



# Mobilité Durable

## vers de nouveaux modes de mobilité urbaine au maroc



Publié avec le soutien de la FFN

Friedrich Naumann  
STIFTUNG FÜR DIE FREIHEIT  
Fondation Friedrich Naumann pour la Liberté  
مُؤسسة فريدمان ناومان من أجل الحرية

**La mobilité durable**  
**Vers de nouveaux modes**  
**de mobilité urbaine au Maroc**



## TABLE DES MATIERES

- Note conceptuelle.....	05
- Brève présentation du Séminaire National sur la mobilité durable.....	09
- Vision Nationale en matière de mobilité durable.....	13
<b>M. Jamal RAMDANE</b>	
<i>Directeur de la Stratégie, des programmes et de la Coordination des Transports, Ministère de l'Equipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau</i>	
- Engagements du Maroc pour faire face au changement climatique dans le cadre de sa contribution nationale (NDC).....	19
<b>M. Abdelfattah SAHIBI</b>	
<i>Coordonnateur de la communication Nationale sur le Changement Climatique</i>	
- Recours aux énergies renouvelables dans le secteur du transport et mobilité.....	25
<b>M. Hassan HARRAK</b>	
<i>Directeur adjoint Société d'Investissement Energétique</i>	
- Intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques.....	35
<b>M Rachid BENABBOU</b>	
<i>Coordonnateur National du projet GEF-Transport</i>	
- Améliorer le transport public et la mobilité : les enseignements de l'expérience latino-américaine pour le Maroc.....	43
<b>Mme. Catherine PAQUETTE</b>	
<i>Institut de Recherche pour le Développement (IRD) –France</i>	
- Plan de Déplacement Urbain de la ville de Marrakech.....	47
<b>M Samir LAARIBIA</b>	
<i>Ingénieur à la Commune de Marrakech</i>	
- Rôle de la société civile dans la mise en valeur de l'importance de la mobilité urbaine durable.....	67
<b>M. Ahmed CHEHBOUNI</b>	
<i>Président du Centre de Développement de la Région de Tensift</i>	
- Brève présentation du CDRT.....	78





## Repenser nos modes de déplacement

Le constat du Changement Climatique (CC) est une réalité irréversible à laquelle il faut s'adapter et contribuer à atténuer les effets. La région Marrakech-Safi est particulièrement exposée à différents aléas climatiques tels que les sécheresses, les inondations, les phénomènes météorologiques violents et l'élévation du niveau de la mer.... Afin de contribuer à la lutte contre les effets néfastes de ces aléas, mais aussi de saisir les opportunités du CC, le CDRT en collaboration avec ses partenaires a décidé l'organisation de cette journée d'étude sur la mobilité durable et particulièrement à Marrakech.

En effet, de nos jours les villes fortement peuplées connaissent une croissance urbaine très rapide, leur taille grandit trop vite ; de nouveaux quartiers poussent en périphérie des grandes villes comme des champignons, des épiphénomènes. Le modèle urbain qui suppose une amélioration du niveau de vie semble ne plus fonctionner. La pollution atmosphérique liée aux transports que la ville multiplie, aux appareils de climatisation et de chauffage.... sont les responsables majeurs des gaz à effet de serre, ajouter à cela l'accumulation des déchets ménagers, les embouteillages monstres de la circulation, la prolifération des bidonvilles et de la criminalité, la pauvreté absolue.....

Les autorités locales et les responsables des collectivités territoriales, dont notre ville Marrakech, sont appelés à répondre aux nombreux défis d'aménagement, d'optimisation de la consommation d'énergie, à faire des transports publics une réelle alternative à la voiture personnelle, à l'amélioration de la qualité de l'air, à l'émergence d'éco-quartiers.... Ils sont invités aussi à s'inspirer des partenaires nationaux et étrangers des initiatives et bonnes pratiques liées à la mobilité urbaine durable et particulièrement celles tendant à

promouvoir les concepts de «smart cities», de «villes connectées» ou de «villes intelligentes».

