dans ce sens, il est à préciser que la présente auto-saisine porte essentiellement sur le potentiel économique du sport. A noter qu'auparavant, le CESE avait publié une saisine, émanant de la Chambre des Conseillers en 2018, sur la « politique sportive ». De ce fait, les questions immatérielles ne seront pas abordées dans cette auto-saisine, à l'instar de la diplomatie sportive, de la cohésion sociale, des impacts sur la santé, etc.

Enfin, une des limitations de cet avis réside dans le fait que la rareté notable en termes de données, aussi bien fines qu'agrégées, complique tant les analyses quantitatives que l'appréciation des contributions et impacts réels, aussi bien actuels que futurs.

¹ « Le rôle du sport dans la réalisation des objectifs de développement durable », Wilfried Lemke chronique ONU.

² Cf. saisine CESE N°26/2019

I. Définition et mesure de l'économie du sport

1. Evolution du concept de l'économie du sport

L'analyse économique du secteur du sport a globalement débuté avec l'article fondateur de Simon Rottenberg de 1956³. Cet article a été le point de départ de la structuration du corpus méthodologique, il a permis de caractériser cette industrie, qui ne diffère guère d'une industrie conventionnelle.

La littérature qui s'en est suivie s'est concentrée sur toutes ces questions, dont beaucoup ont suscité un débat considérable parmi les économistes du sport. En particulier, l'hypothèse de la maximisation des profits a été remise en question et une divergence de vues, reflétée dans les modèles nord-américain et européen des ligues sportives, est apparue.

Par ailleurs, l'économie du sport a puisé dans plusieurs sous-disciplines comme l'économie industrielle pour traiter la question de l'organisation des ligues et les relations entre les équipes, la théorie de l'entreprise pour la vérification de la validité de l'hypothèse de maximisation des profits alors même que de nombreuses équipes sportives perdent constamment de l'argent, l'économie du travail pour étudier l'impact des restrictions du marché du travail qui réduisent la mobilité des joueurs et celui sur les salaires, ou encore la théorie de la demande afin de mesurer l'impact de différentes variables sur la fréquentation des matches.

Dans son ensemble, l'économie du sport ne constitue pas un secteur distinct mesuré statistiquement, mais est au carrefour de plusieurs autres industries et secteurs économiques. Selon l'économiste Wladimir Andreff, l'expression « économie du sport » confond⁴ ce que la langue anglaise distingue comme la “sports economy”, soit l'économie du sport concrète ou le secteur économique du sport, et la “sports economics”, littéralement la science économique du sport ou l'ensemble des analyses économiques consacrées au secteur sport, à l'argent qui y entre, qui y circule et qui en sort. Examiner une économie du sport revient donc à analyser tant les principaux marchés mis en mouvement par les activités sportives et leur médiatisation, mais également utiliser des instruments tels que l'analyse économique de l'équilibre, la théorie des jeux et des éléments d'économie industrielle et d'économie du travail, pour approcher « l'industrie des sports professionnels ».

La définition de Vilnius (encadré 1) représente une amélioration significative pour une meilleure interprétation de l'activité économique liée au sport, et permettrait aux décideurs politiques d'avoir une meilleure compréhension de cette économie et de son impact sur la richesse et l'emploi. C'est dans ce sens que plusieurs pays (Allemagne, Royaume Uni, Autriche, etc.) ont réussi à développer des comptes-satellites pour le secteur du sport afin d'assurer une compréhension

approfondie et standardisée de cette économie. A noter qu'un compte-satellite constitue⁵ un cadre de présentation des données de l'économie d'un domaine particulier en relation avec l'analyse économique globale du cadre central de la comptabilité nationale.

Encadré 1 : Définition de Vilnius sur l'économie du sport

A la suite d'un appel à l'action formulé au niveau du Livre blanc de l'Union Européenne (UE) sur le sport en 2007, attestant que «la qualité et la comparabilité des données doivent être renforcées en vue de l'amélioration de la planification stratégique et de l'élaboration des politiques dans le domaine du sport,» un groupe de travail sur le sport et l'économie a été formé. Ce groupe a été constitué d'économistes, de statisticiens et d'experts de l'économie du sport, avec comme défis à relever convenir d'une méthode commune de mesure et de définition de l'économie du sport en Europe, afin d'accroître la comparabilité et l'utilité des données sur les activités économiques liées au sport. Ce groupe de travail a également reconnu l'importance des comptes satellites du sport en tant que méthodologie commune pour mesurer l'impact économique du sport.

Si les systèmes de classification statistiques⁶ sont utiles pour comprendre une bonne partie de l'économie du sport, le groupe de travail souhaitait comprendre l'activité économique liée au sport qui existe en dehors de ces classifications. Cette activité est souvent associée à une activité qui a peu ou pas de rapport avec le sport. A titre d'exemple⁷, le secteur dénommé « hôtels et hébergement similaire » englobe une série d'activités d'accueil pour les voyageurs. Seule une partie de ces activités - les chambres d'hôtel achetées par des équipes sportives ou des touristes sportifs - est pertinente pour l'économie du sport, mais il est impossible, avec les codes de la nomenclature statistique, de la séparer du reste. C'est dans ce sens que la définition du sport de Vilnius a été proposée. Cette approche présente trois définitions du sport (Commission européenne 2013) :

- Une définition statistique : comprenant uniquement les secteurs de la nomenclature statistique des activités économiques (NACE) qui sont explicitement étiquetés comme sports ;
- Une définition étroite : comprenant tous les produits et services qui sont nécessaires en tant qu'intrants pour produire le sport et en tant qu'extrants ; et
- Une définition au sens large comprenant les deux précédentes plus tous les produits et services qui ont une relation directe ou indirecte avec toute activité sportive.

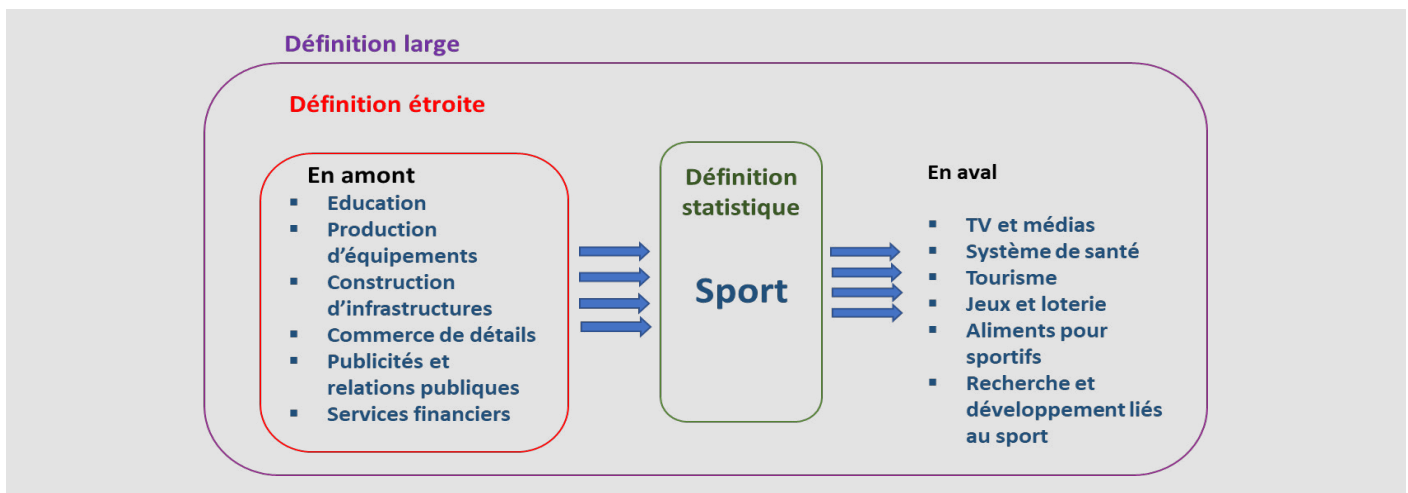
5 Définition Compte satellite, INSEE ;

6 NACE (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne) et NAICS (North American Industry Classification System).

7 « Getting the Ball Rolling: Basis for Assessing the Sports Economy », Stuart Russell, Douglas Barrios et Matt Andrews, Center for International Development at Harvard University.

3 S. Rottenberg, 1956, “The Baseball Players' Labor Market”, *Journal of Political Economy*, vol. 64.

4 Manuel de Wladimir Andreff sur « la Mondialisation économique du Sport » (2012).



Source: « Getting the Ball Rolling: Basis for Assessing the Sports Economy », Stuart Russell, Douglas Barrios et Matt Andrews, Center for International Development at Harvard University

Les définitions étroite et large englobent une série d'industries que l'on ne considérerait pas immédiatement comme directement liées au sport. A titre d'exemple, de nombreux types d'hébergements hôteliers ou de restaurants sont inclus dans la définition large du fait que les équipes sportives et les touristes sportifs y achètent leurs biens et services. De même, la vente au détail de produits pharmaceutiques fait partie de la définition étroite car les sportifs utilisent souvent ces médicaments pendant leur entraînement ou leurs compétitions.

La déclinaison de la définition de Vilnius atteint un grand degré de complexité quand il s'agit d'établir un instrument de collecte des données. Celui-ci prend la forme d'une matrice de correspondance entre les branches de la nomenclature industrielle et la nomenclature de produits. Son établissement s'avère extrêmement coûteux en temps (collecte des données) et en termes de moyens financiers (coût financier de réalisation).

En matière de production, l'amont du secteur sport comporte l'éducation sportive, les infrastructures sportives, les services financiers supportant le sport, la production d'articles de sport, leur commerce de gros et de détail et la publicité. L'aval du secteur sport contient la télévision et les autres médias, le tourisme, l'alimentation (diététique sportive), le système de santé, les loteries et paris sportifs et la recherche et développement consacrée au sport. La difficulté est de recenser tous les produits et services correspondants dans les nomenclatures industrielles ou, à défaut, d'essayer d'estimer le poids de la production à destination sportive dans une classification non déterminé par l'usage des biens et services⁸

⁸ Estimer, par exemple, le poids des vêtements sportifs dans la production totale de vêtements par l'industrie textile, le poids des chaussures de sport dans la production de l'industrie de la chaussure.

2. Chaîne de valeur du secteur du sport

- Une multitude d'acteurs intervenant dans la chaîne de valeur du sport

L'écosystème du sport implique, en pratique, une multitude d'acteurs publics et privés, dont le périmètre d'intervention diffère d'une économie à une autre. Il est permis, néanmoins, de dégager des blocs⁹ d'activités communs à toutes ces économies. Premièrement, il y a lieu de citer les acteurs responsables des équipements sportifs, relevant du secteur marchand, qui ont pour vocation de servir tous les pratiquants du sport. L'aspect marchand pour ces acteurs comprend tant la fabrication d'articles de sport (vêtements, accessoires, matériel spécialisé, etc.), que leur distribution (vente au détail, location et entretien), le plus souvent par l'intermédiaire d'enseignes spécialisées. Toujours au niveau du secteur marchand, l'on retrouve, en deuxième lieu, les acteurs responsables des infrastructures, que ce soit en termes de conception et réalisation d'installations sportives mais également leur gestion et entretien. A noter que la construction des infrastructures est généralement financée par les pouvoirs publics ; leur processus d'entretien et de gestion étant de manière différenciée selon les pays.

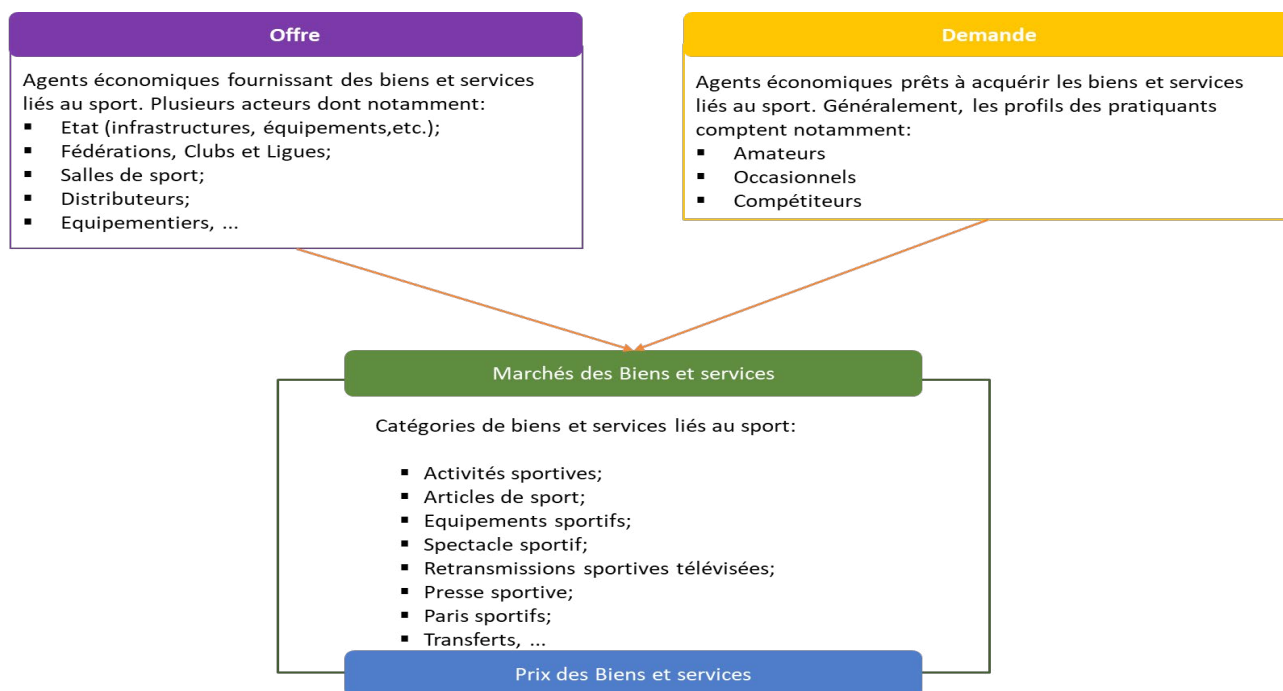
L'écosystème du sport se caractérise également par la présence d'acteurs chargés d'assurer l'accès de la population au sport. En effet, la pratique sportive est organisée principalement en structures non lucratives, sous formes d'associations ou au sein de fédérations, qui ont pour mission le développement d'un type de sport et l'organisation de compétitions. Une autre catégorie d'acteurs est représentée par la dimension sport « spectacle », qu'il s'agisse de grands événements internationaux ou de sport professionnel. Ces derniers se présentent sous forme d'entités marchandes opérant dans les services, et se distinguant par deux types de clientèle distincts. La première catégorie de ces acteurs a pour objectif de répondre aux besoins des autres intervenants de la filière sport. A titre d'illustration, on retrouve

⁹ « La filière sport prend ses marques », groupe BPCE, février 2020.

les agences de communication et d'événementiel, les médias professionnels, les bureaux d'études techniques et les cabinets de conseil. La deuxième catégorie d'acteurs offre des services destinés directement aux fans/ consommateurs. Il s'agit plus particulièrement des médias sportifs qui assurent la diffusion des événements et informations, mais également font le relais entre le consommateur et son équipe favorite. Un troisième

type d'acteurs a pour cible de faciliter la pratique sportive à travers notamment des produits ou services liés à la médecine sportive, aux produits pharmaceutiques et alimentaires liés au sport et au suivi de la performance sportive.

Schématisation des composantes économiques du secteur du sport



Complexité des liens entre le sport et d'autres secteurs d'activités économiques

Secteurs d'activité	Exemples d'activités en lien avec le secteur du sport
Agriculture et pêche	Écuries, élevage de chevaux, centres équestres (principalement petites structures) Produits alimentaires pour sportifs (nutrition-sport)
Industries manufacturières	Fabrication d'habillement/chaussures sportifs. Fabrication des automobiles de sport. Fabrication équipements nautiques/piscines
Construction	Entreprises de construction (piscines, salles de sport ou stades, etc.).
Commerce	Distribution d'articles de sport
Hébergement et restauration	Gîtes de montagne, campings des sportifs ; domaines centrés autour d'activités sportives (golf, centre de remise en forme, équitation)
Information et communication	Presse écrite, radio, télévision, agences de publicité, entreprises de marketing sportif, etc.
Enseignement	Coachs de sport indépendants, centres de formation et écoles spécialisées
Santé humaine et action sociale	Centres de médecine sportive, kinésithérapeutes pour sportifs
Arts, spectacles et activités récréative	Gestion d'installations sportives Activités des clubs de sport. Activités des centres de culture physique
Autres activités de services	Centres fitness et remise en forme

3. Mesurer et évaluer l'impact économique du sport

Le fait que le sport soit une activité qui interfère avec de nombreux secteurs économiques, rend son suivi et son évaluation d'une complexité particulière, qui appelle beaucoup de rigueur méthodologique et des ressources financières pour recenser et traiter les données disponibles. Les difficultés d'ordre méthodologique sont amplifiées par l'absence de données détaillées sur le secteur et le fait qu'il existe de nombreux types de sports (Football, Tennis, Basketball, etc.), au sein du même secteur « sport ». Ce manque de données économiques patent dans un secteur caractérisé par la multiplicité de petites structures (clubs, associations, etc.) opérant dans le domaine, mais également par le fait que certains types de sport sont moins professionnalisés et organisés que d'autres.

A l'échelle internationale, une revue¹⁰ des expériences de pays ayant développé des comptes satellites sur le sport, montre que parmi les difficultés d'évaluation économique dans le domaine du sport, il y a lieu de noter principalement :

- la nature des relations entre les secteurs ;
- la prise en compte correcte des aspects sportifs dans chaque secteur économique ;
- le choix de la méthodologie pour décomposer les secteurs au sein des tableaux d'entrées-sorties en évitant les doubles comptages ;
- l'identification des secteurs liés au sport selon la définition choisie, comme celle de Vilnius par exemple, et les implications sur le marché du travail.

II. Quel état des lieux de l'économie du sport au Maroc ?

1. Une demande en deçà des standards internationaux

La pratique d'une activité sportive constitue un moyen sans égal pour l'inclusion sociale en plus de ses avantages sur la santé physique et mentale des citoyens. C'est également un moyen pour le développement du sentiment d'appartenance dans le cadre de la pratique professionnelle, dans la mesure où elle constitue un marqueur important du sentiment de fierté nationale.

Réponses des participants sur « Ouchariko »

Plus de la moitié (51%) des répondants confirment pratiquer le sport régulièrement et environ 12% témoignent même participer aux compétitions sportives. En revanche, 30% du total des répondants affirment ne pratiquer que rarement le sport.

Néanmoins, il s'avère que la population marocaine ne lui consacre que peu de son temps libre¹¹. En se référant à l'enquête nationale sur les jeunes 2011 du HCP, il apparaît que les jeunes considèrent la télévision, la radio et l'internet leur moyen majeur pour s'ouvrir sur leur environnement et sur le reste du monde. Seuls 13,1%¹² (17,9% des citoyens et 6,1% des ruraux) affirment pratiquer le sport régulièrement, contre 68% (57,3% des citoyens et 83,8% des ruraux) qui déclarent n'avoir jamais fait de sport.

10 « Study on National Sport Satellite Accounts (SSAs) in the EU – Technical Support at National Level 2018 », Commission Européenne, publié en avril 2021.

11 Enquête Nationale sur l'Emploi du Temps, HCP, 2012

12 Les 18,9% des jeunes déclarent pratiquer de temps en temps le sport (toujours selon l'enquête en question) ;

Selon la même enquête, assister aux activités sportives semble très peu fréquent chez les jeunes, puisque 82,1% affirment ne jamais assister à ce type d'activités, contre seulement 6,3% des jeunes qui s'y rendent régulièrement (8,1% des citoyens et 3,6% des ruraux).