Mais quelques soient l'action et la volonté des pouvoirs publics et des élus locaux déployées dans ce sens, sans l'implication, la sensibilisation et la participation active des citoyens, elles seront vouées à l'échec. C'est pourquoi il est nécessaire de générer et de susciter chez le grand public des changements de comportement et d'adopter des habitudes plus respectueuses de l'environnement, de les inciter à repenser leur mode de vie en entreprenant périodiquement des campagnes visant à faire connaître auprès du public les avantages et actions menées en faveur de la mobilité tels que les déplacements en vélo, à pied, les transports en commun, les nouveaux modes de transport (auto-partage, covoiturage, transport à la demande), voies vertes..... Enfin pourquoi ne pas créer un prix à décerner pour stimuler la prise de conscience des collectivités territoriales et du public sur le besoin d'agir contre la pollution causée par la circulation accrue de véhicules dans l'espace urbain. En réalité, il ne s'agit pas uniquement de lutter contre la pollution atmosphérique notamment la réduction des nuisances sonores, le désengorgement des centres urbains, la fiabilisation des transports en commun, mais également d'améliorer la qualité de la vie citadine.

Le CDRT, en collaboration avec ses partenaires, espère par l'organisation de cette journée d'étude sur la mobilité durable à Marrakech, contribuer à susciter le débat, stimuler la recherche et les études et adopter des recommandations susceptibles d'apporter des réponses aux préoccupations des décideurs locaux. Il souhaite également jouer son rôle d'acteur et d'aiguilleur conscient des transformations sociales et économiques que connaissent la région et ses principales agglomérations et notamment la ville de Marrakech qui semble subir plutôt que maîtriser son propre développement.

Le Président du CDRT

**AHMED CHEHBOUNI**

# Mobilité Durable

## Vers de nouveaux modes de mobilité urbaine au Maroc

*Séminaire organisé conjointement par  
La Direction Régionale de l'Environnement, Marrakech-Safi  
à travers le Projet «Renewable Energy for the City of Marrakech's Bus Rapid Transit System »  
Et le Centre de Développement de la Région de Tensift à travers son projet  
« Changement Climatique, vers une Mobilisation Collective (2CMC) ».*

### 1. CONTEXTE

Le thème de la « mobilité durable » est de plus en plus abordé au cours des dernières années, et intégré par les villes dans leurs diverses politiques d'aménagement et de transport. La montée des problèmes de l'externalité de congestion routière, de la croissance continue des nuisances et des émissions de carbone et de divers facteurs sociaux, ont contribué à questionner les paradigmes actuels du transport urbain.

L'usage du concept de « mobilité durable » incite à une réflexion plus large sur les comportements de mobilité, l'évolution des conditions socio-économiques et les parcours de vie des gens. La pratique de la mobilité durable implique donc de tenir compte du « capital de mobilité » de chaque personne habitant un territoire ainsi que d'une planification urbaine qui intègre à la fois l'aménagement du territoire et la gestion des transports urbains. Comme les défis à relever sont en grande partie similaires, il est préférable de s'y atteler de manière coordonnée, aux échelons communal mais aussi national.

Vu son impact social, économique et environnemental, la mobilité illustre bien cette conjugaison paradoxale d'objectifs auxquels sont confrontées les villes. Introduire des modes éco-mobiles c'est transférer le trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel tout en prenant en considération la dimension sociale qui tend parfois à être sous-estimée dans

les politiques publiques de mobilité durable, car la capacité de se déplacer est fortement discriminante.

Au niveau régional, Marrakech, ville touristique avec un potentiel économique et social grandissant, souffre de plus en plus d'énormes problèmes liés au transport tels que l'encombrement des principales artères, la pollution, l'accessibilité et bien d'autres. Pour son rayonnement et développement, Marrakech s'est engagée dans la trajectoire de mobilité durable, inscrite dans son plan de développement, et cherche aujourd'hui de façon concrète à développer des actions radicales dans la perspective de devenir une ville éco-mobile.

## 2. OBJECTIFS DE L'ATELIER

L'atelier a pour objet d'identifier les caractéristiques essentielles de la mobilité dans les villes du Maroc et particulièrement dans la ville de Marrakech, de souligner les défis liés au développement de la mobilité durable, de faire ressortir les éléments clés des actions susceptibles d'être menées et, enfin, de proposer des recommandations aux autorités régionales et locales.

Cette rencontre se veut également un espace d'échange d'expériences et des enseignements en matière de développement de projets intégrés de transport durable et des politiques publiques de transport innovantes, et ce respectivement à Marrakech via le projet « *Renewable Energy for the City of Marrakech's Bus Rapid Transit System* » et les nouvelles expériences en Amérique-Latine.