Faire de l'économie du sport au Maroc un levier de développement nécessite de remédier en premier lieu au faible nombre de pratiquants. Aujourd'hui, le nombre de personnes inscrites dans des clubs ne dépasse¹³ pas le million, avec un nombre de licenciés se chiffrant à 337.400¹⁴ en 2016. Une réalité qui renvoie à l'importance des autres déterminants de cette économie, à savoir, le poids du sport dans notre système scolaire et universitaire, le niveau de performance de nos élites sportives, la disponibilité des infrastructures sportives et de l'encadrement, l'aménagement du temps de travail et l'éducation / formation, etc.

L'absence d'une analyse détaillée du volume d'activités et des objectifs de la pratique du sport au Maroc ne permet toutefois pas de relever les types de profils des pratiquants au Maroc. Par conséquent, il demeure assez difficile de catégoriser la population marocaine pratiquante en compétiteurs, à la recherche de performance dans un cadre de compétition, en amateurs, avec une pratique orientée vers le loisir mais pouvant être intensive ou en occasionnels, ont une pratique rare ou non-régulière. La disponibilité de telles informations permettrait de cibler les populations concernées chacune par des politiques publiques appropriées.

• Les femmes marocaines et le sport

De nombreux événements ont été mis en place ces dernières années par le ministère de tutelle pour sensibiliser les femmes aux pratiques sportives, mais également susciter leur intérêt pour assister et participer à ce type d'événements. Toutefois, et prenant appui sur les auditions tenues sur cette thématique, la réalité sur le terrain renvoie encore à la faiblesse de la participation de la femme marocaine dans les activités sportives, ainsi qu'à une présence très limitée dans le domaine sportif, en tant que pratiquantes ou dans les autres métiers du sport.

La pression sociale et l'environnement culturel dressent également de véritables barrières face aux jeunes filles qui souhaitent pratiquer le sport, même si les résultats internationaux de certaines d'entre elles sont significatifs. A noter que récemment la sélection nationale féminine scolaire de football a remporté le championnat d'Afrique¹⁵.

Une des barrières qui se dresse également face au sport féminin est celle du harcèlement ou même pour un certain nombre de jeunes filles et de leurs familles la peur du harcèlement sur les terrains. Ce fléau qui touche la plupart des pays n'épargne malheureusement pas notre pays.

13 Audition M. Daouda.

14 Données du HCP.

15 Une première édition qui a été lancée par la FIFA et la CAF et organisée à Kinshasa, les 19 et 20 février 2022.

Encadré 2 : Les femmes et le sport

Les bienfaits du sport ne se limitent pas au volet sanitaire et économique, mais constituent également un des principaux moteurs de l'égalité des genres. Promouvoir la pratique du sport par des filles et des femmes, permettrait essentiellement de leur apprendre à travailler en équipe, à être plus autonomes et plus résilientes et à déconstruire l'idée tenace que certaines activités sont uniquement réservées aux hommes. L'image de « femmes championnes » dans le monde inciterait également à braver les stéréotypes et les normes sociales qui empêchent parfois ces jeunes filles à s'engager dans des carrières sportives, bien qu'elles soient très talentueuses.

L'exemple du programme « une victoire en entraîne une autre » au Brésil, créé conjointement par le Comité International Olympique (CIO) et ONU-Femmes dans le cadre des Jeux de Rio de 2016, illustre parfaitement l'évolution des mentalités et avis des familles et communautés qui, depuis lors, acceptent plus volontiers que leurs filles continuent de jouer au football.

Dans ce sens, la revue de quelques expériences internationales¹ dans le but d'inciter les filles et les femmes au Maroc à être davantage présentes dans le domaine du sport (non seulement le pratiquer mais également assister aux événements sportifs), a permis de relever un ensemble de bonnes pratiques résumées dans les axes suivants :

- Mise en lumière de l'image des championnes dans différentes disciplines sportives ;
- Elaboration de programmes de sensibilisation pour lutter contre la discrimination des femmes dans le sport ;
- Promotion de la représentativité des femmes dans les instances sportives ;
- Exonération des associations et des sections féminines des tarifs d'adhésion aux fédérations sportives ;
- Gratuité d'exploitation des installations sportives pour les entraînements et les rencontres ;
- Instauration de primes aux associations en fonction de leurs programmes de développement du sport féminin ;
- Diversification de l'offre pour des activités annexes au sport dans les infrastructures sportives ;
- Soutien du sport scolaire et des centres de formation dans les clubs sportifs ;
- Développement de championnats nationaux et régionaux féminins.

1 : Tunisie, Brésil, Zone euro, Etats Unis, etc.

• Une perception économique biaisée

Le sport au Maroc est encore très largement perçu comme un secteur purement social géré par des associations dont l'offre est généralement destinée aux amateurs, sans réelle perspective de développement économique. Cette perception influe largement sur les flux monétaires qui sont essentiellement d'origine étatique en dehors de la consommation directe des ménages, et sur un certain nombre de dysfonctionnements structurels.

Le non-professionnalisme dans la gestion de beaucoup de clubs, ligues et fédérations ne rassure pas d'éventuels investisseurs privés qui ne voient dans le sport qu'une source de dépense sans perspective de retour en dehors d'un effet purement marketing pas toujours bien mesuré.

2. Une série de problématiques liées à l'écosystème du sport au Maroc

En premier lieu, le cadre institutionnel du secteur demeure encore parcellaire. La réforme du cadre juridique du sport, même si elle est bien entamée, tarde toujours à être finalisée. Font défaut, notamment, les textes définissant les relations entre les autorités gouvernementales chargées de plusieurs portefeuilles et précisant le rôle joué par plusieurs instances dans le développement et la promotion du sport.

La clarification des rôles et des responsabilités des différents acteurs est primordiale. Elle concerne principalement, les fédérations et les associations sportives. La majorité des fédérations sportives ont adopté les nouveaux statuts-types, qui ne conviennent manifestement pas à tous les sports¹⁶. Par rapport à la conclusion des contrats-objectifs, un ensemble dysfonctionnements ont été parfois relevés¹⁷ :

- le non-respect des dispositions de la loi n° 30-09 : gestion de plusieurs disciplines par une fédération, manque d'habilitations des fédérations, reconduction du Président ou des membres du comité directeur au-delà de deux mandats successifs, absence de livret de suivi médical des sportifs, etc. ;
- l'absence de contrats de travail du personnel, le non-respect du SMIG, des déclarations partielles du personnel à la CNSS, etc. ;
- l'absence de livret de suivi médical des sportifs ;
- l'absence de manuels de procédures administratives et financières au niveau des clubs et fédérations ;
- l'absence de publication du rapport d'audit et du rapport financier, etc.

Il est important de souligner que la valeur dans ce secteur, ne pourrait valablement être créée que par des organisations sportives empruntant des règles de gouvernance, de mobilisation des capitaux et de transparence aux mêmes standards que les entreprises privées.

S'agissant du financement du sport, l'Etat en reste le principal acteur. Les ménages, pour leur part, y contribuent à travers leur consommation. Les sportifs supportent, quant à eux, les frais relatifs à l'équipement et à la pratique. Les entreprises qu'elles soient ou non spécifiques au secteur interviennent surtout en tant que sponsors, sans intervenir

16 Audition de M. Daouda.

17 Avis du CESE sur la politique sportive, 2019.

directement dans la gestion des clubs. Tant que ceux-ci ne présentent pas de garanties en termes d'organisation et de transparence financière, le secteur privé restera timide dans tout autre type d'implication.

Quant aux fédérations, elles souffrent pour leur majorité, d'un problème de financement qui demeure basé principalement sur la subvention du ministère de tutelle et sur quelques ressources émanant du sponsoring. Les ressources du sponsoring concernent quasi-exclusivement les fédérations de football, d'athlétisme, de golf et du sport équestre.

L'implication encore insuffisante des collectivités territoriales dans l'élaboration et le financement des stratégies sportives déployées localement peut donner l'impression que ces institutions ont tendance à sous-estimer l'importance du sport pour la promotion et le développement de leurs territoires.

Il a été démontré à cet égard que l'organisation de marathons dans plusieurs villes à travers le monde encourage les athlètes, leurs staffs et les fans à visiter les localités concernées, ce qui est de nature à promouvoir le tourisme sportif et à générer des effets induits en termes de richesse et d'emplois.

S'agissant du capital humain, l'insuffisance notoire des investissements dans le sport, (publics et privés), diminue les chances de voir des athlètes performer et développer ainsi leur talent. Ceci réduit les perspectives de poursuite des carrières sportives et tend à affaiblir davantage les structures locales (clubs, associations sportives, entreprises spécialisées dans les produits dérivés du sport, centres d'animation sportif, etc.) et les parcours professionnels du sport (diversification des disciplines, concentration sur le foot, etc.).

L'inexistence d'un statut du sportif et d'une intégration aux systèmes de retraite et de protection sociale¹⁸, qui garantisse une stabilité financière et sociale aux pratiquants, rend le métier de sportif peu attractif et faiblement valorisé, et ce, d'autant plus que les carrières sportives sont courtes et que les reconversions des athlètes professionnels peuvent être difficiles si elles ne sont pas planifiées et organisées. Le manque de motivation et d'attractivité des professionnels et des sportifs marocains accentue le phénomène de la 'fuite des muscles'¹⁹.

18 Publié au BO le 14 avril 2022, décret N°2.22.207 pour doter les « sportifs et les cadres sportifs non-salariés » d'un système d'assurance obligatoire parmi la catégorie des personnes exerçant une activité libérale.

19 <https://www.sportanddev.org/fr/en-savoir-plus/developpement-economique/obstacles-au-developpement-du-sport-dans-les-pays-en-voie-l>

Encadré 3 : exemple d'une politique intégrée dans le sport

L'exemple du Rwanda illustre bien une convergence remarquable en termes d'objectifs du pays que ce soit sur le plan de l'organisation des événements sportifs mais également en termes d'infrastructures et à l'aune de la pratique de la population. En effet, en septembre 2021, le Rwanda s'est vu attribuer le championnat du monde de cyclisme de 2025. Cette distinction est loin d'être fortuite car, au préalable, et depuis de nombreuses années, le Rwanda cultive une passion toute particulière pour le vélo. Ainsi, selon le président de la fédération de cyclisme du pays, un adulte sur cinq utilise le vélo comme moyen de transport. Le développement important du cyclisme dans le pays, couplé aux initiatives du gouvernement, lui a permis de s'ouvrir à l'étranger, avec des perspectives meilleures en termes de croissance et d'emplois, mais également de réconciliation avec l'environnement, dans le cadre d'une mobilité durable ancrée dans les pratiques. Créé en 1988, le tour du Rwanda, par exemple, a évolué très rapidement. Une course à étapes d'une semaine qui a longtemps servi à rassembler d'abord des coureurs régionaux puis d'accueillir annuellement des équipes du World Tour.

Par rapport aux équipements et infrastructures sportifs, ils doivent répondre à des normes spécifiques (stade d'athlétisme ou de football, court de tennis, terrain de golf, vélodrome, gymnase pour les sports en salle, etc.). Il a été permis de noter, s'agissant de leurs modes de gestion et d'entretien, des carences criantes en termes de coordination des acteurs concernés qui s'ajoutent à d'autres fragilités et dysfonctionnements d'ordre technique, managérial et financier. Les grands stades de foot par exemple, se sont révélés des centres de dépenses budgétivores compte tenu de leurs jauges dépassant les 45.000 places chacun (avec rarement plus de 1000 spectateurs payants), des superstructures mises en place et des équipements dictés par les exigences de professionnalisation de leur gestion (pelouses naturelles, éclairage spécialisé, contrôle d'accès à hachoirs, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, ascenseurs et escalators, etc.)²⁰.

En outre, force est de constater que la pandémie covid-19 a affecté de manière considérable le fonctionnement du tissu productif sportif et a impacté l'économie du sport, aux niveaux mondial et national. Tous les segments de cette économie ont été impactés et la situation s'est aggravée avec l'arrêt total des championnats nationaux dans plusieurs disciplines avec des matchs disputés à huis clos. Une baisse considérable des chiffres d'affaires des sociétés travaillant dans le secteur du sport a été enregistrée, accompagnée d'un ralentissement du développement de toutes les offres proposées par les principaux acteurs nationaux (offres de team building, offres de concentrations, événements prévus initialement dans les grands stades reportés à l'année 2021 puis à 2022, etc.)²¹. Ce ralentissement a été intensifié par la fermeture des frontières de plusieurs pays.

Par ailleurs, et afin de renforcer la sécurité dans les complexes sportifs, le Maroc, à travers le département chargé du sport a mis en place un cadre juridique répressif via la promulgation de la loi n° 09-09 qui insère au niveau du code

20 Audition du CESE de la SONARGES, janvier 2022.

21 Audition du CESE de la SONARGES en janvier 2022.

pénal une nouvelle section relative aux violences commises lors ou à l'occasion des compétitions ou des manifestations sportives. Les dispositifs de sécurité au niveau des stades ont également été renforcés et la gestion de leur espace intérieur a été optimisée avec des sièges numérotés et avec l'obligation de ne pas dépasser la capacité maximale d'accueil²². Il est important, néanmoins, de souligner que le phénomène de la violence dans les stades ne saurait être résorbé exclusivement sur la base d'une approche dissuasive conçue dans le sens d'assurer la sûreté du public sportif et de préserver les biens et les investissements consentis dans les infrastructures.

3. Une chaîne de valeur incomplète

L'absence d'un système statistique propre au sport constitue une barrière à l'entrée pour la compréhension de cette économie, son suivi et l'évaluation de ses composants. En tenant compte de cette contrainte, l'objectif essentiel de cette partie sera plutôt d'essayer de retracer le processus de création de valeur ajoutée dans le sport au Maroc, tout en décomposant la chaîne en segments susceptibles de faire du sport un levier de développement économique. En deuxième lieu, il s'agit d'enrichir cette décomposition par une analyse des acteurs intervenant dans le domaine du sport, à travers notamment des informations et données individualisées, provenant de différents acteurs auditionnés.

a. Processus de création de valeur ajoutée dans le sport au Maroc

Quand la pratique sportive devient objet de compétition²³, elle offre un spectacle dont l'organisation requiert un financement et dont l'exposition aux regards permet de recueillir des recettes financières. C'est ainsi que le développement du spectacle sportif et la professionnalisation des athlètes donnent naissance à un véritable secteur économique. Globalement, il est financé par les recettes au guichet, les droits de retransmission télévisée, la publicité, les sponsors et le merchandising.

- Activités liées directement au sport

En principe, le processus de création de valeur ajoutée dans le secteur du sport fait intervenir directement comme principales activités 4 catégories de recettes (schéma 2) :

• Droits médiatiques

L'évaluation de la demande du sport ne s'exprime plus simplement par la fréquentation des stades. Depuis plusieurs décennies, le nombre d'événements sportifs qui sont diffusés à la télévision ou à travers la radio a exponentiellement augmenté. Par conséquent, les droits de diffusion sont devenus une source de financement importante du sport professionnel. L'exemple du FC Barcelone qui est arrivé en tête du classement des équipes de football pour les droits télévisés avec environ 165 millions d'euros pour la saison 2020/2021, illustre bien l'importance de ces recettes pour les clubs. Cela reflète également le long chemin que doit encore parcourir le sport national pour tenter de se rapprocher de tels résultats. Actuellement, les droits TV pour la Botola 1 se chiffrent²⁴ à 100 millions de dirhams, soit 6 millions par club, ce qui de l'avis des professionnels reste manifestement faible. Par exemple, pour un club comme le Raja Athletic, ce montant ne représente que 6% de ses revenus.

22 Avis du CESE sur la politique sportive au Maroc, 2019.

23 « Les finances du sport et l'éthique sportive », Wladimir Andreff, 2015.

24 Audition M. Jawad Ziyat

• Sponsoring

Le sport offre des débouchés à de nombreuses activités économiques qui, dans une société marchande, produisent des recettes financières importantes sur la base d'activités très rentables. Les entreprises, les banques, les sociétés commerciales et les médias, dont les recettes sont en partie dépendantes du volume et de l'attractivité des compétitions sportives données en spectacle, trouvent alors leur intérêt dans le financement du "sport-spectacle", de ses produits dérivés et de l'utilisation de son image (publicité, parrainage, sponsoring).

Cependant, le sponsoring est directement lié à l'impact « image » que peut avoir un sport, une équipe ou un athlète sur le public. Cette image doit être gérée de manière professionnelle et la relation entre le sponsor et le sponsorisé doit être contractualisée clairement pour sécuriser les investissements du sponsor. Or l'organisation du sport national demeurant encore peu professionnalisée, le potentiel du sponsoring est d'autant plus faible. Parmi les types de sponsoring qui ont gagné récemment en ampleur, on retrouve le "naming"²⁵ qui bénéficie de plus en plus de leviers de progression. En fait, il s'avère que les personnes qui ont assisté à des spectacles dans des stades « nommés » en ressortent beaucoup moins déçues à l'égard de cette pratique.

• Billetterie (recettes au guichet)

Devant le manque de données par rapport aux recettes de billetterie pour d'autres types de sport, le football illustre bien comment le sport professionnel attire les spectateurs et par conséquent génère des recettes de guichet. Au Maroc, les recettes au guichet des équipes de la première Division se sont établies²⁶ pour la saison 2019/2020 à 62 millions de dirhams, constituant ainsi près de 10% du total du budget de ces clubs. Ce pourcentage reste bien en-deçà des recettes de guichet que reçoivent des clubs dans certains pays avancés. En France, sur l'ensemble de la saison 2019-20, les 20 clubs de la ligue 1 ont cumulé 170 millions d'Euros soit environ 1,9 milliard de DH de revenus.

En termes de modèle économique et en l'absence d'équipes résidentes dans les grands stades au Maroc, l'organisation des matchs de football se fait notamment par l'intermédiaire de la SONARGES, qui perçoit²⁷ 15% des recettes de guichet ou un minimum de 40.000 DH par match.

• Merchandising

Le merchandising sportif renvoie à l'activité de vente de produits dérivés tels que des articles ou produits à l'image d'une organisation sportive. C'est une pratique qui intervient notamment lors des événements, dans les boutiques de clubs ou à travers une distribution commerciale. Les recettes sont généralement corrélées à la performance sportive des clubs.

Au Maroc, certains clubs sportifs professionnels ont pris conscience de la valeur de leur image et commencent à l'exploiter, eux-mêmes, directement à leur profit. Bien que cette pratique soit encore peu développée, l'exemple du club du Raja de Casablanca illustre l'importance que peuvent atteindre les recettes de merchandising lorsqu'elles sont bien gérées. Elles

25 Le naming consiste à attribuer le nom d'une marque à un stade, une compétition ou une équipe

26 Audition de M. Talbi

27 Audition de la SONARGES.

se sont établies pour le club à 32,6 millions de dirhams pour la saison 2019-2020.

- Activités indirectement liées au sport

En se référant à la nomenclature marocaine des activités économiques (NMA 2010) du HCP, il est à noter que le suivi du processus de création de valeur dans le secteur du sport serait possible, d'un point de vue purement statistique, notamment à travers les activités :

- Branche R-93 : « activités liées au sport », qui comprend la gestion d'installations sportives, les activités des clubs de sports, les activités de centres de culture physique et autres activités liées au sport ;
- Activité P-8551 « enseignement de disciplines sportives et d'activités de loisirs » ;
- Activité C-3230 « fabrication d'articles de sport », au niveau de la section « industrie manufacturière ».