La séance de l'après midi sera réservée aux représentants des villes et experts invités, ainsi qu'aux membres de la société civile travaillant dans le développement durable. Elle aura pour objectif principal d'inciter et sensibiliser les décideurs à l'importance de généraliser le système BHNS et d'assurer la mise en œuvre dans les villes du Royaume de politiques de transport urbain durable, propre et efficace.

## 3. PARTICIPANTS

L'effort pour instaurer une mobilité qui soit durable nécessite des actions de la part des acteurs publics de l'aménagement du territoire, des opérateurs

privés des services de transport, des organisations de la société civile et bien d'autres intervenants, et cela à toutes les échelles territoriales.

A cet effet, plus de 80 d'intervenants sont invités aux différents échanges programmés dans le cadre dudit séminaire (départements ministériels, élus, autorités locales, universitaires, ONG....).

## Brève présentation du Séminaire National sur la Mobilité Durable

Le Centre de Développement de la Région de Tensift (CDRT) dans le cadre de son projet « Changement Climatique pour une Mobilisation Collective (2CMC) », appuyé par la Fondation Friedrich Naumann et la Direction Régionale de l'Environnement de Marrakech-Safi relevant du Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Energie, des Mines et du Développement Durable Chargé du Développement Durable en partenariat avec le PNUD et avec l'appui financier du FEM (Fonds pour l'Environnement Mondial) dans le cadre du projet «Renewable Energy for the City of Marrakech's Bus Rapid Transit System » ont organisé conjointement le 17 mai 2017 à Marrakech un séminaire sur la « *Mobilité Durable: Vers de nouveaux modes de mobilité urbaine au Maroc* ».

En effet, la mobilité urbaine évolue à une vitesse fulgurante et représente un enjeu économique, social et environnemental considérable pour les territoires. L'impact des transports dans notre société se manifeste par une augmentation continue des déplacements, la croissance des nuisances et des émissions des gaz à effet de serre et de leur impact sur l'environnement et la santé publique, l'augmentation des temps de transport, le partage de l'espace public et les phénomènes de congestion et de perte d'accessibilité engendrés, d'où la nécessité de s'interroger sur les paradigmes actuels du transport urbain et d'appréhender les problèmes de la mobilité durable touchant au cadre de vie, à la qualité de l'air, à la bonne gestion des espaces et à la transition énergétique.

Au niveau régional, Marrakech, ville touristique avec un potentiel économique et social grandissant, souffre de plus en plus d'énormes problèmes liés au transport tels que l'encombrement des principales artères, la pollution, l'accessibilité et bien d'autres. Pour son rayonnement et développement, Marrakech s'est engagée dans la trajectoire de mobilité durable, inscrite dans

son plan de développement, et cherche aujourd’hui de façon concrète à développer des actions radicales dans la perspective de devenir une ville éco-mobile. Puis les participants (et notamment le représentant du Conseil de Ville) ont passé en revue les projets modèles initiés par la ville de Marrakech concernant l’adoption d’une mobilité durable respectant l’environnement.

Tous les intervenants dont le représentant du ministère de l’équipement, du transport, de la logistique et de l’eau ;le Coordonnateur de la communication nationale sur le changement climatique ;Mme Catherine Paquette de l’IRD(France) ;le Vice-président du Conseil de Ville de Marrakech ;Mme la Représentante Résidente Adjointe du PNUD ;le Directeur de la Fondation Friedrich Naumann Pour La Liberté(FFN) ;Le Président du CDRT, le représentant de la Fondation Mohamed VI pour la protection de l’environnement.... ont été unanimes à relever que l’adoption de ce nouveau système innovant en périmètre urbain est de nature à contribuer à la protection de l’environnement et à la lutte contre les changements climatiques. Ils ont évoqué tous la recrudescence des problèmes liés à l’externalité de congestion routière, à la croissance continue des nuisances, à des émissions de carbone et à bien d’autres facteurs sociaux. Ils ont aussi précisé par la suite que ces éléments interpellent l’ensemble des acteurs à approfondir la réflexion à propos du transport urbain et des moyens à mettre en œuvre pour instaurer un système efficient de la mobilité durable dont la demande ne cesse de se faire sentir auprès de plus de 1 million de citoyens qui sont appelés à se déplacer quotidiennement . Les participants ont, en outre, appelé à prendre en considération les dimensions socio-économiques et environnementales dans la durabilité de la mobilité.