Les données afférentes aux activités susvisées ne sont toutefois pas encore disponibles dans la base du HCP. De plus, en transposant les interactions du sport avec d'autres secteurs économiques sur la nomenclature des activités au Maroc, il ressort que d'autres branches sont étroitement liées au sport, que ce soit en amont ou en aval. A titre

d'illustration, la branche « agriculture, sylviculture, chasse » serait liée au sport notamment à travers l'élevage de chevaux et les centres équestres. Par rapport à la branche « industrie manufacturière », elle peut être décomposée en plusieurs sous branches qui peuvent potentiellement contribuer davantage à faire du sport une industrie, principalement en se penchant sur les interactions avec « l'industrie alimentaire », « l'industrie textile », « l'industrie de l'habillement et des fourrures » et « l'industrie du cuir et de la chaussure ». Une liste²⁸ d'autres secteurs d'activités économiques pouvant être potentiellement inclus dans le cadre du suivi du secteur du sport au Maroc a été élaborée pour tracer le processus de création de richesse dans le sport (schéma 2).

28 Agriculture, sylviculture, chasse, Industrie alimentaire, Industrie textile, Industrie de l'habillement et des fourrures, Industrie du cuir et de la chaussure, Travail du bois et fabrication d'articles en bois, Edition, imprimerie et reproduction, Industrie chimique (industrie pharmaceutique), Industrie du caoutchouc et des plastiques, Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques, Fabrication d'autres matériels de transport, Fabrication de meubles. Industries diverses, Production et distribution d'électricité, d'eau, Construction, Commerce et réparation, Hotels et restaurants, Transports, Postes et télécommunications, Activités financières et assurances, Education, santé et action sociale, Autres services non financiers...

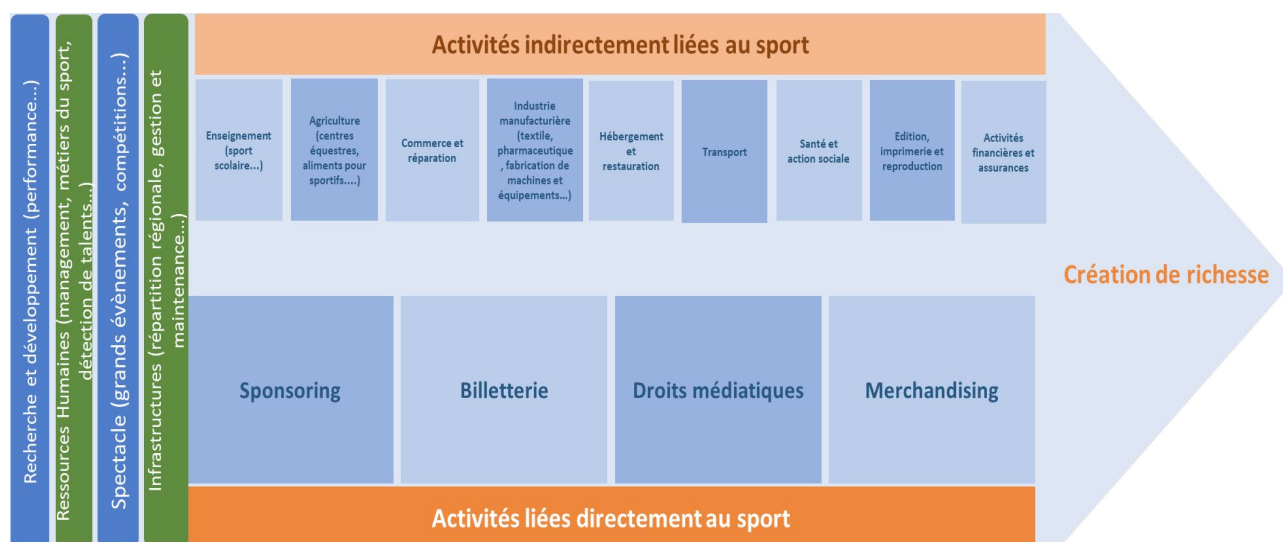


Schéma 2 : processus de création de valeur dans le secteur du sport

Il est à signaler que la pérennisation des revenus issus de la professionnalisation du secteur du sport reste intrinsèquement dépendante de la qualité de l'environnement fonctionnel et organisationnel, que ce soit en termes de régulation des ligues professionnelles, que de disponibilité du capital humain spécialisé (médecins, kinésithérapeutes, techniciens d'infrastructures sportives, etc.) ou encore d'infrastructures.

b. Acteurs impliqués dans la chaîne de valeur au Maroc

L'écosystème du sport au Maroc implique, comme dans plusieurs pays du monde, une multitude d'acteurs publics, privés et secteurs associatifs.

• **Acteurs chargés d'assurer l'accès et l'organisation de la pratique sportive**

– Fédérations, ligues et clubs au Maroc

En plus du ministère de tutelle, des collectivités territoriales et de l'INDH, le Maroc compte²⁹ plus de 57 fédérations chargées d'assurer l'accès au sport. Il compte également autour de 5000 associations sportives, avec environ 1000 associations disposant de l'accréditation prévue par la loi et 1870 associations ayant déposé leur dossier d'accréditation.

Ces structures restent aujourd'hui peu efficaces pour attirer les pratiquants et organiser la pratique du sport comme le démontre le faible nombre de licenciés au Maroc. Cet état laisse les sportifs amateurs et occasionnels livrés à eux-mêmes et contribue à donner du secteur une image d'un secteur non

29 Audition Ministère d'Education Nationale, du préscolaire et des sports.

structuré, peu organisé et inefficace et hypothèque ainsi son développement.

L'accroissement des ressources propres des fédérations sportives passe essentiellement par la diversification de leurs revenus, ce qui se répercuterait sur les budgets des clubs en conséquence. La pénétration des intérêts financiers dans le sport-spectacle est ainsi un prérequis pour la professionnalisation du sport au Maroc. Cela passe nécessairement par la transformation des clubs en sociétés structurées, ce qui permettrait de rassurer les investisseurs potentiels. Instaurer une obligation dans ce sens, permettrait d'assurer une transition vers une organisation de clubs avec plus de transparence financière, une meilleure gestion des infrastructures et des ressources humaines et une gouvernance orientée vers la commercialisation et la valorisation de l'image.

Actuellement, pour le football par exemple, les grands clubs étrangers de niveau comparable (arabes et africains) affichent³⁰ des budgets beaucoup plus importants (dans une proportion de 2 à 3) que ceux du Maroc tout en faisant beaucoup moins appel aux fonds et subventions publics :

En millions de dirhams*	
Al-Ahly - Egypte	345
Zamalek - Egypte	237
Mamelodi Sundowns - Afrique du Sud	216
Etoile du Sahel - Tunisie	205
Espérance de Tunis	194
WAC- Maroc	75

*chiffres approximatifs, audition M. Talbi Abdelaziz.

S'agissant des recettes du FNDS, il a été relevé, au niveau du rapport de la cour des comptes de 2018, le non-recouvrement de la part de ce fonds concernant les recettes publicitaires. L'article 32 de la loi des finances de 1987 qui a créé le FNDS dispose que les recettes de ce dernier sont constituées de 30% des recettes brutes perçues au titre de la publicité à l'intérieur des stades, aires de jeux et enceintes sportives. Toutefois, les efforts de diligences de recouvrement entrepris par les services du ministère n'ont pas à ce jour permis de recouvrer la part du FNDS dans lesdites ressources.

Les fédérations sportives bénéficient, dans un cadre conventionnel, de subventions de l'Etat imputées sur le FNDS en vue d'assurer le développement du mouvement sportif et de mettre à niveau les différentes disciplines sportives au Maroc³¹.

– Acteurs responsables des infrastructures sportives

S'agissant des installations sportives, elles se caractérisent d'après les données disponibles par une grande disparité selon les territoires en termes de type et de qualité. Parmi les plus classiques, nous retrouvons les stades, les salles couvertes, les courts de tennis, les piscines, etc. A ces équipements s'ajoutent

30 Audition M. Talbi Abdelaziz.

31 Au titre de la période 2017-2019, le montant global des subventions accordées aux fédérations sportives est estimé à 2.058,4 MDH, dont 344,11 MDH en 2017, 642,61 MDH en 2018 et 1.071,70 MDH en 2019. Rapport sur les comptes spéciaux du trésor, projet de loi de finances pour l'année 2021, p.46.

les terrains de proximité, en pleine croissance, et qui sont implantés depuis quelques temps, en milieu urbain et rural, avec l'optique de promouvoir la pratique du sport pour tous.

Réponses des participants sur « Ouchariko »

65,5% des participants au questionnaire ont adressé la problématique de sécurité dans les stades, comme principale contrainte qui entrave les Marocain(e)s à assister à davantage de spectacles sportifs. Plus de la moitié des répondants ont estimé, en plus, que le niveau de jeu sportif au Maroc fait partie des raisons qui empêcheraient les Marocains à assister aux spectacles sportifs. Il est à noter que 31% de l'ensemble des répondants pointent, par ailleurs, le manque d'intérêt dans le sport comme une autre raison.

• Stades au Maroc : des modèles économiques inadéquats

A la suite des assises Nationales du Sport de 2008, et dans le cadre du renforcement des infrastructures sportives et la professionnalisation de leurs modes de gestion, la création de la société nationale de réalisation et de gestion des stades « SONARGES » a été actée par le décret n°2-08-546 (4 novembre 2008). A ce jour, la société compte dans son portefeuille d'activité 5 stades de football (Marrakech, Agadir, Tanger, Rabat et Fès) et 12 terrains annexes en gazon naturel (4 Terrains à Marrakech - 3 Terrains à Agadir - 2 Terrains à Tanger - 2 Terrains à Fès).

Toutefois, devant une affluence et des revenus très limités, les stades au Maroc font face à plusieurs contraintes, dont notamment ³² :

- l'absence d'un cadre législatif et réglementaire spécifique régissant le « qui fait quoi ? » en termes de construction et d'opérationnalisation des stades et des infrastructures sportives en général ;
- une absence de plan directeur national des stades : les trois grands stades actuels ont été programmés à l'occasion de la candidature du Royaume à l'organisation de la coupe du monde 2010, après les candidatures de 1994, 1998 et 2006 ;
- une multiplicité des modes de gestion des stades et des infrastructures sportives en général : SONARGES, SEGMA, SDL, OCP, conseils élus, etc. avec des objectifs divers et parfois divergents qui ne permettent pas d'avoir une approche cohérente et lisible par les clients de ces stades ;
- La modalité de délégation de gestion, dont la durée est limitée à 10 ans ne favorise pas la mise en place de PPP pour la valorisation des alentours des stades, et encore moins la levée de capitaux pour financer des projets de développement à long terme ;
- le non-assainissement intégral de l'assiette foncière des stades gérés par la SONARGES par le département de tutelle qui en détient la propriété (stades) ;
- de gros travaux d'entretiens des stades restent à la charge de l'Etat : après plus de 10 ans d'activité, ces infrastructures nécessitent des grandes opérations d'entretien et de mise à niveau de plusieurs lots techniques, mobilisant des investissements afin

32 Audition du Directeur de la SONARGES

d'assurer la conformité de nos installations aux normes nationales et internationales (CAF, FIFA) nécessaires pour l'organisation d'événements d'envergure. Plus de 300 MDH sont requis pour ces travaux de rénovation.

• *Des difficultés de recouvrement des créances en souffrance : les comptes de la SONARGES affichent un reste à recouvrer global de l'ordre de 41MDH.*

Il est à noter également que l'organisation actuelle des stades ne permet pas de mettre en oeuvre une billetterie différenciée (pas de numérotation des places ou non-respect des emplacements réservés) ce qui entraîne un nivellement par le bas avec des prix d'entrée faibles.

En termes de bonnes pratiques à l'international, certaines études³³ ayant évalué des programmes de rénovation/construction de stades, préconisent un dimensionnement de l'équipement au regard des besoins réels et récurrents du territoire d'implantation. Dans le même sens, en termes de répartition des coûts, les coûts³⁴ afférents à la construction des stades de la Coupe du monde 2006 ont été supportés en grande partie par des opérateurs privés dans une logique d'investissement à long terme (412 millions d'euros par les exploitants des stades et 440 millions par le financement par emprunt).

33 « The Effectiveness of Stadiums Public Funding: The French Model Failure », Jeremy Moulard, Nadine Dermit-Richard et Christophe Durand, 2019

34 « Financing of sport facilities in Germany », Christoph Breuer, Kristin Hallmann et Pamela Wicker, 2011

– Terrains de proximité : un déploiement sans modèle efficace de gestion

Le sport occupe³⁵ une place plus ou moins importante pour les collectivités territoriales selon leur perception propre du secteur et les capacités matérielles dont elles disposent. Il est ainsi constaté que certaines villes manifestent beaucoup d'intérêt au sport, tandis que d'autres témoignent d'une incapacité plus ou moins grande à suivre l'évolution du mouvement sportif.

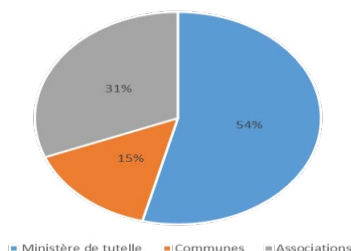
L'Initiative nationale pour le développement humain (INDH) constitue l'un des mécanismes qui ont stimulé la mise en oeuvre d'un groupe de projets sportifs à travers le support qu'elle a apporté aux communes. Il a ainsi été permis de noter le déploiement, tant en milieu urbain qu'en milieu rural, de salles couvertes, de terrains de proximité, de piscines et de divers espaces sportifs.

Réponses des participants sur « Ouchariko »

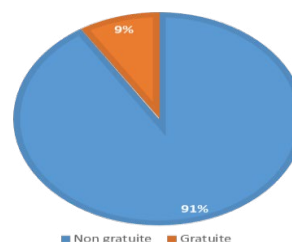
50% des répondants sont insatisfaits par rapport à la question de l'accès aux terrains de proximité (9% seulement sont satisfaits).

35 Audition de la DGCT

Graphique 1 : gestion des terrains de proximité



Graphique 2 : Prestation des terrains de proximité



Source : Audition INDH

Toutefois, ce type d'infrastructures fait face à plusieurs défis dont :

- l'ambiguïté du cadre institutionnel et financier des équipements sportifs mis en place dans le cadre de l'INDH ;
- la multiplicité des acteurs et des intervenants qui constitue un obstacle à la bonne gestion de ces installations, notamment en ce qui concerne les aspects administratifs, financiers et techniques ;
- l'absence d'un soutien permanent pour assurer la pérennité et la continuité des services spatiaux sportifs (coûts de fonctionnement, développement et maintenance des équipements) ;
- la non-gratuité de la plupart des espaces sportifs ;
- la qualité très variable des services fournis ;
- les modes de gestion des stades et espaces sportifs très différents d'une structure à l'autre et sans cahiers des charges clairs.

• Acteurs responsables des paris et jeux

La marocaine des jeux et des sports (MDJS) est le principal acteur responsable de la loterie et de l'organisation et l'exploitation, sur tout le Maroc, des paris portant sur toutes les compétitions sportives, y compris celles virtuelles.

Au regard des risques patents de dérives et les usages illicites tels que le blanchiment d'argent, ces activités sont fortement réglementées dans notre pays et sont, dans une large mesure, sous la responsabilité de l'Etat. Il est ainsi permis de contrôler les flux monétaires et de combattre le jeu illégal. Cela favorise également la mise en place d'un système de jeux responsable qui protège au mieux les populations et évite autant que faire se peut les conduites addictives³⁶.

La MDJS assure le financement et le soutien du sport national à travers le versement de l'intégralité de ses résultats au FNDS et subventionne ainsi les actions des fédérations et les infrastructures sportives. En plus de veiller au contrôle et à l'encadrement de la demande et de la consommation des jeux à l'échelle nationale.

La MDJS dispose d'un réseau comptant plus de 1300 détaillants qui distribuent les différents produits (Totofoot, etc.) sur l'ensemble du territoire. La société a également développé plusieurs applications mobiles permettant de suivre instantanément tous les résultats, les paris, les informations et les statistiques du sport.

• Acteurs du spectacle sportif

Le positionnement du sport est stratégique pour les médias nationaux. La Société Nationale de radiodiffusion et de télévision (SNRT) est détentrice des droits exclusifs de retransmission des matchs de football de première et deuxième division et de la coupe du Trône. A ce titre, et selon le rapport d'activité de la SNRT (2020), il ressort que, pour l'année 2019, le montant de ces droits, de 14,9 MDH (HT), largement insuffisant est distribué de manière indifférenciée sans tenir compte des performances des clubs (et donc de l'attractivité des matchs auxquels ils participent). L'achat des droits sportifs en dehors de

ces compétitions totalise un montant beaucoup plus important de 116,6 millions de dirhams.

En termes de couverture, la chaîne sportive Arryadia, a attiré 4,7 millions de téléspectateurs qui l'ont regardé au moins une fois en 2019. Avec la crise de la Covid-19, la chaîne thématique de la SNRT a enregistré une baisse en raison de l'absence de diffusion de compétition sportive continentale et/ou mondiale. Elle a pu rattraper une partie de cette baisse grâce au chiffre d'affaires enregistré sur le digital (1.6 MDH) et qui provient respectivement de l'application "Botola", de la page Facebook Arryadia et des capsules digitales. A signaler que le chiffre d'affaires de Arryadia (HT s'est établi³⁷ à 9,3 millions en 2019, soit 6,6% par rapport au CA total HT de la SNRT.

Un ensemble de déterminants caractérise les acteurs œuvrant dans le domaine du spectacle sportif notamment :

- le business model des médias sportifs au Maroc est basé essentiellement sur la publicité, avec d'autres pistes de monétisation comme la production de contenu ou un système d'abonnements qui sont à ce jour peu développés ;
- le marché de la publicité sur les plateformes numériques est un quasi-monopole des entreprises internationales (GAFA) ;
- la presse sportive nationale a évolué en termes de création de contenu (journaux en papiers, télé-spécialisées, radios, etc.), le volume étant toutefois insuffisant pour satisfaire le besoin actuel du secteur ;
- la presse sportive au Maroc connaît un manque patent de références, à l'exception de quelques expériences pionnières dans le domaine de la presse écrite et audiovisuelle ...

Acteurs responsables des équipements sportifs, relevant du secteur marchand (fabrication d'articles de sport, distribution, etc.)

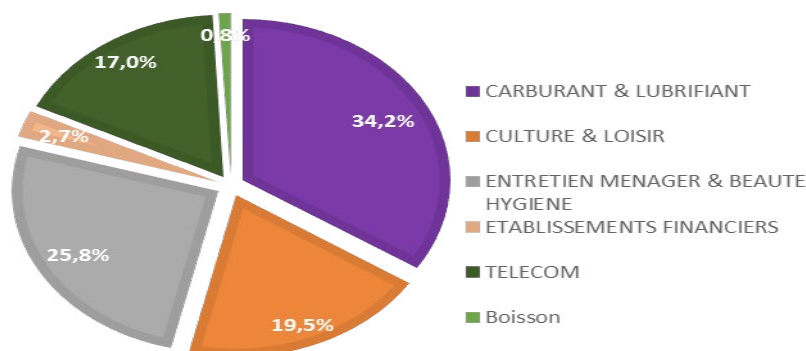
La retransmission télévisée d'un spectacle sportif attire les annonceurs (sponsors, équipementiers, distributeurs, etc.) qui désirent être présents sur les maillots des sportifs, sur les écrans publicitaires de la télévision ou sur les panneaux publicitaires au niveau des stades. Ces marques peuvent être distinguées en marques générales, sous forme uniquement de sponsors, mais également en marques directement liées au sport à travers notamment l'offre d'équipements, d'articles ou de services, etc.

Par catégorie, les annonceurs³⁸ des émissions sportives, Botola-Pro, et matchs amicaux, montre que la catégorie "carburants et lubrifiants" représente plus d'un tiers (34,2%) de la part des annonces destinées au sport au Maroc, représentée par des sociétés telles que Afriquia Gaz, AKWA GROUPE, OILIBYA, etc. D'autres catégories d'annonceurs affichent des pourcentages élevés par rapport aux annonces dans les thématiques sportives, avec respectivement des parts de 26% pour les sociétés "d'entretien ménager, de beauté et hygiène", et de 19,5% pour les sociétés relevant de la catégorie « culture et loisir ».

36 Avis CESE « Faire face aux conduites addictives : état des lieux & recommandations », décembre 2021.

37 Rapport d'activité de la SNRT 2020.

38 Rapport d'activité de la SNRT 2020

Graphique 3 : Annonceurs dans le sport par catégorie

Source : Rapport d'activité de la SNRT 2020

Par rapport aux marques impliquées directement dans le sponsoring du sport, telles que les distributeurs d'articles de sport et équipementiers sportifs, il est à noter que plusieurs d'entre elles souffrent de problèmes liés particulièrement à la prépondérance des articles importés et au poids important de l'informel. En effet, il a été signalé lors de l'audition des distributeurs, que l'implantation de points de vente rentables requiert d'importants investissements pour disposer de l'infrastructure nécessaire.

Il est ainsi constaté, s'agissant des écosystèmes des distributeurs que :

- le poids de l'informel dans le secteur demeure important avec des différentiels de prix de 30% à 40% entre un article formel et informel ;
- Avec la contrefaçon, le marché est inondé d'articles de qualité exceptionnelle et à des prix imbattables (certains produits valant 1000 DH vendus entre 200 et 300 Dhs) ;
- les distributeurs sont encore peu approchés par les clubs pour des partenariats d'équipements de qualité ;
- les fédérations et associations les moins structurées peuvent avoir tendance à ne pas respecter les conditions contractuelles qui les lient aux marques ;
- les investissements dans ce secteur sont majoritairement réalisés par des structures familiales, ce qui limite les possibilités d'expansion.

• Acteurs facilitant la pratique sportive.

Dans les métiers liés à la pratique sportive, le paramédical constitue un volet primordial pour le développement du secteur du sport. A titre d'illustration, la kinésithérapie, entre autres, fait partie des spécialités les plus importantes dans la mesure où elle s'appuie sur la rééducation fonctionnelle du corps et permet l'accompagnement des sportifs dans leur santé physique et mentale, pour éviter au mieux les blessures et leurs conséquences sur leurs carrières.

Au Maroc, le secteur du paramédical se caractérise pour plusieurs spécialisations, dont les kinésithérapeutes du sport, par un manque de formations spécifiques. A noter que l'asynergie entre les médecins et kinésithérapeutes complique l'exercice de ce type de métiers, particulièrement en l'absence

de réglementation spécifique explicitant les rôles et responsabilités de ces intervenants.

De même, la médecine du sport reste une spécialité peu développée, que ce soit pour les athlètes professionnels ou pour les citoyens qui s'adonnent à la pratique du sport.

Réponses des participants sur « Ouchariko »

54% des répondants estiment que la détection des talents devrait être faite à partir de l'école et 20% au niveau des terrains de proximité. En revanche, seuls 10% des répondants soutiennent que la détection des talents pourrait se faire au niveau des clubs et beaucoup moins (3%) au niveau des universités.

4. L'éducation physique et le sport scolaire et la difficulté de détecter les talents dès le bas âge

Au Maroc, l'éducation physique et sportive (EPS)³⁹ est une matière d'enseignement obligatoire pour tous les élèves des cycles d'enseignement. Elle vise le développement et l'entretien du corps de l'apprenant(e), ainsi que l'appropriation de certains savoirs (savoir, savoir-être, savoir-devenir, etc.) qu'offrent les activités de cette discipline. Son objectif spécifique est le développement des conduites motrices des élèves.

Le volume horaire hebdomadaire réservé aux activités physiques est d'une heure au cycle primaire, de 2 heures au cycle secondaire. La programmation annuelle des séances d'EPS est répartie sous forme de cycle d'apprentissage d'une activité physique sportive et artistique (APSA) à raison de 10 à 12 séances/ cycle. L'enseignement de l'EPS et l'animation des séances du sport scolaire des élèves du cycle de l'enseignement secondaire sont assurés par 9000 enseignants (es).

Il demeure, néanmoins, que l'EPS est souvent le parent pauvre dans les établissements scolaires qui manquent à la fois d'infrastructures et d'enseignants de cette discipline. Cela limite donc d'une part l'impact du sport dans l'éducation et la santé physique des élèves et, d'autre part, la possibilité de détection des talents qui pourraient être les champions de demain.

³⁹ Audition du Ministère d'éducation nationale, du préscolaire et des sports

Le sport scolaire est considéré comme le prolongement des pratiques de l'EPS. Il permet à l'élève d'évaluer ses performances en se mesurant aux autres dans les compétitions locales, régionales, nationales et internationales et de se spécialiser davantage dans l'activité sportive de son choix. L'EPS constitue le pilier essentiel sur lequel repose le sport scolaire. C'est essentiellement à partir des séances d'EPS qu'il est permis de découvrir les futurs talents sportifs. Le sport scolaire assure l'encadrement du sport de masse visant la participation d'un grand nombre d'élèves des établissements que celui du sport d'élite ayant pour objectif l'atteinte d'une meilleure performance en sport individuel ou collectif.

Bien que les entités administratives de la gestion de l'EPS et du sport scolaire soient différentes les deux associées contribuent à l'évolution de la culture physique, sportive et artistique.

Le sport scolaire est géré au niveau central par la direction de la promotion du sport scolaire et de l'organisation des compétitions (DPSS), représentant le ministère de l'éducation nationale et par une entité à caractère associatif : la fédération Royale marocaine du sport scolaire (FRMSS). Pour permettre aux sportifs talentueux de vivre le goût de la compétition et de s'entraîner pour améliorer leur performance dans un cadre fédéral, FRMSS favorise la création au niveau des établissements scolaires, d'associations. Ces jeunes sportifs scolarisés participent aussi aux programmes des compétitions locales, régionales, inter-régionales, nationales et internationales. Ces élèves obtiennent des positions fort honorables dans les compétitions internationales. Il demeure que le développement potentiel de leur carrière sportive est souvent hypothéqué par l'absence d'un cursus sportif spécifique et la tendance très forte des parents à favoriser des parcours académiques classiques au détriment d'une carrière sportive.

L'arrivée d'un cursus sport-études dans certains établissements serait de nature à favoriser le développement de carrières sportives chez les élèves talentueux en leur aménageant un programme spécifique et un emploi du temps favorisant un entraînement régulier. L'offre demeure toutefois encore très faible et un certain nombre de freins et contraintes sont à déplorer comme une coordination peu efficace avec les fédérations sportives ou encore les aspects logistiques (cantines scolaires, etc.).

5. Des carrières du sport peu attractives

Au Maroc, certaines études⁴⁰ estiment que le nombre d'emplois dans le sport se situe à 240.000, ce qui semble surévalué vu le poids du secteur dans l'économie. Néanmoins, ce chiffre reste en-deçà du potentiel du sport en termes de création d'emplois au niveau de pays tels que la France, où

40 Etude AFD et Présentation CSMD, « le sport que nous voulons » ; Abdelkader BOURHIM - Expert en stratégie de développement des clubs et des organisations sportives.

une étude estime le nombre⁴¹ d'emplois issus de l'industrie du sport à 448.000 ou au Royaume Uni avec un nombre d'emplois de 424.600.

En termes de licenciés, le Maroc compte environ 337.400 en 2016, soit autour de 1% de la population. Ce chiffre semble dérisoire comparativement à d'autres pays. En Turquie, par exemple, le nombre de licenciés est estimé à 3,2 millions en 2014⁴², représentant autour de 4,1% de la population. En France, le nombre total de licenciés a atteint en 2020 15 776 123⁴³, soit près de 23,5% de la population française. Les femmes représentent 39% du total des licenciés français.

– Des contrats d'emplois régis par les règles des fédérations sportives⁴⁴

En principe, le sport possède une spécificité qui lui confère un espace juridique dans les limites du droit civil et du droit du travail. Dans les milieux sportifs, le terme «liberté d'association» est souvent compris comme le droit des associations sportives à organiser des activités sportives indépendamment de toute «ingérence» gouvernementale. De nombreuses questions liées aux athlètes, allant des contrats aux règles des compétitions sportives, sont régies par les règles des fédérations sportives qui sont souvent perçues comme opérant séparément du droit du travail et des autres lois nationales en vertu du concept de ce que l'on appelle «l'exception sportive». Ces pratiques ne sont pas de nature à encourager les jeunes à embrasser sereinement et avec la visibilité requise toute carrière sportive.

En Europe, la tendance est inverse avec des décisions de la Cour européenne qui ont appliqué le droit européen aux règles sportives, en vertu du principe selon lequel le sport est également une activité économique dans laquelle les athlètes sont des acteurs économiques.

– Absence de programmes nationaux d'aide à la carrière sportive

Les possibilités d'emploi après une carrière sportive et la retraite des athlètes constituent⁴⁵ une préoccupation croissante au niveau de plusieurs pays. Il est souvent conseillé aux athlètes de se préparer à l'avance à la fin de leur carrière sportive, étant donné que la retraite volontaire facilite grandement la transition hors du sport professionnel, en ce qu'elle permet auxdits athlètes de développer progressivement une base de compétences et un réseau professionnel.

41 Selon le groupe français BPCE.

42 Dernières données disponibles au niveau du site de l'office statistique du pays

43 Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire, France

44 « Decent work in the world of sport », OIT, 2020

45 « Decent work in the world of sport », OIT, 2020

Au niveau international⁴⁶, les programmes d'aide à la carrière, souvent initiés par des comités olympiques ou des gouvernements nationaux, offrent un soutien sous la forme d'une identification de nouveaux parcours professionnels et d'opportunités de formation et de perfectionnement. Une fois retraités, l'employabilité des athlètes varie d'un pays à l'autre. Si tous les athlètes ne bénéficient pas d'un enseignement supérieur, les athlètes d'élite des collèges aux États-Unis ont des taux d'emploi similaires à ceux de leurs pairs non sportifs. Des taux d'emploi également élevés ont été signalés par la Fédération des joueurs professionnels au Royaume-Uni : plus de 80% des personnes sondées en 2018 avaient un emploi, travaillaient à leur compte ou avaient pris leur retraite après une seconde carrière. Les athlètes sont généralement considérés comme ayant acquis des compétences solides et transférables au cours de leur carrière sportive, telles que le leadership et le travail d'équipe, ce qui a conduit, dans plusieurs pays, à l'émergence de services et de programmes de carrière dirigés par des athlètes.

Au Maroc, des efforts ont été faits par la Fondation Mohammed VI des champions sportifs pour soutenir les champions sportifs Marocains dans leur réinsertion professionnelle et les accompagner pour affronter certaines difficultés liées au logement, à la couverture médicale ainsi qu'aux frais de scolarisation de leurs enfants. L'insuffisance des programmes d'accompagnement professionnel et d'aide à la carrière sportive et à la transition en fin de carrière ont des conséquences critiques sur la situation sociale des athlètes.

– Favoriser la relation avec les athlètes marocains exerçant à l'étranger

Certains athlètes marocains exercent à l'étranger avec parfois des carrières florissantes. La plupart de ces athlètes participent sous le drapeau national aux compétitions olympiques et autres championnats du monde. Toutefois, il n'existe pas de mécanisme spécifique pour les inciter à partager leur expérience avec les sportifs exerçant au pays, ni pour les amener à investir dans le secteur du sport national. L'apport de ces athlètes pourrait avoir un impact très important aussi bien en termes d'image qu'économique.

6. Des spectacles sportifs aux impacts sous-valorisés

La volonté d'accueillir des grands événements sportifs internationaux (GESI) participe d'une volonté d'exploiter les importantes opportunités de marché, pour l'ensemble des parties prenantes. Toutefois, les retours sur investissement ne sont généralement pas évalués. D'où l'intérêt de procéder à des études préalables pour apprécier les impacts économiques attendus de tels événements. Il devient primordial que l'organisation de tout spectacle sportif ou compétition au Maroc, qu'elle soit régionale, nationale ou internationale, prenne en compte cette dimension économique, pour en évaluer le coût financier et l'éventuel retour sur investissement. La décision finale d'organisation sera ainsi éclairée en amont et permettra

46 « Decent work in the world of sport », OIT, 2020

de prévoir soit le bénéfice financier attendu, soit les éventuelles subventions nécessaires pour couvrir les dépenses.

L'exemple ci-dessous, illustre⁴⁷ les éventuels impacts d'une compétition internationale au Maroc en termes de visibilité :

- 10 millions de vues sur FIFA.com du 10 au 20 décembre 2014 ;
- 7 équipes en compétition ;
- 2 stades (Rabat et Marrakech) ;
- 228.021 spectateurs sur 8 matchs (remplissage des stades : indicateur clé) ;
- 190 pays desservis par la télévision ;
- 7.499 accréditations.

Au cours de la période⁴⁸ 2008-2018, 23 grands événements sportifs ont été organisés au Maroc dont 16 à l'échelle continentale (Afrique) et 7 à l'échelle mondiale. Des compétitions annuelles phares s'y ajoutent également, à savoir notamment :

- Le trophée Hassan II de golf ;
- Le grand prix Hassan II de tennis ;
- Le circuit international Morocco Royal Tour ;
- Le marathon de Marrakech et des sables.

7. Un contexte régional sous exploité

En comparant la répartition des licenciés par type de sport au Maroc, avec le développement des infrastructures sportives et la stratégie actuelle du sport scolaire, un gap ressort clairement entre le budget dédié aux infrastructures (grands stades et terrains de proximité) et la propension de la population marocaine à s'adonner à une pratique régulière et encadrée de certains sports.

Le développement d'une stratégie qui prenne en compte les spécificités de chaque région du Maroc (climat, traditions, physionomie et préférences de la population) avec des plans d'actions ciblant la valorisation de certains types de sport, et des objectifs concrets en termes de formation mais d'infrastructures apparaît alors comme nécessaire.

L'exemple de "l'Anguilla" illustre également comment le ciblage de certains types de sport qui ont des liens avec la culture permet de performer davantage. La navigation maritime et la construction de bateaux font partie intégrante de l'économie et du mode de vie culturel d'Anguilla. L'île a une riche histoire de voile et de course, si bien qu'aujourd'hui, elle accueille plusieurs courses ou régates annuelles, qui remontent à l'époque où l'on naviguait au large de l'île à la recherche de travail, de poisson et d'opportunités économiques. Ainsi, le sport national de l'île

47 Audition M. Talbi Abdelaziz

48 Audition M. Talbi Abdelaziz

est devenu la course de bateaux, les principales courses ayant lieu pendant les jours fériés et étant très suivies par la plupart des habitants de l'île et des vacanciers.

Au Maroc, les sports équestres, par exemple, détiennent un vrai potentiel compte tenu de la culture des populations de certaines régions du Maroc « tbourida », particulièrement en milieu rural. Néanmoins, ce potentiel doit être accompagné de programmes concrets d'organisation de championnats et de formation de champions et de championnes, susceptibles d'attirer davantage de pratiquants et de spectateurs.

Le Maroc a misé sur des compétitions qui attirent de grandes stars du monde sportif, notamment le trophée Hassan II de golf qui se tient sur les parcours du Royal Golf Dar Salam à Rabat, le grand prix Hassan II pour le tennis et le circuit international Morocco Royal Tour de saut d'obstacles. Au niveau régional, le kitesurf attire de nombreux sportifs internationaux à Dakhla, qui s'est imposée comme l'une des meilleures destinations sportives grâce à son climat venteux qui en fait une destination de choix pour les sports de voile. Cela a permis d'y organiser plusieurs événements sportifs mondiaux.

Réponses des participants sur « Ouchariko »

L'athlétisme ressort à 64% comme l'un des sports que les politiques publiques devraient cibler, selon les répondants au questionnaire, suivi par le football à hauteur de 60% et par le basketball à 43%. En revanche, seuls 21% et 8% des répondants considèrent que les sports équestres et le golf respectivement sont des sports à cibler prioritairement par les politiques publiques

8. Une absence d'un cadre de suivi pour l'évaluation du poids économique du sport

En dépit du manque de données concrètes sur le poids économique du sport au Maroc, son potentiel a été confirmé par quelques études⁴⁹ qui se sont penchées sur les dépenses publiques dans le domaine du sport ou les aspects économiques de la filière sport. Néanmoins, l'absence d'analyses sur les comptes nationaux empêche encore l'évaluation de la contribution du sport au sens large à la création de la richesse au Maroc. En fait, le sport est encore largement perçu⁵⁰ comme une activité à fonds perdus et sans obligation de retour sur investissement, dans la mesure où sa contribution au PIB n'est encore ni lisible ni mesurée au Maroc.

Par conséquent, en l'absence d'un cadre de suivi et d'évaluation du poids économique que peut représenter le secteur du sport au Maroc, une confusion ressort souvent par rapport à la communication entre contribution du secteur (en termes de valeur ajoutée) au PIB et dépenses publiques du sport dans le budget général de l'Etat. A noter que la dépense sportive se répartit en général entre celle des ménages (biens et services liés au sport), celle des administrations publiques (Etat et collectivités territoriales) et celle des entreprises.

49 Etude de l'AFD.

50 Audition de M. Talbi Abdelaziz

Encadré 4 : poids du secteur du sport au Maroc “proxy”

Dans l'objectif d'approcher relativement la contribution du secteur du sport au Maroc, une estimation a été effectuée par le CESE en utilisant les données disponibles. Celle-ci, laisse conclure que le poids des dépenses sportives dans le PIB s'est situé autour de 0,5% en 2020. L'estimation a été élaborée, en tenant compte d'une « approche dépenses », en intégrant notamment :

- Les dépenses de l'Etat dans le sport (particulièrement celles du ministère de tutelle et des SEGMA liées au Sport...)
- Les dépenses des ménages dans le sport (consommation finale des ménages pondérée par les composantes liées au sport dans l'indice des prix à la consommation (IPC)) ;
- Le solde extérieur (exportations-importations), lié aux échanges d'articles de sport.

Il se trouve, en effet, que le “proxy” du poids du secteur du sport est cohérent avec celui du continent, estimé par une autre étude également à 0,5%. Il est cependant loin des contributions de pays tels que l'Espagne à 3,3% ou l'Egypte à 1,6%.

1 : « Ecosystème du sport en Afrique : de potentiel à levier de développement », déc. 2020, Mazars et ASCI.

III. Ce que recommande le CESE

En 2019, le CESE avait mené une étude sur la politique sportive à la demande de la Chambre des Conseillers dans le cadre de la saisine n°26/2019 et nombre de ses recommandations sont en relation directe avec l'économie du sport (Annexe 3). Force est de constater qu'après trois ans, ces recommandations sont toujours pertinentes et d'actualité, et constituent de ce fait une base importante pour les leviers que le CESE propose dans le présent avis. La première recommandation-clé dont dépend largement l'évolution du sport au Maroc est la transformation de toute stratégie nationale du sport en une politique publique opérationnelle inscrite dans une loi-cadre.

Le sport au Maroc, dans sa perception et sa pratique, reste très largement considéré comme un loisir facultatif qui n'a pas à être particulièrement organisé. Or tout au long des travaux du CESE sur l'économie du sport, et pour une grande part des acteurs auditionnés, il est apparu que le cœur de l'économie du sport est totalement dépendant de l'organisation, de la structuration et de la professionnalisation du secteur.