L’intérêt de cet atelier aura été sans nul doute la participation de tout ce panel si enrichi scientifiquement et professionnellement par la présence de spécialistes, de chercheurs, d’académiciens et de représentants des différents départements ministériels. Il s’agit d’un panel qui, conscient plus que jamais de l’importance cruciale de la mobilité, s’attela sur les différents problèmes liés à la dégradation du réseau routier dans différentes régions. Dans ce contexte, **M.JAMAL Ramadan**, le directeur de la stratégie, des programmes et de la coordination des transports au ministère de transports, de logistique et de l’eau

a indiqué que le transport détient 41% de la consommation énergétique, et émet près de 24 % du GES (gaz à effet de serre) précisant que la route ré索re à elle seule pas moins de 90% du trafic national. Cela nécessite la prospection d'une nouvelle vision en matière de mobilité durable, précisa l'orateur, dans la perspective d'optimiser le système du parc national de transport existant tout en réduisant l'effet pollution à son strict minimum.

De son côté, **M Abdelfettah Sahibi**, coordonnateur de la communication nationale sur les changements climatiques, a abordé dans son intervention le thème de " l'importance du transport et de la mobilité urbaine au niveau national évoquant dans ce cadre les principaux engagements pris par le Maroc en matière de la diminution des émissions à effet de serre. En effet, le transport émet 26% de GES, taux que les pouvoirs publics concernés s'engagent à atténuer pour le ramener à 14 % seulement.

A cet égard, **M Hassan Harak**, directeur adjoint de la Société d'Investissement Énergétique a précisé dans son intervention "Recours aux énergies renouvelables dans le secteur du transport et mobilité" que le développement ne pourra aboutir sans la concrétisation d'une mobilité durable et citoyenne qui serait en mesure de placer l'être humain au cœur de toute réforme. Cette doléance ne pourra être exaucée, selon l'intervenant, que si l'on parvient à maîtriser ce phénomène appelé pollution et à réduire toutes sortes d'émissions ayant effet négatif sur la qualité de vie des citoyens. La réalisation de ce vœu étant aussi conditionnée par l'amélioration du secteur de la santé publique et par la minimisation de l'empreinte du carbone accompagnée d'une baisse du coût de l'exploitation des véhicules.

Dans ce même contexte, la pertinente question de la durabilité de développement telle que présentée par **M Rachid Benabbou**, coordonateur national du projet " Intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques " a permis à l'assistance d'être éclairée sur certains défis qu'on ne peut relever qu'au vu d'un consensus et d'une convergence absolue de l'ensemble des intervenants.

Quant à **M Samir Laaribia**, représentant de la commune de Marrakech, il aborda pour sa part le côté statistique d'une étude élaborée par la commune

entre 2008 et 2010 et dont les résultats montrent clairement que les 2/3 de la population urbaine résident dans le côté « ouest » de la ville et que plus de 5,6 millions de personnes se déplacent quotidiennement. Le responsable communal devait préciser ensuite que le parc automobile est constitué d'une moyenne évaluée à 120 véhicules pour 1000 habitants et 240 motos (engins à deux roues) pour 1000 habitants.

Concernant les chiffres significatifs à retenir, on peut signaler :

- ✓ Au niveau mondial : le transport en milieu urbain émet à lui seul plus de 20% du gaz à effet de serre ; 92% de la population mondiale vit dans un environnement pollué ; 3 millions de décès prématuré/an à cause des maladies liées à la pollution de l'air
- ✓ Au niveau national : le transport urbain consomme plus de 41% de la consommation énergétique, émet 23% de GAS. A Marrakech, il y a actuellement 240000 deux roues dont les 2/3 sont des cyclomoteurs ; un budget d'1,2 milliard de dhs a été réservé pour contribuer à résoudre la problématique de la circulation et de la mobilité urbaine à Marrakech.

Les organisateurs ont aussi projeté un film documentaire sur la station solaire de recharge des bus électriques à Marrakech qui est prête. Les travaux de l'atelier se sont poursuivis l'après-midi et ont été clôturés par l'adoption de plusieurs recommandations dont entre autres :

- La création d'une cellule de veille au niveau de la région Marrakech Safi pour évaluer les politiques territoriales ;
- La mise en place des mécanismes de dialogue et de concertation ;
- La création d'un observatoire destiné à la recherche en matière de mobilité durable ;
- Le renforcement des capacités et compétences de la société civile pour suivre strictement et rigoureusement les recommandations émises lors de COP 22 ;
- L'encouragement de la recherche scientifique en matière de développement durable et changement climatique.