La valeur économique du sport nécessite des plans d'actions pour pérenniser les recettes générées dans ce secteur, à travers notamment l'instauration d'un cadre organisationnel adapté que ce soit en termes de régulation ou de disponibilité d'infrastructures et de ressources humaines spécialisées. Dans ce sens, la mise en place d'un cadre de suivi et d'évaluation se trouve être primordiale pour faire évoluer la perception du sport, comme secteur à caractère social, à un secteur économiquement viable et équitable. L'industrie du sport a donc besoin d'un environnement organisé avec des règles

claires pour permettre la réalisation d'investissements. Une part importante des investissements en infrastructures majeures (stades, salles omnisport, etc...) ne peut être rentabilisée que par le sport-spectacle et donc par des sportifs professionnels et des organisations structurées.

Au terme de l'état des lieux effectué pour l'économie du sport au Maroc, le CESE ambitionne de relever substantiellement la part du secteur du sport dans le PIB, estimée selon les données disponibles, à 0,5% en 2020. Cette ambition nécessite de procéder à des transformations économiques et sociales structurelles qui ont été, grâce au diagnostic effectué, regroupées au niveau de trois axes majeurs : le changement de perception des Marocains envers le sport, l'environnement fonctionnel nécessaire qui permettra aux acteurs d'agir dans des conditions plus favorables et enfin la structuration de l'activité sportive et la professionnalisation du secteur. L'opérationnalisation effective de ces recommandations permettra à terme de faire converger la vision d'un secteur associatif où le sport est facilité pour tous et celle d'un secteur économique porté par des investissements privés et capable de créer de la richesse et des emplois pérennes.

Axe 1 : Changer la perception des Marocains envers le sport

1. Communiquer sur le sport et son intérêt, non seulement par rapport aux bienfaits sur la santé, mais également comme un écosystème de créativité autonome et indépendant ainsi qu'un secteur professionnel qui ouvre des perspectives d'investissement et de carrières aux jeunes.

2. Détecter les talents dès le bas âge. Pour ce faire, il faudrait :

- a. Donner la priorité au développement du sport scolaire et universitaire ;
- b. Renforcer les programmes de compétitions scolaires et universitaires et reconcentrer les championnats des jeunes au sein des lycées ;
- c. Octroyer des bourses aux élèves qui choisissent de pratiquer le sport à l'université et qui sont capables de performances notables ;
- d. Impulser une véritable dynamique sportive scolaire territoriale structurée, en généralisant la création effective d'associations sportives actives au sein des écoles, centres de formation professionnelle et universités (tel que cela est prévu par la loi n° 30-09).

3. Concevoir une stratégie de formation et d'accompagnement pour les métiers du sport, impliquant toutes les parties prenantes (fédérations, clubs, collectivités territoriales, OFPPT, ANAPEC, etc.) ;

4. Développer l'intérêt des femmes pour le sport et en leur ouvrant les possibilités de participation effective. Pour ce faire, il convient de :

- a. Promouvoir l'image de la femme marocaine dans le sport, en mettant en avant plus de championnes marocaines dans différentes disciplines sportives ;
- b. Développer de nouvelles offres pour des activités annexes au sport dans les stades (animations, yoga, événements professionnels, etc.) ;
- c. Imposer un quota pour la participation des filles au niveau des compétitions organisées par le sport scolaire ;
- d. Promouvoir le sport des jeunes femmes, en soutenant les centres de formation dans les clubs sportifs ;
- e. Développer des championnats nationaux et régionaux féminins ;
- f. Assurer aux filles un accès au sport équivalent à celui des garçons en dépassant les contraintes culturelles et sociales ;
- g. Assurer un accès équitable des femmes aux postes de responsabilités au sein des institutions sportives, en appliquant des quotas représentatifs, dans la perspective de la parité.

5. Concevoir un référentiel, impliquant toutes les parties prenantes, afin de protéger les athlètes, particulièrement les femmes, contre le harcèlement dans le sport. Ce référentiel aura pour objectif de vulgariser et combattre les idées reçues sur le harcèlement dans ce secteur, ainsi que de ressortir avec des directives sur les exigences minimales des politiques de protection des athlètes.

Axe 2 : Instaurer un cadre organisationnel adapté

1. Améliorer le cadre juridique et réglementaire, avec en particulier une refonte de la loi n° 30-09 relative à l'éducation physique et aux sports ce qui nécessitera d'identifier, en concertation avec les acteurs concernés, tous les facteurs qui bloquent actuellement la mise en œuvre, ou posent problème en termes de faisabilité ;

2. Faire des collectivités territoriales les principaux acteurs de la promotion du sport, amenés à décliner les principaux axes de la stratégie nationale dans les plans (Programme de Développement Régional (PDR), Programme de Développement Provincial/Préfectoral (PDPP) Plan d'action Communal (PAC)) ainsi qu'au niveau des Schéma Directeur d'aménagement Urbain (SDAU) Plan de Déplacement Urbain (PDU). Cela passera également par la redéfinition de leurs rôles dans le sport : clarification des compétences propres et partagées au niveau des lois organiques relatives aux collectivités territoriales ;

3. Conditionner le développement des infrastructures, à travers :

a. Le lancement d'un plan directeur national des infrastructures sportives, avec des objectifs économiques et sociaux clairs et réalisables ;

b. L'élaboration, selon une approche participative, **des cartographies régionales des infrastructures et installations sportives** (existantes et à venir) selon leur typologie ;

c. Le conditionnement de toute contribution financière publique à la réalisation d'une infrastructure sportive, à l'élaboration d'études préalables définissant les objectifs de cette infrastructure, justifiant son dimensionnement, cernant ses coûts de construction, d'exploitation et de maintenance et précisant son mode de gestion. Ceci concerne, en particulier, tout nouveau grand stade compte tenu du retour d'expérience des 5 grands stades gérés par la SONARGES et dont l'exploitation génèrent des déficits importants dus à leur très faible utilisation.

d. La fixation des objectifs régionaux imposants à atteindre en termes d'infrastructures en adéquation avec les objectifs de développement socioéconomiques arrêtés dans les PDR, tenant compte des différentes dimensions de la pratique sportive (sport de masse, sport scolaire et universitaire, sport de haut niveau, du handisport, de la pratique sportive féminine, de l'activité physique des personnes âgées) ;

e. La prévision des espaces, pour terrains de quartiers, dans les plans d'aménagements des communes, tout en les inscrivant dans les cahiers de charge établis par les communes pour les promoteurs immobiliers ;

f. Le développement de partenariats entre écoles publiques et privées pour la mutualisation des infrastructures sportives dans le cadre d'une collaboration gagnant-gagnant.

Devant les dysfonctionnements relevés au niveau de la gestion des terrains de proximité, **veiller à la mise en place**, dépendamment du type de propriété de ces terrains, **de modèles de gestion faisant appel à des contrats types PPP** ou à la gestion déléguée. Les cahiers de charges devront inclure des indicateurs clairs et des clauses de renégociation au cas où l'ampleur des bénéfices devienne incompatible avec ce type d'activité.

5. Réaliser une cartographie de l'offre de formation existante dans les métiers du sport au Maroc, en vue d'identifier les besoins et gaps par métier, de capitaliser sur les efforts individualisés des instituts existants et les faire converger ;

6. Instaurer l'obligation de disposer d'informations sur les impacts économiques préalablement à l'organisation de tout événement sportif, à travers le lancement d'études quantitatives en vue de différencier entre les événements à vocation sociale (subventionnés) et ceux à finalité économique (retour sur investissement) ;

7. Développer un système d'information territorial et national en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. L'objectif étant de :

- a. Mettre au point un compte satellite pour le secteur du sport ;
- b. Publier toute statistique relative aux activités économiques liées au sport (dépenses sportives, emploi, profil des pratiquants), à travers l'adaptation de la nomenclature des secteurs d'activité et des produits y afférents ainsi que l'institutionnalisation d'enquêtes nationales ciblant ce type de données ;
- c. Faire une cartographie des différentes disciplines sportives sur lesquelles notre pays peut miser en termes d'investissements selon ses spécificités ;
- d. Instaurer un cadre de suivi et d'évaluation en vue d'améliorer la planification et l'élaboration des politiques dans le domaine du sport.

8. Encourager le tourisme sportif

- a. Identifier les atouts du pays pour les sports passion et les développer au niveau régional en priorité ;
- b. Promouvoir un tissu productif local spécialisé dans les produits dérivés du sport, via la programmation de circuit touristique centré sur des activités sportives et l'organisation de manifestations sportives régulières au niveau territorial ;
- c. Prévoir et gérer les retombées des manifestations sportives d'envergure pour qu'elles aient le maximum d'impact local.

9. Développer la recherche et développement dans le domaine du sport via l'implication des différentes universités et centres de recherche avec un budget dédié et un plan d'action arrêté (programmation de filières dans le cursus universitaire, bourses, masters spécialisés, thèses doctorales, etc.).

Axe 3 : Structurer l'activité sportive et professionnaliser le sport au Maroc

1. Accompagner la transformation des clubs du statut d'association à celui de société

- a. Mettre à la disposition des clubs un accompagnement dans le but d'assurer, dans un délai limité, les prérequis nécessaires à ce passage (plan comptable, valorisation de patrimoine, modalités de transfert des actifs, protection sociale des joueurs, etc.).
- b. Revoir le statut type proposé par la loi 30.09 qui ne convient pas aux différentes disciplines de sport tant au niveau de leur taille et qu'au niveau de leurs moyens. La matérialisation de la transformation des clubs nécessite une refonte de cette loi et des textes clairs par rapport aux nouvelles dispositions de la loi n° 17-95 relative aux sociétés anonymes (envisager une amnistie ou des incitations fiscales pour accélérer le passage).
- c. Responsabiliser les clubs vis-à-vis du développement de leur sport en attirant les citoyens intéressés et leur proposer un cadre adéquat pour son exercice dans les meilleures conditions.
- d. Formaliser la responsabilité des fédérations et des clubs en tant qu'acteurs majeurs du suivi socio-professionnel des sportifs professionnels.

2. Veiller à la mise en place d'un statut pour les sportifs professionnels et les sportifs de haut niveau, qui assure la stabilité financière et sociale à laquelle a droit tout travailleur professionnel, notamment à travers une protection sociale compatible avec les spécificités et les risques du métier de sportif (retraite anticipée, accidents du travail et reconversion de carrières).

3. Améliorer la capacité des clubs, ligues et fédérations à générer davantage de recettes. Pour cela, il faudrait :

- **Revoir le mode et le timing de répartition des subventions publiques**, en vue de donner plus de visibilité aux fédérations particulièrement celles de petites tailles et d'instaurer des règles et critères d'octroi plus équitables. Dans ce cadre, il convient de revoir également les modalités de recouvrement par les autorités de tutelle de la part du FNDS concernant les recettes publicitaires qui représentent une part importante des subventions à redistribuer ;
- **Libéraliser le marché des droits TV**, tout en laissant la possibilité aux clubs de bénéficier au moins partiellement

des droits de retransmission, avec en parallèle une mise en valeur de la méritocratie ;

- **Revoir la stratégie de billetterie**, afin de conquérir de nouveaux types de spectateurs, en travaillant sur des gammes d'options pour des clients potentiels tels que le placement numéroté qui permet de proposer plusieurs services à diverses catégories de personnes pour un même événement ;
- **Valoriser l'image** des clubs sportifs et l'exploiter pour générer plus de revenus, à travers le développement des produits dérivés. Il est également préconisé de sensibiliser les clubs aux opportunités d'externalisation de la promotion et de la distribution de leurs produits dérivés, via des partenariats commerciaux (entreprises, agences de communication, etc.) ;
- Valoriser l'image de la « star sportive marocaine », étant un élément majeur de l'écosystème du sport et point de départ d'une professionnalisation réussie ;
- Inciter à la diversification des modalités de financement des fédérations sportives à travers l'ensemble des parties concernées : adhérents, licenciés, collectivités territoriales, entreprises privées, etc.

4. Lancer un programme d'appui et de financement, qui ciblerait les jeunes entrepreneurs dans le domaine du sport au Maroc, et qui serait réparti par segments (équipements, distribution, accompagnement, gestion de terrains de proximité, événementiel, digitalisation, etc.) ;

5. Combattre l'informel dans le secteur du sport :

- a. **Dans le circuit de distribution du matériel du sport**, à travers le renforcement des procédures de contrôle et de suivi ;
- b. **Dans le secteur des salles de sport** en limitant le statut d'association à travers la promotion d'activités entrepreneuriales et en s'assurant que les droits des employés sont respectés et que les conditions d'hygiène et de sécurité sont conformes aux normes imposables à ce type d'activité.

Avis

du Conseil Economique, Social et Environnemental

«Quelle dynamique urbaine pour un aménagement durable du littoral ?»

Conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi organique n°128-12, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) s'est autosaisi afin de préparer un avis sur la dynamique urbaine et l'aménagement du littoral.

Dans ce cadre, le Bureau du Conseil a confié à la Commission chargée des affaires de l'environnement et du développement durable l'élaboration dudit avis.

Lors de sa 134^{ème} Session Ordinaire tenue le 26 mai 2022, l'Assemblée Générale du CESE a adopté à l'unanimité l'avis intitulé : « quelle dynamique urbaine pour un aménagement durable du littoral ? ».

Élaboré sur la base d'une approche participative, l'avis est le résultat d'un large débat entre les différentes catégories qui composent le Conseil, des auditions organisées avec les principales parties prenantes concernées, ainsi que d'une consultation lancée sur la plateforme digitale de participation citoyenne du Conseil « ouchariko.ma ».

Synthèse

L'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental, intitulé : « quelle dynamique urbaine pour un aménagement durable du littoral ? », examine un écosystème hébergeant plus de la moitié de la population et représentant un important pôle d'attraction pour différentes infrastructures et activités économiques. Néanmoins, le littoral subit, de manière croissante, plusieurs pressions dues notamment, à une urbanisation non-maitrisée menaçant son équilibre écologique, et obérant sa contribution à un développement durable et résilient.

Conscient du caractère préoccupant, voire alarmant, de l'état actuel du littoral, les pouvoirs publics ont mis en place un cadre juridique et institutionnel qui comprend particulièrement la loi n° 81-12 sur le littoral et le plan national du littoral (PNL), adoptés en conformité avec les engagements internationaux du pays. Il demeure que les mesures découlant dudit cadre n'ont pas eu, à ce jour, d'impacts significatifs sur l'aménagement et le développement durable du littoral, en raison notamment du caractère pléthorique de l'arsenal législatif et réglementaire et un niveau insuffisant de cohérence entre les textes relatifs au littoral et les instruments et documents d'urbanisme. A cela s'ajoute la multiplicité des intervenants qui rend la gouvernance du littoral complexe et peu performante.

En outre, la mobilisation du foncier, au niveau du littoral, constitue une autre problématique majeure qui entrave le processus de planification urbaine. En effet, le foncier, particulièrement fragmenté sur cet espace, ne se prête guère à des opérations intégrées et partant valorisantes pour les investissements réalisés.

Il en résulte un littoral qui se caractérise par une occupation abusive de certaines de ses parties, un étalement urbain peu contrôlé, notamment sur les rivages, ainsi que l'accélération de nombreux phénomènes : pollution, érosion côtière, surexploitation et exploitation illicite des ressources (pillage du sable), altération des paysages, etc.

Au vu de ce qui précède, il apparaît clairement que toute intervention efficace, à même d'assurer une pleine adéquation entre les objectifs escomptés et la réalité des pratiques, ne saurait s'abstraire d'une vision globale et concertée, socle d'une planification urbaine du territoire innovante et adaptée.

C'est ainsi que le CESE plaide pour un aménagement durable du littoral dans le sens d'une urbanisation maitrisée assurant un équilibre entre le développement, la préservation et la valorisation de cet écosystème. La concrétisation d'une telle vision permettra d'atténuer significativement les pressions croissantes sur cet écosystème vulnérable, de renforcer la résilience de ce milieu et de promouvoir l'effectivité des droits environnementaux. Dans ce sens, il est recommandé de mettre en œuvre un ensemble de mesures dont il est permis de citer, ci-après, les plus importantes :

- veiller à la bonne application des dispositions de la loi n° 81-12 relative au littoral, et assurer son effectivité, notamment par la mise en œuvre des instruments de planification spécifiques au littoral en vigueur (PNL) et la confection de ceux non-encore élaborés à ce jour (schémas régionaux du littoral) ;
- assurer une articulation optimale entre les documents d'urbanisme (SNAT, SRAT, SDAU, PA), les programmes territoriaux (PDR, PAC, etc.) et les politiques sectorielles d'une part, et la loi sur le littoral d'autre part ;
- accorder aux communes, conformément aux principes de la démocratie locale et de la décentralisation, des prérogatives décisionnelles en matière d'aménagement de leur territoire, de planification urbaine et d'élaboration des documents d'urbanisme ;
- repenser la gouvernance et la gestion des zones littorales en vue de renforcer la coordination inter-institutionnelle. Cette coordination peut être assurée, dans certaines zones littorales spécifiques, par des agences spéciales (exemple de l'Agence Marchica) ;
- mettre en place une nouvelle génération de documents d'urbanisme conçues sur la base d'une démarche sous-tendue par :
 - des études scientifiques et l'implémentation des normes d'une gestion intégrée du littoral ;
 - la participation de la société civile et de la population dans toutes les étapes du processus à travers des études de terrain, des enquêtes, des sondages et des réunions publiques.

- mettre en place des mécanismes de financement innovants et durables pour faciliter la mise en œuvre des documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire, à travers :

- le développement de formules de partage de la plus-value foncière dégagée des opérations d'aménagement et d'équipement de terrains et d'affectation des sols, entre les propriétaires fonciers, les collectivités territoriales et les aménageurs ;

- l'instauration d'un système de compensation pour certains types de dommages occasionnés au littoral, sous forme de travaux de réparation ou de réaménagement durable après exploitation.

- assainir la situation des constructions situées dans le domaine public maritime ou dans la bande des 100m interdite à la construction. Cela passerait notamment par une réforme du cadre juridique en vigueur sur l'occupation temporaire du domaine public de l'Etat.

Cet avis, élaboré sur la base d'une approche participative avec l'ensemble des parties prenantes, est le résultat d'un large débat entre les différentes catégories qui composent le Conseil ainsi que des auditions organisées avec les principaux acteurs concernés. Il s'est également basé sur une consultation lancée sur la plateforme digitale de participation citoyenne « Ouchariko ».

À ce titre, les citoyens, ayant répondu à la consultation, ont fait montre d'un grand intérêt au sujet l'urbanisation durable du littoral dans son articulation avec l'aménagement du territoire. Les opinions recueillies au moyen de cette consultation ont enrichi substantiellement les conclusions et les recommandations de l'avis.

Dynamique urbaine et aménagement du littoral : intérêt du sujet

Le Maroc jouit d'une position géographique privilégiée et de deux façades maritimes, atlantique et méditerranéenne, s'étendant sur une zone côtière de 3500 kilomètres de long. Très convoité, le littoral national connaît, selon le dernier recensement de la population, un taux d'urbanisation élevé et la concentration de plus de la moitié de la population. C'est aussi un pôle privilégié d'infrastructures et d'activités économiques qui génèrent une grande partie de la richesse du pays.

Le littoral est à la fois une richesse biologique, un écosystème fragile, un capital naturel et un potentiel de développement. L'enjeu est ainsi de trouver un équilibre entre la valorisation et la préservation du littoral. Au Maroc, le littoral pose des problématiques liées au degré de prise en compte d'une approche durable dans la gestion de ce milieu naturel vulnérable, ainsi qu'à la pression anthropique accrue sur cet écosystème, dans un contexte de changement climatique.

Cette situation peut s'expliquer par de nombreuses lacunes, notamment les insuffisances liées à la gestion du littoral (telles que les politiques publiques, notamment celles liées à l'aménagement du territoire et la multiplicité des intervenants).

Cet état de fait a conduit à une occupation abusive de certaines parties du littoral, à un étalement urbain incontrôlable (notamment sur le rivage), ainsi qu'à l'accélération de nombreux phénomènes néfastes et dangereux (pollution, érosion côtière,

surexploitation des ressources, altération des paysages, etc.). Autant de facteurs qui affectent l'équilibre écologique de ce milieu et les conditions de vie de la population, réduisant le potentiel de développement durable et résilient du territoire.

Afin de remédier à ces problématiques, plusieurs dispositions ont été prises notamment sur le plan normatif. Il y a lieu de citer, à ce titre, l'adoption de la loi n° 81-12 sur le littoral en 2015¹. Cette loi spécifique vient compléter les dispositions légales relatives à l'urbanisme et l'environnement. Elle introduit les principes de gestion intégrée du littoral, et ce, dans le respect des engagements du Maroc à l'échelle internationale, notamment la Convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et son Protocole sur la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Il convient aussi de mentionner le décret n° 2-21-965 portant approbation du plan national du littoral (PNL) prévu par la loi n° 81-12 et adopté en 2022. Le PNL vise, entre autres, à instaurer une bonne gouvernance du littoral susceptible de protéger, préserver et prévenir l'écosystème littoral contre la dégradation, tout en valorisant son potentiel.

Au vu de ce contexte, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) a considéré l'urgence et la nécessité de se pencher sur la question de la dynamique urbaine du littoral national dans la perspective de contribuer à la mise en place d'un aménagement durable de ce territoire. Dans cet avis, le Conseil dresse un premier bilan de la mise en œuvre du dispositif normatif et juridique encadrant l'aménagement et l'urbanisation du littoral, analyse la politique d'aménagement du territoire et de la planification urbaine, identifie les facteurs qui entravent un aménagement durable du littoral et propose enfin, d'esquisser les contours d'une dynamique urbaine du littoral qui prend en compte valablement les principes du développement durable.

L'intérêt du présent avis est dicté par les enjeux actuels et futurs du littoral, lesquels appellent une refonte profonde du mode d'aménagement de ce territoire. Dans un contexte de changement climatique, où le littoral subira des pressions transformatrices, notamment l'élévation des niveaux de mer, qui va accentuer, entre autres, l'érosion côtière, les inondations et la submersion de plusieurs parties de cet espace. La plupart des Etats côtiers se trouveront face à de nombreux défis. Il s'agit notamment du déplacement (parfois forcé) des populations et des infrastructures qui peut engendrer des risques de conflits, notamment dans les régions où les ressources sont déjà sous pression (sols, eaux, etc.).

Face à cette dynamique à long terme qui nécessite une réflexion participative impliquant toutes les forces vives de la nation, la présente auto-saisine vise en priorité à alerter sur la nécessité de sauvegarder le littoral marocain contre les dynamiques de dégradation en cours. Il s'agit ensuite d'engager une réflexion susceptible d'assurer la pérennité de cet écosystème face aux risques résultant à la fois des pressions anthropiques et des conséquences du changement climatique.

1 Saisi par la chambre des conseillers, le CESE a émis en 2014 un avis sur le projet de loi n°81-12 relatif au littoral - <https://www.cese.ma/media/2020/10/Avis-Projet-de-loi-n%C2%B081.12-relative-au-littoral%E2%80%8B.pdf>

1. Le littoral : définition et approche du CESE

Le Conseil Economique, Social et Environnemental retient une définition large du littoral² qui inclut, comme prévu par la loi n° 81-12, de façon dynamique tout le territoire en interaction avec la mer et non seulement le rivage. Cela implique que la bande du littoral s'élargit de plusieurs kilomètres, voire de dizaines de kilomètres pour intégrer, outre les villes et les agglomérations côtières, les communes de l'arrière-pays qui, par l'effet de la présence humaine et des activités installées sur leur territoire, ont un impact sur l'interface terre-mer (pollution, déchets urbains, affluents et rejets, exploitation du sable, etc.) ou en subissent les effets.

S'appuyant sur cette définition large, le présent avis examine la dynamique d'urbanisation du littoral dans ses dimensions démographiques, économiques, sociales et environnementales. L'urbanisation est repensée suivant une approche basée sur les principes de développement durable et l'effectivité des droits (les droits à un environnement sain, à l'eau, à l'alimentation, au bien-être et à l'accès au rivage).

2. Les engagements internationaux du Maroc en matière de littoral

En matière d'urbanisation durable du littoral, le Maroc demeure pleinement lié par toutes les obligations découlant de ses engagements internationaux : la Convention de Barcelone³ et son Protocole GIZC⁴ et l'Agenda 2030 pour le développement durable (ODD).

La Convention de Barcelone fixe un ensemble d'obligations, telles que l'application du principe de pollueur-payeur et celui de précaution pour prévenir la dégradation de l'environnement, entreprendre des études d'impact sur l'environnement pour les projets d'activités d'envergure, et l'engagement pour la promotion de la gestion intégrée du littoral. De même, la Convention vise, entre autres, la conservation de la biodiversité, la coopération scientifique et l'innovation technologique, la mise à niveau de l'arsenal juridique, ainsi que l'information et la participation du public.

Quant au protocole GIZC additionnel à la Convention de Barcelone, celui-ci fournit un cadre juridique pour introduire et encadrer la gestion intégrée des zones côtières dans la mer Méditerranée. Il revient à chaque pays membre la possibilité de l'appliquer à l'ensemble de son espace littoral.

Le Protocole GIZC institue une zone non constructible d'une largeur de 100 m du littoral, et appelle les pays à mettre en place des instruments juridiques nationaux comportant des critères d'utilisation durable de cette zone, notamment :

- identifier et délimiter, en dehors des aires protégées, des espaces libres où l'urbanisation et d'autres activités sont limitées ou, le cas échéant, interdites ;

2 Cf. annexe n°1 : littoral, urbanisation : quelles définitions ?

3 La Convention de Barcelone, adoptée le 16 février 1976, est entrée en vigueur en 1978 et a été ratifiée par le Maroc le 15 janvier 1980. Cet instrument multilatéral régional est destiné à la protection et à l'amélioration du milieu marin en mer Méditerranée dans une optique de durabilité.

4 La Convention de Barcelone a été amendée et complétée par 7 protocoles, dont le Protocole de gestion intégrée des zones côtières (GIZC), adopté en 2008, entré en vigueur en 2011 et ratifié par le Maroc le 21 septembre 2012.

- limiter le développement linéaire des agglomérations et la création de nouvelles infrastructures de transport le long de la côte ;
- veiller à ce que les préoccupations d'environnement soient intégrées dans les règles de gestion et d'utilisation du domaine public maritime ;
- organiser l'accès libre et gratuit du public à la mer et le long du rivage.

Une étude du CEPF (critical ecosystem partnership fund) publiée en 2011⁵, et dont les conclusions demeurent toujours d'actualité, a réalisé le bilan du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie en matière de gestion intégrée des zones côtières. L'étude a relevé une faible assimilation du concept et la persistance de facteurs qui entravent la GIZC, notamment :

- un littoral basé toujours sur une gestion centralisée ;
- un mode de fonctionnement insuffisamment adapté aux exigences de la GIZC ;
- des limites au niveau des capacités et du pouvoir des acteurs locaux et régionaux ;
- une pluralité des acteurs et chevauchement des mandats et des rôles au niveau de plusieurs institutions impliquées dans la gestion du littoral ;
- une insuffisance du dialogue entre les institutions compétentes ;
- des ressources financières insuffisantes pour la mise en œuvre des plans d'actions d'aménagement.

Par ailleurs, les objectifs de développement durable (ODD) à l'horizon 2030 se trouvent au cœur des engagements internationaux du Maroc. Les ODD impliquent la nécessité de mettre en œuvre des mesures facilitant la mise en place d'une dynamique urbaine et un aménagement durable du littoral. Ces obligations découlent notamment des ODD 11 (faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables) et 14 (conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable).

3. Le littoral marocain à la fois un capital naturel, une opportunité et un défi

3.1 Le littoral : un capital naturel et un espace attrayant pour les populations et les activités économiques

Le littoral marocain représente un territoire précieux doté de richesses naturelles considérables. En termes de biodiversité, le littoral compte de nombreuses zones humides, une flore terrestre composée de 7.000 espèces (dont 1.360 endémiques) et une faune marine de près de 7.820 espèces (dont 236 endémiques)⁶. Le littoral abrite aussi des ressources naturelles de la plus grande importance : forêts, eaux, sols et de nombreux matériaux.

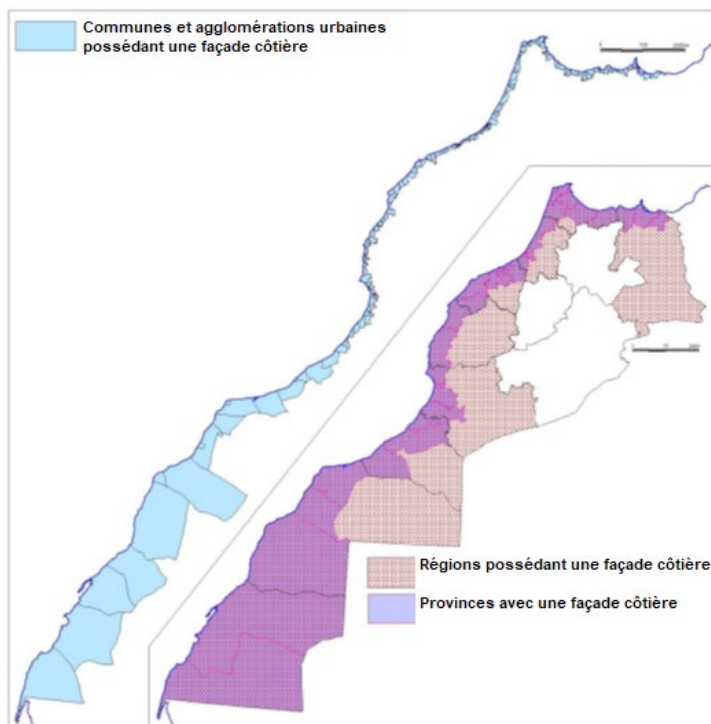
L'intérêt de préserver ce territoire aux écosystèmes remarquables a incité le Maroc à classer 38 aires du littoral

5 Capitalisation sur les expériences GIZC par pays - Critical Ecosystem Partnership Fund (CEPF) - 2011

6 Département de l'aménagement du territoire national et de l'urbanisme, « Elaboration de la stratégie nationale de gestion intégrée du littoral – Phase 2 : Diagnostic stratégique du littoral et scénario prospectif », 2017

en tant que « sites d'intérêt biologique et écologique » (SIBE), d'une superficie totale de 205.000 hectares⁷. Il a également répertorié plusieurs zones du littoral en tant que sites RAMSAR⁸.

Le littoral représente une proportion importante du territoire national. En effet, sur la base du découpage administratif en vigueur, le Maroc compte 9 régions littorales sur les douze régions que compte le pays, ainsi que 42 préfectures ou provinces littorales auxquelles appartiennent 183 communes côtières.



Régions, provinces et communes littorales

Il y a lieu de souligner l'importance de la migration des populations vers ce territoire très convoité, ainsi que l'édification d'infrastructures et le développement de nombreuses activités économiques, dont l'industrie, les activités portuaires, le tourisme, la pêche, l'aquaculture, l'agriculture et

7 12 sites de priorité 1, 17 de priorité 2 et 12 de priorité 3 : Embouchure de la Moulouya, Sebkhia Bou Areg, Cap des 3 Fourches, Jbel MOUSSA, Oued Tahadart, Marais Larache, Merja Oulad Skhar, Merja Halloufa, Merja Zerga, Falaise Sidi Moussa, Bou Regreg, Ilot de Skhirat, Jorf Lasfar, Sidi Moussa Oualidia, Dunes d'Essaouira, Archipel d'Essaouira, Embouchure du Tamri, Cap Ghir, Fom Assaka, Embouchure du Drâa, Embouchures des oueds Chbeyka-Al Wa'er, Baie de Khnifiss, Pointe d'Awfist, Baie de Dakhla, Lac de Sidi Boughaba.

8 Un site RAMSAR désigne une « zone humide d'importance internationale » inscrite sur la liste établie par la Convention de Ramsar par un État partie. Cette Convention, ratifiée par le Maroc en 1980 et officiellement appelée « Convention relative aux zones humides d'importance internationale », aussi couramment appelée « Convention sur les zones humides », est un traité international adopté le 2 février 1971 pour la conservation et l'utilisation durable des zones humides. Un site RAMSAR doit répondre à un ensemble de critères, tels que la présence d'espèces vulnérables.

l'immobilier. En effet, 51% de la population nationale et 70% de la population urbaine sont concentrées dans les zones littorales⁹. Plusieurs indicateurs témoignent également du poids économique important du littoral, avec la concentration de 90% des industries et l'accaparement de 95% des exportations par les zones côtières¹⁰.

3.2. Un territoire marqué par une grande diversité, mais fragilisé par une urbanisation porteuse de pressions et de risques

• Côte méditerranéenne

La façade méditerranéenne présente une variété d'espaces littoraux. Il s'agit principalement de 4 zones :

La côte de Tanger et du Détroit de Gibraltar : la littoralisation est principalement marquée par la métropolisation de la ville de Tanger et le projet du Port de Tanger-Med. Devenue un pôle économique et industriel de premier plan, la région de Tanger a connu ces dernières années une extension forte et accélérée de son espace urbain, qui n'est pas toujours conforme aux normes de l'urbanisme.

La côte de Tétouan : non loin de Tanger, la ville de Tétouan est une destination touristique très prisée. Le paysage de son littoral est marqué par la présence de résidences touristiques le long de sa côte.

La côte rifaine centrale : Le littoral au nord des provinces d'Al Hoceima et Chefchaouen est relativement épargné en raison de son enclavement naturel et des reliefs hétérogènes (topographie accidentée). Néanmoins, cette portion du littoral est marquée par la présence d'activités touristiques et de pêche, ainsi que de foyers d'une extension urbaine non-maîtrisée.

La côte orientale : le paysage du littoral prend des formes disparates, avec d'abord la province de Driouch qui s'inscrit dans le continuum de la côte rifaine centrale, puis la zone de Nador où se situent deux projets littoraux distinctifs : le port Nador West et le projet d'aménagement de la lagune de Marchica. Enfin, tout à l'est, se trouve la province de Berkane dont la littoralisation est principalement tirée par le tourisme balnéaire et le projet touristique réalisé à Saidia dans le cadre du plan Azur.

Hormis les zones encore épargnées des effets de l'urbanisation, les différentes dynamiques de littoralisation de la côte méditerranéenne ont favorisé l'ensablement et l'érosion côtière à l'origine de pollutions des eaux et des sols, notamment en période estivale.

• Côte atlantique

La façade atlantique du Maroc présente aussi 4 zones de littoral distinctes :

La zone de l'Atlantique Nord : un territoire à prédominance rurale avec une agriculture intensive dans les plaines du Gharb et du Loukkos. L'agriculture côtière a entraîné une dégradation permanente des sols et des ressources en eaux souterraines, une intrusion

9 Le développement durable du littoral et des espaces côtiers - Projet de jumelage Maroc-UE pour la convergence réglementaire environnementale.

10 Département de l'aménagement du territoire national et de l'urbanisme, « Elaboration de la stratégie nationale de gestion intégrée du littoral – Phase 2 : Diagnostic stratégique du littoral et scénario prospectif », 2017

marine et une pollution chimique. Pour les provinces d'Asilah et Larache, la littoralisation est surtout tirée par l'urbanisation et le tourisme.

- **La zone de l'Atlantique central** : c'est la zone la plus exposée aux effets d'une littoralisation très prononcée et peu maîtrisée. Occupant une large étendue, de Kénitra à Safi, cette zone abrite le plus grand pôle urbain et économique du Maroc. Cette bande du littoral concentre des agglomérations urbaines, des infrastructures, des industries et des activités (commerce, tourisme, agriculture). L'impact sur le littoral dans cette zone est très préoccupant, avec des niveaux très élevés de rejets urbains et industriels, de pollution terrestre et marine, ainsi qu'une érosion du trait de côte due au phénomène d'extraction excessive du sable.
- **La zone de l'Atlantique sud** : la littoralisation de cette zone est marquée par une extension urbaine et des activités touristiques dans la région d'Essaouira. Un pôle urbain autour d'Agadir, avec l'installation d'importantes infrastructures (routières, portuaires, etc.), des investissements touristiques et des activités industrielles et agricoles. Le pôle de Guelmim Oued Noun est essentiellement porté sur le tourisme et la pêche.
- **La zone de l'Atlantique Grand sud** : C'est la zone relativement la plus préservée en raison d'une littoralisation récente. La zone connaît toutefois une urbanisation croissante, principalement à Laayoune et Dakhla, et une expansion des activités touristiques, halieutiques et agricoles, de plus en plus denses, sur le littoral.

En attendant l'élaboration d'une vision globale du développement du littoral et une plus grande cohérence des politiques sectorielles concernées, les multiples et importantes formes de pression subies par les zones côtières continueront d'être à l'origine de nombreux phénomènes alarmants, tels que la pollution, la spéculation foncière et l'urbanisation non maîtrisée. Autant de facteurs qui concourent à la dégradation des écosystèmes littoraux et de la qualité de vie et du bien-être des populations. Ainsi, au Maroc, la dégradation du littoral entraîne un coût total estimé à 2,5 milliards DH, soit 0,27% du PIB¹¹.

Le littoral fait également face à d'autres risques induits par le changement climatique qui ont des répercussions non négligeables sur la dynamique d'urbanisation des zones littorales. Il s'agit en particulier des risques suivants :

- une hausse du niveau des mers située entre 29 et 82 cm d'ici la fin du 21^{ème} siècle (2081-2100) par rapport à la période 1986-2005¹² ;
- des houles plus fréquentes et plus fortes ;
- le réchauffement et l'acidification des océans ;
- la modification des courants marins ;

11 « Le Coût de la Dégradation de l'Environnement au Maroc », rapport élaboré par le département de l'environnement et la banque mondiale, 2017

12 5^{ème} rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sur les changements climatiques et leurs évolutions futures.

- une accélération du recul de certaines parties du littoral ;
- des submersions marines plus fréquentes ;
- une fragilisation des cordons dunaires et des ouvrages de protection ;
- une dégradation des écosystèmes maritimes et côtiers.

À titre d'exemple, la plage de Ain Diab à Casablanca a subi une érosion d'environ 35 m entre 1987 et 2016¹³.

Réponses des participants sur « ouchariko.ma »

Sur l'ensemble des citoyen(ne)s ayant répondu au sondage lancé par le CESE sur l'urbanisation durable du littoral, 85% déclarent être insatisfaits de l'état du littoral national.

4. Le littoral : un espace qui cristallise un ensemble de contraintes entravant son aménagement durable

4.1. Un contexte marqué par une pléthore de politiques et d'instruments

La Charte nationale d'aménagement du territoire (CNAT) lancée en 2001 et le Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) lancé en 2004 constituent, avec la Stratégie nationale de développement durable (SNDD) - adoptée en 2017-, les trois principales références nationales de l'aménagement du territoire. Ces instruments concourent à faire du développement du territoire un développement durable. Ils définissent en particulier quelques principes et règles généraux en vue d'implémenter une urbanisation durable du littoral.

La Charte nationale d'aménagement du territoire et du développement durable (CNAT)

La charte constitue un cadre qui définit les objectifs, les principes et les grandes orientations de la politique nationale d'aménagement du territoire. La mise en œuvre de la charte repose sur la mise en place d'instruments de planification spatiale hiérarchisée couvrant les échelles nationales, régionales et locales.