Plus de 80 personnes y ont assisté et le CDRT s'est engagé à publier les actes de cet atelier dans un livre en vue de le partager avec les acteurs de toutes les grandes villes du Maroc. Ce livre sera publié dans le cadre du projet 2CMC piloté par le CDRT avec le soutien de la FFN.

# VISION NATIONALE DE MOBILITE DURABLE

Jamal RAMDANE

Directeur de la stratégie, des Programmes  
et de la Coordination des Transports – METLE

## INTRODUCTION

### Forte croissance des déplacements :

- accroissement de l'urbanisation
- développement des activités commerciales et industrielles génératrices de trafic
- l'émergence de villes métropoles avec une extension urbaine et apparition des villes nouvelles



- Demande en déplacements en croissance
- forte pression aussi bien sur les moyens des transports publics que sur les infrastructures notamment en milieu urbain.

- Réseau autoroutier reliant les 10 plus grandes villes (1800 km)
- 1.700 km de voies expresses
- 2109 km de réseau ferroviaire
- Train à grande vitesse (200 km en cours et 1 500 km en 2035)
- 18 aéroports internationaux
- 13 ports maritimes de commerce
- 3 grandes zones logistiques (+60ha)



- Le transport détient 41% de la consommation énergétique
- Le secteur des transports dépend à 99% de produits pétroliers importés (qui représentent près de 8% du total des importations marocaines)
- 23% des émissions GAS
- La flotte de véhicules est en croissance de 6% par an

## TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

### Mobilité durable au cœur de la stratégie du METLE

La **mobilité durable** : des jalons dans l'élaboration des stratégies de transport, ....tout en continuant à :

- développer les liaisons autoroutières et routières express à travers le pays fluidifiant les flux et facilitant la mobilité
- développer les liaisons ferroviaires notamment les LGV afin de rehausser le niveau de l'offre ferroviaire et accompagner la croissance de la demande
- desservir les petites et moyennes villes mais aussi le monde rural dans le cadre de la politique routière.

Mais d'abord un SDMN des biens et des personnes pour la mise en œuvre des stratégies lancée dans différents modes de transport et établir la priorité non pas selon le mode mais selon les besoins du Maroc.

- Optimiser le système de transport existant
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport

### Quelques résultats du SDMN :

Au Maroc, la route est le principal mode de mobilité des personnes (90%) et du transport de marchandises (75%)

- La voiture particulière représente en moyenne 43% de la répartition modale au niveau national, elle reste le moyen de déplacement le plus utilisé mais sous-occupé (moyenne de 2)
- Le motif domicile-travail représente la MOITIÉ des déplacements
- Les déplacements groupés sont généralement dus à des liens de parenté ou des liens d'amitié entre les passagers
- La majorité des échanges de marchandises se fait entre les locaux des entreprises, sauf à Agadir où les échanges se font beaucoup plus entre particuliers en raison de l'activité agroalimentaire prépondérante dans cette région
- Les matériaux de constructions et les produits agroalimentaires sont les plus transportés au Maroc
- Le motif professionnel est le motif principal à l'origine des déplacements des marocains au sein du pays par voie aérienne
- Existence d'un potentiel assez important en terme de développement du transport multimodal : le ferroutage

## REALISATIONS EN FAVEUR D'UNE MOBILITE DURABLE

- Programmation de 1500 km de LGV pour desservir les grandes villes du Royaume;
- Promotion et développement du transport ferroviaire
- Extension des lignes de tramway reliant les villes de Rabat et Salé et celle pour la ville de Casa
- Mise en place d'une stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique
- Mise en œuvre du projet GEF-Transport « Intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes zones logistiques intégrées »

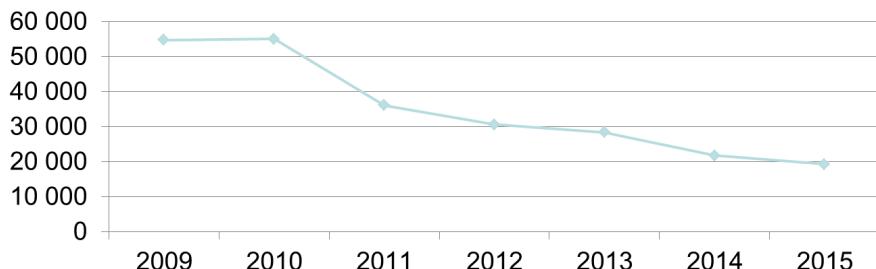
## TRANSPORT ROUTIER

- Rajeunissement du parc des transports routiers par l'instauration d'une prime

*Baisse du CO<sub>2</sub> jusqu'à 2015 : 2 956 599 t*

- Limitation de l'âge d'importation à 5 ans

*Baisse de CO<sub>2</sub> sur la période de 2011-2015 : 59 382 057 t*



- Introduction du contrôle des émissions polluantes au niveau du contrôle technique des véhicules :

+ Seuil de rejet des particules rejetées dans l'atmosphère (opacimètre)

+ Seuil de rejet du CO (analyseur de gaz)

### Les contrôles techniques défavorables 2015



- Adoption d'une norme de dépollution équivalente à la norme « Euro IV » pour l'homologation des véhicules neufs exigée pour les véhicules importés ou fabriqués localement :

**24 317 102 tonnes de CO<sub>2</sub> atténués durant les 5 dernières années**

## **SECTEUR DE LA LOGISTIQUE**

L'intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques :

- Mise en œuvre d'un programme de formation des formateurs à l'éco-conduite
- Installation de 1,5 MW de Panneaux Photovoltaïques sur le toit des entrepôts logistiques
- Shift modal de la route vers le rail

## **SECTEUR DE LA LOGISTIQUE : Le projet GEF-Transport**

### **Acquisition et installation des panneaux solaires photovoltaïques de 1,5 MW sur les entrepôts frigorifiques de la plateforme logistique de Zenata**

Réduction des émissions : 87322 Tonnes CO<sub>2</sub>

### **Développement et mise en œuvre d'une formation des formateurs à l'éco-conduite**

Développement de capacités d'au moins 50 personnes, du personnel du METL et de l'AMDL, sur le développement à faible carbone;

100 formateurs bénéficiant des formations en éco-conduite;

# ENGAGEMENTS DU MAROC POUR FAIRE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LE CADRE DE SA CONTRIBUTION NATIONALE (NDC)

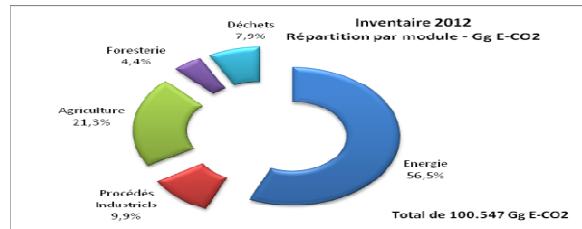
Abdelfetah SAHIBI

Coordonnateur National du Projet QCN-BUR2

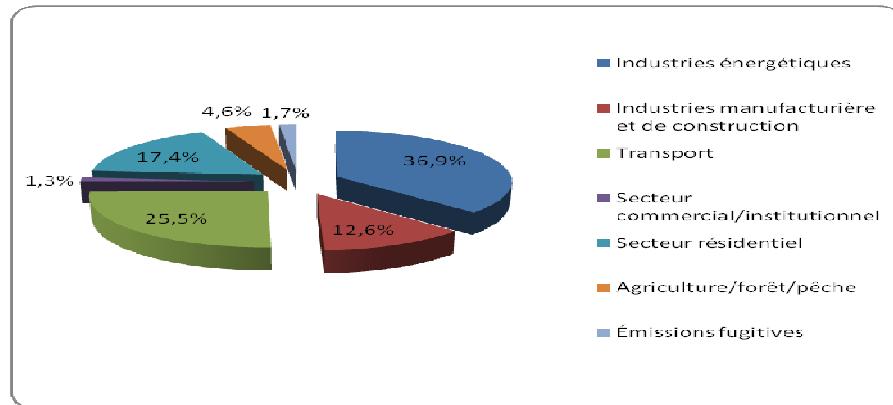
## CONTRIBUTION DU MAROC AUX EMISSIONS GLOBALES DES GES

Les émissions anthropiques nettes de GES au Maroc pour l'année 2012 sont évaluées à :

- 100 547,4 Gg Eq-CO<sub>2</sub>, soit
- 3,10 tonnes Eq-CO<sub>2</sub>/habitant
- Absorptions de CO<sub>2</sub> : 5 103,50 Gg



## REPARTITION DES EMISSIONS DU MODULE ENERGIE (2012)



Le texte adopté le 12 décembre impose aux pays des obligations dans trois domaines :

- la soumission des contributions nationales (NDC) et la poursuite des mesures nationales visant à atteindre les NDC ;
- la révision régulière des NDC, et
- la transparence pour ce qui concerne leur mise en œuvre et leur réalisation...