En tant qu'outil de cadrage de la politique publique d'aménagement du territoire, la charte souligne l'importance particulière du cordon littoral qui est livré déplorablement aux différentes formes d'agression qui risquent d'empirer et de créer des situations irréparables, voire irréversibles. Elle énonce les principes d'aménagement des zones littorales et fixe des orientations en vue de préserver et valoriser les zones fragiles, en s'appliquant, entre autres, à freiner toutes les formes d'abus et de dégradation et à doter les côtes marocaines de schémas directeurs d'aménagement.

13 Étude de Gestion durables des plages et du littoral au Maroc dans le cadre du programme Plages Propres 2012 et 2016 (Fondation Mohammed VI pour la protection de l'environnement ; Direction générale des collectivités territoriales).

Le Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)

Le SNAT est un instrument de planification spatiale et un document de référence pour l'aménagement de l'ensemble du territoire national sur une durée de 25 ans. Il fixe les objectifs, les orientations, les plans de développement global, et décrit les besoins et les priorités.

Le SNAT constitue un cadre de référence pour les différentes politiques publiques et sectorielles, ainsi que pour les différents plans et stratégies, économiques, sociaux, environnementaux, et ceux afférents à l'aménagement du territoire.

Validé en 2004, le SNAT n'a pas manqué d'introduire le concept de la gestion intégrée des zones côtières et de recommander la préservation et la mise en valeur du littoral selon les principes suivants :

- instaurer les mécanismes de protection des zones fragiles ;
- encadrer les activités d'exploitation des ressources naturelles ;
- fixer les conditions d'extension du littoral pour la construction et le trafic routier ;
- adopter des mesures spéciales de préservation des zones d'intérêt touristique ou urbain, notamment en limitant l'urbanisation aux abords du littoral.

Par ailleurs, le SNAT requiert que les Schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT) des régions côtières comportent un volet spécifiquement consacré au littoral.

Il convient de signaler que le département chargé de l'aménagement du territoire a élaboré plusieurs études stratégiques en vue d'évaluer le SNAT. Dans ce contexte, un débat national a été lancé en 2017 pour définir les orientations de la politique publique de l'aménagement du territoire (OPPAT) et ce, dans la perspective d'élaborer un nouveau cadre référentiel pour l'aménagement du territoire de notre pays.

Par ailleurs, il a été procédé à l'élaboration du Schéma National de l'Armature Urbaine (SNAU) dont l'objectif est « d'éclairer les décideurs, quant à la structuration et le renforcement de l'armature urbaine nationale, permettant à cet effet, d'analyser les différentes composantes du système urbain national, décliner les différents dysfonctionnements à surmonter ainsi que les opportunités à saisir. Cet outil vise également à construire une vision prospective du paysage urbain national, à définir les orientations stratégiques et à identifier les priorités d'actions et de réformes indispensables pour la mise à niveau et le renforcement de l'armature urbaine nationale »¹⁴.

La Stratégie nationale de développement durable (SNDD)

La SNDD, élaborée par le Maroc pour donner suite à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, tenue à Rio en 1992, a été adoptée par le Conseil des ministres du 25 juin 2017. La SNDD intervient dans une perspective de concrétiser les engagements internationaux du pays et de renforcer son exemplarité en

matière d'environnement et de développement durable. En ce sens, elle accorde une attention particulière aux territoires sensibles, notamment le littoral. De même qu'elle préconise, dans le cadre de son axe stratégique n°11, d'aligner l'urbanisme sur les principes de développement durable. A cet effet, la SNDD identifie les objectifs suivants :

- Objectif 68 : prendre en compte le développement durable dans l'élaboration des documents d'urbanisme ;
- Objectif 69 : améliorer le processus de conception et d'approbation des documents d'urbanisme ;
- Objectif 70 : intégrer les problématiques de préservation de la biodiversité urbaine dans les politiques urbaines.

Réponses des participants sur « ouchariko.ma »

Sur l'ensemble des citoyen(ne)s ayant répondu au sondage lancé par le CESE sur l'urbanisation durable du littoral, 81% soutiennent la nécessité d'une réforme des politiques d'urbanisme et considèrent la mesure comme "très importante".

4.2. Les textes juridiques et Les documents d'urbanisme n'explicitent pas suffisamment les questions liées au littoral

Le Dahir du 16 avril 1914 constitue la première loi en matière d'urbanisme au Maroc. Cette loi, qui a permis la genèse des villes modernes, définit les modalités de mise en œuvre du plan de la ville, fixe les modalités de création par les particuliers de groupes d'habitations, et enfin définit la réglementation de l'acte de bâtir.

La législation nationale relative à l'urbanisme n'a cessé de s'enrichir et d'évoluer au fil du temps, aussi bien à l'époque du Protectorat qu'après l'Indépendance. Actuellement, le dispositif juridique national compte une pléthore de textes régissant l'urbanisme

Encadré : principaux textes régissant l'urbanisme

Dahir du 25 juin 1960 relatif au développement des agglomérations rurales

Ce dahir a institué un cadre juridique pour contrôler l'évolution de la construction dans les agglomérations rurales. Il institue le Plan de Développement des Agglomérations Rurales (PDAR).

Loi n° 12-90 du 17 juin 1992 relative à l'urbanisme

Cette loi a pour objet de définir les différents documents d'urbanisme (SDAU, plan de zonage, PA, etc.), qui constituent les principaux instruments de planification urbaine, et de fixer les règlements de construction. Les dispositions et les modalités d'application de cette loi sont explicitées par le décret d'application n° 2-92-832.

Loi n° 25-90 du 17 juin 1992 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellements

Cette loi et son décret d'application n° 2-92-833 ont pour objet de définir le lotissement, le morcellement et le groupement d'habitations, les obligations et les droits du lotisseur ainsi que les sanctions pénales en cas d'infractions.

¹⁴ Déclaration de la ministre de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'habitat et de la politique de la Ville, « Village du Maroc à Abidjan » - Décembre 2019.

Loi organique n°113-14 du 7 juillet 2015 relative aux communes

La loi organique des communes définit en matière d'urbanisme, les compétences de la commune et du président du conseil de la commune, notamment en matière de respect des règlements contenus dans les plans d'orientation de l'aménagement de l'urbanisme, de schémas de l'aménagement et de développement et de documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme ; d'exécution des dispositions du plan d'aménagement et du plan de développement de la commune ; de délivrance des autorisations de construction, de lotissement, etc.

Le règlement général de construction du 12 juin 2019

Le règlement est approuvé en vertu du décret n° 2-18-577 et a pour objet de fixer la forme et les conditions de délivrance des autorisations et des pièces exigibles en application de la législation relative à l'urbanisme et aux lotissements, groupes d'habitations et morcellements.

Il demeure que ces textes et documents ne comportent pas de dispositions explicites concernant les questions environnementales et littorales.

4.3. Des contraintes structurelles entravent la planification urbaine

En dépit des efforts consentis par les pouvoirs publics en vue d'organiser l'aménagement du territoire, de mettre en place une urbanisation moderne, notamment par la généralisation des documents d'urbanisme¹⁵, il existe un ensemble de dysfonctionnements qui impactent le bilan de la politique d'urbanisation et les perspectives de développement économique et social du Maroc. Il en résulte notamment une divergence entre les objectifs des documents d'urbanisme et la réalité et une dégradation des zones urbaines.

a. Planification urbaine : évolution lente de la décentralisation et de la participation citoyenne

Les documents d'urbanisme, principaux instruments de planification urbaine, sont élaborés à l'initiative de l'autorité gouvernementale chargée de l'aménagement du territoire national et de l'urbanisme. Il revient ainsi à l'agence urbaine de préparer, au niveau de chaque préfecture ou province, les projets de documents d'urbanisme dans les limites territoriales de son ressort¹⁶.

En vertu de la loi organique n°113-14 relative aux communes, celles-ci sont compétentes en matière d'urbanisme, pour émettre un avis sur les documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Elles sont également chargées de veiller au respect des choix et règlements contenus dans les plans d'orientation de l'aménagement de l'urbanisme, les schémas de l'aménagement et de développement et l'exécution de leurs dispositions.

15 D'après le ministère en charge de l'aménagement du territoire national, de l'urbanisme, de l'habitat et de la politique de la ville, les documents d'urbanisme couvrent 80 % du territoire national, Réponse de la ministre lors d'une séance des questions orales à la Chambre des conseillers – janvier 2022.

16 Conformément à l'article 3 du Dahir portant loi n° 1-93-51 du 22 rabii I 1414 (10 septembre 1993) instituant les agences urbaines

Force est de constater que l'implication des citoyens dans le processus d'élaboration des documents d'urbanisme, notamment le projet de plan d'aménagement, n'intervient pas lors de la phase de conception, ni dans celle de l'exécution. En effet, le projet du plan d'aménagement donne lieu à une enquête publique d'un mois qui se déroule concomitamment à l'examen du projet par le (s) conseil (s) communaux intéressés. Cette enquête a pour objet de permettre au public de prendre connaissance du projet et de formuler d'éventuelles observations (art 25 de la loi n°12-90).

L'analyse de certaines expériences internationales (France, Belgique, Angleterre, etc.) montre que l'élaboration des documents d'urbanisme est une compétence dévolue à la commune et aux élus locaux en concertation avec les acteurs publics concernés et les citoyens. Ce mode de gouvernance recommandé par le protocole GIZC de la Convention de Barcelone appelle à une large participation citoyenne lors des phases d'élaboration et de mise en œuvre des stratégies, plans et programmes ou projets littoraux ; une participation qui implique, toujours selon la Convention, des organes consultatifs, des enquêtes ou auditions publiques.

b. Absence de vision intégrée du développement urbain

La planification urbaine est un outil, parmi d'autres, au service du développement durable d'un territoire. L'enjeu est de concilier le développement du tissu urbain, le bien-être et la qualité de vie de la population, et la nécessité impérieuse de préserver l'environnement et les ressources naturelles. Ainsi, les choix retenus dans les documents d'urbanisme sont, a priori, censés émerger d'un diagnostic global du territoire, d'une bonne connaissance de ses spécificités et d'une réflexion prospective capable d'anticiper les besoins futurs et d'intégrer les enjeux de développement à moyen et long terme. Cette démarche, implique la nécessité de mener une étude détaillée préalablement à l'élaboration de tout document d'urbanisme. Une étude qui porterait sur une analyse globale du contexte local, notamment l'état réel de l'urbanisation ; les données géographiques, économiques et environnementales du territoire ; les caractéristiques sociales, culturelles et sociologiques de la population ; la vision des citoyens, de la société civile et des opérateurs économiques du développement du territoire, etc. Et ce, en prenant en considération les politiques publiques, ainsi que les orientations, les stratégies et les programmes de développement territorial qui impactent le territoire en question.

Dans les faits, l'établissement des documents d'urbanisme est confié à un bureau d'études suite à un appel d'offre. Il s'avère que, selon plusieurs acteurs auditionnés, la majorité des documents n'intègrent pas valablement les grands enjeux de développement sur le plan national et territorial et ne prennent pas suffisamment en considération les spécificités locales et régionales et les dimensions socioculturelles et environnementales et leurs articulations spatiales. Par conséquent, ces documents ne peuvent pas constituer la base d'une planification urbaine innovante.

c. Complexité des procédures d'établissement des documents d'urbanisme

La réflexion sur la planification urbaine d'un territoire constitue un projet collectif qui requiert un maximum de transparence, un débat ouvert et une large participation.

Cependant, force est de constater que la procédure d'élaboration d'un document d'urbanisme est un parcours long et complexe et manquant parfois de clarté. L'approbation de tout document demeure tributaire de l'avis de 33 intervenants ainsi que de 113 signatures¹⁷.

Cette complexité procédurale est de nature à favoriser des pratiques illégales, des délits d'initié et d'autres pratiques douteuses. De plus, une agence urbaine est tenue d'élaborer des dizaines de documents d'urbanisme pour répondre aux besoins des communes de son ressort. Or, en raison des moyens limités des agences urbaines et de la complexité de la procédure, l'élaboration d'un document d'urbanisme prend beaucoup de temps et peut même durer des années¹⁸ ; une situation peu visible pour les investisseurs et les citoyens.

d. Documents d'urbanisme : un besoin de souplesse et d'adaptabilité

Au terme d'un processus d'élaboration long et complexe, nous nous retrouvons face à un document d'urbanisme rigide, partiellement applicable, ne s'inscrivant dans le cadre d'une vision intégrée et durable de l'urbanisation du territoire. Le ministère chargé de l'aménagement du territoire national et de l'urbanisme estime en effet que « le territoire se développe d'une manière considérable alors que le document reste figé, raison pour laquelle il faut reconsidérer cela et délivrer des documents plus souples à l'effet d'encourager l'investissement »²²¹⁹. Ainsi, l'action des pouvoirs publics se trouve focalisée davantage sur le rattrapage et la mise à niveau de l'existant que sur l'anticipation basée sur la mise en œuvre de documents d'urbanisme pertinents.

Afin d'assouplir les documents d'urbanisme, la législation marocaine prévoit la possibilité de déroger aux règles fixées par un plan d'aménagement, en vertu de l'article 19 de la loi n° 12-90 relative à l'urbanisme. Cette procédure a été instaurée pour la première fois en vertu de la circulaire conjointe du ministère de l'intérieur et de celui chargé de l'habitat en date du 12 juin 1995. Successivement, d'autres circulaires sont venues encadrer et ajuster cette procédure (en 1999, 2001, 2003 et 2010)²⁰. Dernièrement, la loi n° 47-18 portant sur la réforme des centres régionaux d'investissement²¹ a doté les commissions régionales unifiées d'investissement du pouvoir d'accorder des dérogations en matière d'urbanisme.

Le recours à la dérogation au Maroc a, certes, permis de surmonter, en partie, la rigidité des documents d'urbanisme et de promouvoir l'investissement et le logement social, mais son bilan suscite des interrogations au regard de la lenteur et de la complexité qui marquent la procédure et de certaines dérives²².

17 Réponse de la ministre lors d'une séance des questions orales à la Chambre des conseillers – janvier 2022.

18 Exemple de Tanger : lancée en janvier 2016, la procédure d'élaboration du plan d'aménagement de la ville de Tanger, pôle urbain et économique de la plus grande importance, n'a toujours pas abouti, à date de rédaction de cet avis.

19 Réponse de la ministre lors d'une séance des questions orales à la Chambre des conseillers – janvier 2022.

20 Avis élaboré par le CESE à la demande de la chambre des Représentants, « Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme », 2014

21 Publiée au Bulletin Officiel du 21 février 2019

22 Avis élaboré par le CESE à la demande de la chambre des Représentants, « Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme », 2014

relevées dans sa mise en œuvre. Il convient, cependant, de noter que, dans la pratique, la procédure de dérogation est suspendue depuis deux ans²³.

De l'avis de plusieurs acteurs auditionnés, l'expérience semble consacrer une règle de fait largement admise, selon laquelle « un document d'urbanisme n'est établi que pour être partiellement appliqué ».

Réponses des participants sur « ouchariko.ma »

Sur l'ensemble des citoyen(ne)s ayant répondu au sondage lancé par le CESE sur l'urbanisation durable du littoral, 70% ont proposé d'améliorer l'applicabilité des documents d'urbanisme.

4.4. La complexité de la gestion du foncier constitue une entrave à l'aménagement du territoire

Il s'agit d'une problématique majeure qui entrave tout le processus de développement du Maroc. Le foncier, notamment littoral, subit les effets du morcellement, ce qui conduit, au fil du temps, à un parcellaire composé de petites portions, du fait du souhait des ayants-droits à préserver une façade sur la mer lors des divisions successives des terrains côtiers. La disposition du parcellaire, ainsi créée, favorise les constructions hétéroclites et empêche un aménagement approprié de ces zones. Souvent, l'état parcellaire ne se prête guère à des opérations intégrées et valorisantes de l'investissement sur le littoral. Par conséquent, l'espace côtier est soumis à une urbanisation intense dans des conditions juridico-foncières éminemment complexes.

Etant donné que l'immatriculation foncière est volontaire et non exhaustive, le foncier marocain (y compris le littoral) demeure affecté par les effets du morcellement et par un statut juridique complexe (« Melk », « Terres collectives », « Guich », « Habous », etc.).

Une telle situation réduit substantiellement la portée et l'applicabilité des documents d'urbanisme, bride le processus d'aménagement et de développement du territoire et ouvre la voie à une urbanisation non-maîtrisée. Une telle situation affecte le territoire national en général et le littoral en particulier.

Au regard de ces aspects, le protocole GIZC préconise la mise en place, dans le cadre d'une gestion intégrée du littoral, d'instruments et de mesures appropriés de politique foncière, y compris lors du processus de planification. Il recommande également d'adopter des mécanismes d'acquisition, de cession, de donation ou de transfert de biens au profit du domaine public dans les zones côtières. Ainsi, la France a créé, dans cette perspective, « Le conservatoire du littoral » qui a pour mission d'identifier, d'acquérir et d'aménager les espaces naturels du littoral.

23 Source : président de la Région Casablanca-Settat – audition du 12/01/2022.

4.5. Gouvernance et aménagement du littoral : un bilan mitigé

Loi sur le littoral : un texte ambitieux et une mise en œuvre lente

La loi n° 81-12 sur le littoral « établit les principes et les règles fondamentaux d'une gestion intégrée durable du littoral en vue de sa protection, de sa mise en valeur et de sa conservation ». La loi se fixe comme objectifs de :

- préserver l'équilibre des écosystèmes du littoral et protéger le patrimoine naturel et culturel, les sites historiques, archéologiques, écologiques et les paysages naturels ;
- prévenir, lutter et réduire la pollution et la dégradation du littoral et assurer la réhabilitation des zones et des sites pollués ou détériorés ;
- assurer le libre accès du public au rivage de la mer ;
- promouvoir une politique de recherche et d'innovation en vue de valoriser le littoral et ses ressources.

En matière d'aménagement et d'urbanisme, la loi sur le littoral institue :

- une zone non constructible, adjacente au rivage d'une largeur de cent mètres (100 m) ;
- une zone de retrait des infrastructures de transport dans une largeur de 2000 m ;
- la prise en compte par le SRAT, les documents d'urbanisme et tout autre plan ou schéma sectoriel concerné des dispositions du plan national et du schéma régional du littoral.

En outre, la loi exige que toute création d'agglomération ou toute extension d'agglomérations existantes soient envisagées vers les espaces les plus éloignés du littoral, sauf dans les cas justifiés dans les documents d'urbanisme, suivant des critères liés à la configuration des lieux ou à la nécessité de créer des zones d'activités économiques exigeant, en raison de leur nature, la proximité de la mer.

Le plan national du littoral : un long processus de concertation

La loi n° 81-12 prévoit l'élaboration d'un Plan national du littoral (PNL). Le PNL détermine les orientations et les objectifs généraux à atteindre en matière de protection, de mise en valeur et de conservation du littoral ; intègre la dimension de protection du littoral dans les politiques sectorielles ; définit les moyens permettant l'harmonisation entre les projets de développement à réaliser sur le littoral ; et prévoit les mesures à prendre pour prévenir, lutter et réduire la pollution du littoral.

Le projet de plan national du littoral a été élaboré par la commission nationale de la gestion intégrée du littoral, conformément aux dispositions de la loi n° 81-12 et son décret d'application n° 2-15-769 du 15 décembre 2015. La commission nationale a approuvé le projet de PNL, le 14 février 2020, et le Conseil de gouvernement a adopté, jeudi 5 mai 2022, le projet de décret n° 2-21-965 portant approbation du plan national du littoral.

L'élaboration du PNL s'est déroulée en trois phases. D'abord un diagnostic de la situation du littoral, puis une formulation du projet de PNL, et enfin la mise en place d'un dispositif de monitoring et de reporting au gouvernement.

Un retard dans l'élaboration des schémas régionaux du littoral (SRL)

La loi du littoral prévoit également des SRL sans pour autant exiger l'existence du PNL (art 7). Il convient, à ce titre, de signaler qu'un certain nombre de régions concernées ont lancé des rencontres de concertation préliminaires avant le démarrage officielle du processus d'élaboration de leurs SRL. La région de Rabat-Salé-Kénitra est actuellement la seule région à entamer la procédure d'élaboration de son SRL, et ce, dans le cadre du programme de coopération conjoint Italie-Banque Mondiale (AGREED) relatif à la mise en œuvre de l'approche GIZC. Ce projet de SRL est actuellement soumis, conformément à l'article 9 de la loi n° 81-12, à la commission régionale pour avis. Fondé sur une vision à l'horizon 2040, le projet comprend six objectifs stratégiques, déclinés sous forme d'objectifs opérationnels :

- asseoir un modèle de gouvernance opérationnel et spécifique au littoral de la région ;
- promouvoir la R&D pour assurer le développement durable du littoral de la région ;
- informer et sensibiliser les populations côtières de la zone SRL sur les potentialités littorales, sur les menaces de sa dégradation et sur les risques littoraux ;
- planifier et réguler l'occupation de l'espace conformément aux dispositions de la loi sur le littoral ;
- protéger, réhabiliter et conserver l'écosystème littoral, et prévenir les risques de sa dégradation ;
- valoriser durablement les ressources terrestres et marines du littoral Rabat-Salé-Kénitra.

Au vu de ce qui précède, il y a lieu de souligner que la loi n° 81-12 relative au littoral constitue une avancée certaine vers l'instauration d'une gestion intégrée des espaces littoraux, conformément aux engagements internationaux du Maroc. Cette loi contribue, effectivement, à combler un vide juridique, édicte les principes et les lignes directrices d'un développement durable et institue le cadre d'une planification intégrée du littoral. Il convient toutefois de rappeler que ce texte a besoin d'être amélioré et enrichi. Le CESE a déjà émis dans son avis sur le projet de cette loi en 2014²⁴ un certain nombre d'observations et de recommandations. Il avait ainsi relevé, en particulier, la persistance de lacunes spécifiques au niveau de la gouvernance du littoral ainsi que l'imprécision des mécanismes facilitant l'intégration des politiques sectorielles.

En revanche, il est difficile de mesurer l'impact de la mise en œuvre de la loi n° 81-12 sur le terrain, notamment en ce qui concerne l'urbanisation du littoral dont les dysfonctionnements continuent de persister. Cela est dû, entre autres, à la lenteur dans l'élaboration de deux instruments essentiels (le plan national du littoral et les schémas régionaux du littoral),

24 Saisine n° 13/2014 de la Chambre des Conseillers en date du 26 septembre 2014, dont l'objet est d'émettre l'avis du CESE sur le projet de loi n°81-12 relatif au littoral - <https://www.cese.ma/media/2020/10/Avis-Projet-de-loi-n%C2%B081.12-relative-au-littoral%E2%80%8B.pdf>

au retard dans la mise à jour des documents d'urbanisme conformément à la loi et à la difficulté d'appliquer les principes et les orientations énoncés.

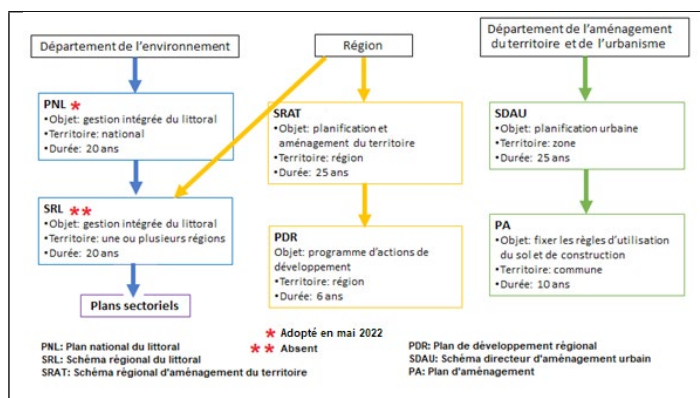
Une insuffisance en matière de convergence des politiques publiques et une faible cohérence de la planification territoriale du littoral

Le littoral est un territoire soumis aux interventions simultanées de plusieurs départements et entités publics. Ces différents acteurs élaborent et mettent en œuvre des politiques publiques sectorielles et des programmes sans réelle convergence à même d'assurer la cohérence de l'action publique décentralisée en matière de gestion du littoral.

La liste des principaux acteurs clés impliqués dans la gouvernance et la gestion du littoral comprend au plan central le département de l'environnement, le département de l'aménagement du territoire national et de l'urbanisme, le ministère de l'intérieur, le département de l'équipement, le département de l'eau, le ministère de l'agriculture, de la pêche maritime, et des eaux et forêts. Au niveau régional, la liste comprend les collectivités territoriales, les autorités locales et les services déconcentrés.

En dépit de la promulgation de la loi n° 81-12 qui institue une approche basée sur une gestion intégrée du littoral, les acteurs auditionnés soulignent la persistance d'une gouvernance caractérisée par le manque de coordination et le chevauchement des missions.

Principaux plans et programmes intervenant dans la planification territoriale du littoral



Réponses des participants sur « ouchariko.ma »

Il existe, selon les participants, quatre principaux facteurs qui expliquent les dysfonctionnements au niveau de l'urbanisation des zones côtières. Il s'agit respectivement de l'incohérence des politiques publiques (26%), du mode de gouvernance et la multiplicité des acteurs intervenants sur le littoral (26%), de l'ineffectivité des documents d'urbanisme (23%) et de la problématique de gestion du foncier (18%)

c. Un autre mode de gouvernance du littoral

Le Maroc a expérimenté ces dernières années un autre mode de gouvernance du littoral à travers la création d'agences spéciales ayant chacune pour mission de planifier, aménager et développer une zone spécifique du littoral. Tel est le cas de l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg et l'Agence pour l'aménagement du site de la lagune de Marchica.

Le cas de Marchica

En 2008, le Maroc a lancé le projet d'aménagement du site de la lagune de Marchica dans la région de Nador. Il vise à valoriser les richesses naturelles d'une portion du littoral national et à y créer un pôle de développement durable, tout en répondant aux exigences environnementales.



Lagune Marchica : superficie : 115 km² – longueur : 25 kms

Le projet d'aménagement de la lagune de Marchica comporte plusieurs chantiers structurants, notamment une réhabilitation environnementale par la dépollution de la lagune et l'aménagement paysager, la valorisation du secteur de la pêche artisanale et de l'aquaculture, la création d'une nouvelle ville (Béni Nsar), la restructuration et requalification urbaine des zones sous-équipées, l'ouverture de nouveaux territoires à l'urbanisation et la création de nouveaux pôles d'activités.

Afin de mettre en œuvre ce projet stratégique, l'Etat a créé en vertu de la loi n° 25-10 l'agence Marchica comme entité spéciale, sous forme d'établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'agence a pour mission de réaliser l'aménagement et la mise en valeur, dans le respect rigoureux de l'écosystème et des milieux marins et terrestres, d'une zone littorale englobant la lagune de Marchica.

Par ailleurs, afin de permettre à la nouvelle entité une maîtrise totale de l'ensemble des processus requis pour mener à bien sa mission, l'Etat a doté l'agence Marchica d'un statut privilégié en lui conférant les attributions et prérogatives de plusieurs acteurs publics :

- en matière d'urbanisme, à l'intérieur de la zone délimitée, l'agence Marchica exerce les attributions d'une agence urbaine et des communes, notamment les pouvoirs de veiller sur le respect des lois et règlements relatifs à l'urbanisme, d'établir un plan d'aménagement, d'accorder les autorisations de lotir, de morceler, de créer des groupes d'habitations, ainsi que de délivrer les permis de construire et d'habiter et les certificats de conformité. Par ailleurs, il est accordé une primauté au plan d'aménagement élaboré par l'agence sur les documents d'urbanisme et tout autre plan sectoriel ;
- en matière d'aménagement et de développement urbain, l'agence est chargée de jouer le rôle d'aménageur et de développeur de la zone qui lui est confiée.

Pour ce faire, elle peut rechercher et mobiliser les financements nécessaires à la réalisation du programme d'aménagement, acquérir les terrains nécessaires aux projets d'aménagement et de développement, par voie d'acquisition à l'amiable ou d'expropriation ; et réaliser ou faire réaliser dans un cadre conventionnel les travaux nécessaires au développement et à l'urbanisation ;

- dans le domaine du foncier, sont transférés à l'agence, à titre gratuit et en pleine propriété, les biens du domaine de l'État, y compris les domaines forestiers, situés dans sa zone d'intervention et qui lui sont nécessaires pour la réalisation des aménagements publics ou d'intérêt public. S'agissant des parcelles du domaine public nécessaires à l'agence pour la réalisation des missions de service public, qui lui sont confiées, elles sont gérées par le directeur de l'agence qui jouit des pouvoirs reconnus aux autorités gouvernementales compétentes. En cas d'acquisition des biens immeubles nécessaires à l'exercice de ses activités, ou en cas d'opérations d'expropriation par d'autres personnes morales, l'agence exerce, par délégation, ses droits de puissance publique en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et d'occupation temporaire.

A travers son mode de gouvernance, le projet de Marchica a considérablement transformé cet espace naturel et l'ensemble de la région. Néanmoins, il y a lieu de dresser un bilan d'étape et d'évaluer les réalisations à la lumière des objectifs fixés en vue d'assurer la durabilité de ce chantier structurant.



Vue de l'aménagement moderne de la Corniche de Nador réalisé par l'Agence Marchica

L'Agence Marchica représente une forme innovante et efficace de la gouvernance du littoral qui a permis de pallier les dysfonctionnements liés à l'aménagement et la gestion du littoral. Néanmoins, selon les acteurs auditionnés, il s'agit d'une expérience difficile à transposer ou à généraliser à l'ensemble du littoral national eu égard aux exigences de la mise en œuvre de la régionalisation avancée et du principe de libre administration. En effet, les collectivités locales élues doivent demeurer le centre de décision locale et régionale dans le domaine de l'aménagement et de la gestion de leurs territoires, y compris l'urbanisation du littoral.

d. Explorer la voie de l'élaboration d'une stratégie nationale de gestion intégrée du littoral

Le département de l'aménagement du territoire national et de l'urbanisme a mené une étude pour définir une vision prospective et une stratégie de gestion intégrée du littoral marocain cohérente avec les principes et les objectifs de la loi n° 81-12 relative au littoral et complémentaire au PNL. Elle vise principalement à :

- faire émerger un nouveau modèle de développement du littoral ;
- prévenir et atténuer la dégradation du littoral et restaurer les sites dégradés ;
- développer la connaissance, les outils de veille et de communication.

Pour ce faire, il est proposé, principalement, d'asseoir une gouvernance du littoral, d'assurer la prise en compte des dispositions de la loi sur le littoral (et de la SNDD) dans les stratégies sectorielles, de garantir l'engagement des parties prenantes institutionnelles et le financement de la stratégie.

5. Pour une urbanisation durable du littoral

Partant du diagnostic de l'état actuel du littoral au Maroc, le CESE plaide pour l'instauration urgente d'un équilibre entre le développement, la préservation et la valorisation du littoral. La concrétisation de cette vision permettra d'atténuer ou d'éliminer la pression croissante sur cet écosystème vulnérable.

A cet effet, l'urbanisation côtière est vue comme la voie préconisée pour le développement durable de ce territoire, dont les retombées favoriseront la promotion des droits et le développement durable du pays.

Cependant, comme susmentionné, cet avis vise essentiellement le court et moyen termes en vue d'alerter sur l'urgence de protéger le littoral de la dégradation progressive des dynamiques (effets de la non-durabilité), pour engager par la suite une réflexion collective susceptible d'assurer à cet écosystème une durabilité à long terme face aux risques de pression anthropique et aux risques liés au climat.

Pour concrétiser cette vision, le Conseil propose une série de recommandations s'articulant autour de deux axes prioritaires : 1) la mise en place d'une gouvernance participative, efficace et efficiente du littoral ; et 2) la refonte de la politique d'urbanisation basée sur les principes de territorialisation, de participation citoyenne, de respect des droits fondamentaux et de préservation de l'environnement et des ressources naturelles.

Axe 1 : Mise en place d'une gouvernance participative, efficace et efficiente du littoral

1. Accélérer la mise en œuvre du principe de gestion intégrée du littoral par l'application effective de la loi n° 81-12 relative au littoral, notamment par :

- la mise en œuvre des instruments de planification spécifiques au littoral (PNL) et l'accélération du processus d'élaboration des Schémas régionaux du littoral (SRL), à l'initiative du département chargé de l'aménagement du territoire ou à la demande des conseils des régions concernés. Il convient également de parachever l'élaboration du SRL de la région Rabat-salé-Kénitra ;

- l'articulation entre les documents d'urbanisme (SNAT, SRAT, SDAU, PA), les programmes territoriaux (PDR, PAC, etc.) et les politiques sectorielles d'une part, et la loi sur le littoral d'autre part .

2. Repenser la gouvernance et la gestion des zones littorales en vue de renforcer la coordination inter-institutionnelle. Cette coordination peut être assurée, dans certaines zones littorales spécifiques, par les agences spéciales (à l'instar de l'agence de Marchica) tout en veillant à impliquer les instances élues dans ce processus.

3. Restructurer l'arsenal de documents, schémas et plans intervenant dans l'aménagement et la planification du territoire, l'urbanisme et le littoral (SNAT, SRAT, SDAU, PA, PDAR, PNL, SRL, etc.), en vue de construire un dispositif allégé d'instruments cohérents et judicieusement hiérarchisés, au service d'une urbanisation et d'un développement durables.

4. Assainir la situation des constructions situées dans le domaine public maritime ou dans la bande des 100 mètres interdite à la construction. Cela passera par une réforme du cadre juridique en vigueur sur l'occupation temporaire du domaine public de l'Etat et un réaménagement des côtes conforme aux dispositions légales sur le littoral. En outre, les atteintes graves affectant le littoral et l'accès au rivage doivent être sanctionnées, notamment en procédant à la libération du domaine public.

Axe 2 : Refonte de la politique d'urbanisation du littoral basée sur les principes de territorialisation, de participation citoyenne, de respect des droits fondamentaux et de préservation de l'environnement et des ressources naturelles

5. accorder aux communes, conformément aux principes de la démocratie locale et de la décentralisation, des prérogatives décisionnelles en matière d'aménagement de leur territoire, de planification urbaine et d'élaboration des documents d'urbanisme. Cette action requiert la mise en place de mesures d'accompagnement telles que :

- la formation et la responsabilisation des élus et des ressources humaines des collectivités locales, ainsi que leur sensibilisation aux enjeux environnementaux, climatiques et littoraux, tout en veillant à la simplification et la transparence des procédures ;
- l'allocation de moyens humains et financiers à même de renforcer les capacités des collectivités locales, conformément à l'article 141 de la Constitution.

6. mettre en place une nouvelle génération de documents d'urbanisme conçues sur la base d'une démarche sous-tendue par :

- l'intégration dans le processus d'élaboration de ces documents d'une démarche basée sur :
 - le renforcement de la participation de la société civile et des populations à toutes les étapes du processus à travers des études de terrain, des enquêtes, des sondages et des concertations publiques ;
 - la mise en place d'un aménagement du territoire et d'une planification urbaine basés sur des études scientifiques, sur les critères de développement durable et, dans le cas du littoral, sur les normes d'une gestion intégrée de ce territoire ;

- l'élaboration des instruments normatifs et techniques permettant d'élaborer des documents d'urbanisme souples, sans besoin de recours à des procédures de dérogation. La flexibilité des documents d'urbanisme implique aussi de simplifier les procédures d'approbation, de modification et de révision desdits documents ;

- le renforcement de l'aspect « opérationnalisation » des documents d'urbanisme décrivant les initiatives, les programmes, les échéances, les partenaires et les moyens financiers de leur mise en œuvre. À cette fin, il serait donc avantageux de renforcer la capacité des communes à maîtriser un certain nombre d'instruments issus des lois, tout en instaurant des procédures simplifiées et des incitations fiscales. Parmi ces instruments, il y a lieu de citer :

- la mise en place de zones d'aménagement concertées, en autorisant un organisme public à entreprendre l'aménagement et l'équipement de toute une zone, suite à une acquisition foncière, une expropriation ou un remembrement, avec possibilité de rétrocéder des parcelles à des promoteurs privés ou à des ONG ;
- la mise en œuvre du principe de dation. Il s'agit d'un échange en nature permettant aux propriétaires privés de céder leurs biens immeubles à la commune ou à un aménageur (public ou privé), en échange d'une rétrocession de lots viabilisés ou de biens immobiliers bâtis.

7. Doter la planification urbaine d'instruments efficaces de gestion et de développement du foncier permettant une meilleure maîtrise du processus d'urbanisation, notamment par :

- la création à l'échelle régionale, avec l'appui de la direction des domaines de l'Etat, d'une agence foncière chargée de la gestion du foncier pour le compte de l'Etat et des collectivités territoriales. Cette entité doit être dotée des pouvoirs d'acquisition, de cession et de gestion stratégique du foncier, y compris l'expropriation pour cause d'utilité publique et la constitution de réserves foncières nécessaires à l'aménagement du territoire et à la préservation du littoral ;
- la mise en place de programmes intensifs d'immatriculation groupée, notamment dans les zones littorales ;
- la mise en place d'une procédure de remembrement urbain qui peut être déclenchée soit à l'initiative d'une autorité publique ou de propriétaires fonciers ;
- la consécration du principe fondamental d'équité foncière dans tous les processus de gestion foncière, de planification urbaine et d'aménagement du territoire. Cela implique notamment que l'affectation de biens immeubles à des servitudes d'utilité publique doit donner lieu à une procédure d'acquisition amiable soit par expropriation, soit par juste indemnisation.

8. Développer des mécanismes de financement innovants pour faciliter la mise en œuvre des documents d'urbanisme, éviter le sous-équipement des villes et mener à bien les opérations de réhabilitation et de rénovation, notamment dans les zones littorales. Pour ce faire, il est préconisé de :

- développer des formules de partage, entre les propriétaires fonciers, les communes et les aménageurs, de la plus-value foncière dégagée des opérations d'aménagement et d'équipement de terrains et d'affectation des sols ;
- renforcer la contribution du Fonds d'équipement communal et du système bancaire au financement des opérations d'extension, de réhabilitation et de rénovation urbaines des collectivités territoriales ;
- instaurer un système de compensation pour certains types de dommages au littoral sous forme de travaux de réparation, de réaménagement durable après exploitation, voire de compensation pécuniaire ;
- moderniser et améliorer le processus de recouvrement des impôts locaux.

9. Attribuer aux communes l'entière responsabilité d'instruire les dossiers et de délivrer les autorisations d'urbanisme en s'appuyant sur le guichet unique dématérialisé. Il convient pour cela de :

- simplifier et rendre les procédures d'autorisation d'urbanisme plus souples et plus transparentes ;
- permettre aux services compétents de l'Etat de contrôler la qualité de service de la gestion des autorisations par les communes, notamment à travers la plateforme numérique rokhas.ma ;
- évaluer en permanence et de façon transparente les performances des communes en matière d'urbanisme, notamment par le développement d'un label de qualité. Il s'agit d'encourager les communes des zones littorales à promouvoir la durabilité et l'attractivité du territoire à travers des actions et des projets labellisés.

10. Collaborer avec les universités et les instituts de recherche pour développer et mener des programmes de recherche scientifique multidisciplinaires sur le littoral.

11. Mettre en place un observatoire national du littoral comme un mécanisme de veille et d'aide à la décision dans le domaine du littoral.