## Historique

Nov 2013

COP 19 Varsovie : Décision 1/C.P.19 de Varsovie invite tous les pays à soumettre ou à renouveler les préparatifs nationaux des contributions prévues déterminées au niveau national

NOV 2014

COP 20 Lima : Décision 1/C.P.20 de Lima + Renouvellement d'Invitation qu'elle a adressée à chaque Partie de communiquer au secrétariat de l'EPN

NOV 2015

Accord de Paris : Officialisation des NDC

L'élaboration des NDC au Maroc s'est faite autour d'une concertation qui a mobilisé tous les principaux secteurs et acteurs



## NDC Maroc

### OBJECTIFS INCONDITIONNELS

- Une réduction de **17 %** des émissions de GES en 2030 par rapport aux émissions projetées à la même année selon le scénario « cours normal des affaires » (CNA).

### OBJECTIFS INCONDITIONNELS

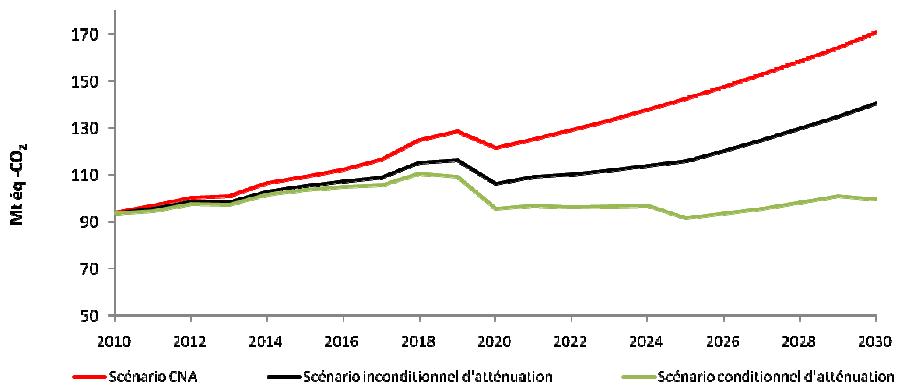
- Une réduction additionnelle de **25 %**

Objectif global

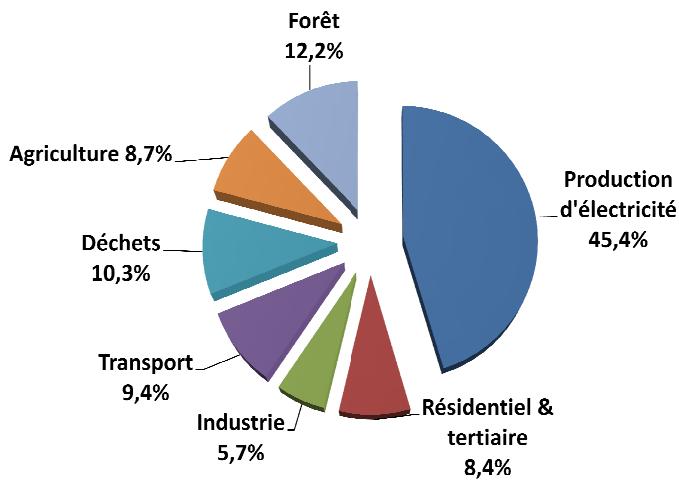
- 42 %** la réduction totale des émissions de GES en 2030 par rapport aux émissions projetées à la même année selon le scénario CNA

## ENGAGEMENTS DU MAROC DANS LE CADRE DE SON NDC

### Scénario CNA et les scénarios d'atténuation (incluant AFAT)



Répartition de l'effort d'atténuation attendu par secteur pour l'année 2030



### **Le secteur routier et urbain :**

Les véhicules légers représentent, environ, 50 % des émissions de GES et ce sera plus pour les années suivantes.

### **Consommations d'énergie et émissions de GES :**

➤ Automobiles :	47%
➤ Camionnettes :	12%
➤ Camions :	25%
➤ Transports en commun	14%
➤ Deux roues	2%

### **Caractéristiques :**

- Taux de motorisation des véhicules particuliers en fort accroissement : 5 à 6% par an.
- Entre 2010, 2030 et 2040, la plus forte croissance en consommation d'énergie et en émissions de GES : augmentations annuelles de plus de 5% par an
- En 2030, le secteur sera, avec l'agriculture, le plus fort émetteur net de GES
- Energies totalement d'origine fossile
- Nécessité de traiter les transports d'une manière prioritaire
- Le secteur accompagne directement la croissance économique

### **Contribution du secteur de transport dans la CDN Maroc**

#### **Scénario inconditionnel :**

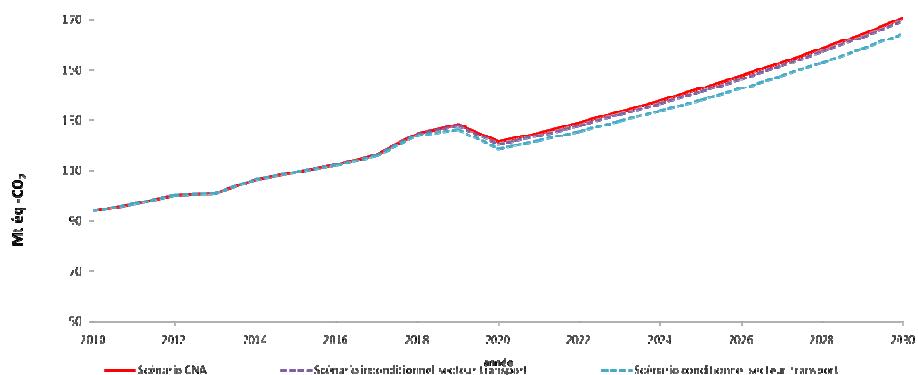
- les projets d'atténuation du secteur Transport participent à raison de 4% dans l'effort de réduction inconditionnelle de GES en 2030.
- En termes d'émissions évitées dans ce scénario, cela représente 1,167 Mt E-CO<sub>2</sub> par rapport à un total évité de 29,37 Mt E-CO<sub>2</sub> en 2030.
- 3 projets d'atténuation de GES ont été proposés à savoir:
- Extension du tramway de Rabat - Salé.
- Extension du tramway de Casablanca.
- Programme de renouvellement du parc des grands taxis.

#### Scénario conditionnel :

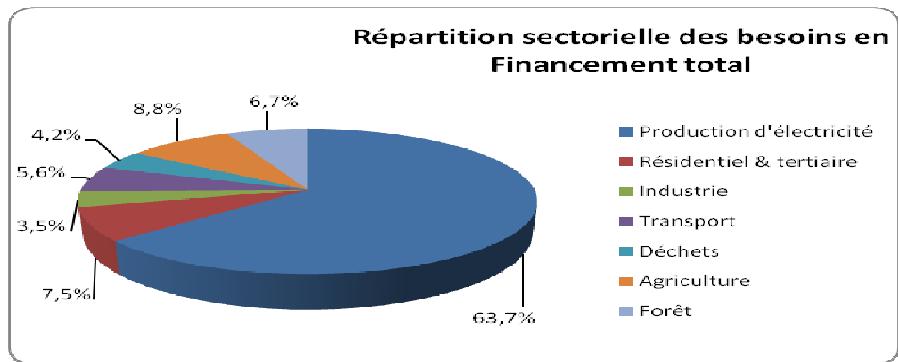
- Dans ce scénario, les projets d'atténuation du secteur Transport participent à raison de 11,7% dans l'effort de réduction conditionnelle de GES en 2030.
- En termes d'émissions évitées dans ce scénario, cela représente 4,99 Mt E-CO<sub>2</sub> par rapport à un total évité de 45,5 Mt E-CO<sub>2</sub> en 2030
- 2 projets d'atténuation de GES ont été proposés à savoir:
- Stratégie nationale de développement de la logistique
- Renouvellement des véhicules utilitaires de plus de 20 ans entre 2025 et 2030

#### Contribution globale :

- Dans la CDN globale (inconditionnelle et conditionnelle), les projets d'atténuation du secteur Transport participent à raison de 8,6% dans l'effort de réduction global de GES en 2030;
- En termes d'émissions évitées, cela représente 6,155 Mt E-CO<sub>2</sub> par rapport à un total évité de 71,9 Mt E-CO<sub>2</sub> en 2030.
- Le cumul des réductions des émissions de GES entre 2020 et 2030 des projets de ce secteur avoisine 49,8 Mt E-CO<sub>2</sub>, soit 9,5% des cumuls des réductions de l'ensemble des projets d'atténuation.



## Besoins en financement des projets de la NDC



## Récap données clés secteur Transport

Scénarios d'émissions	Emissions (Mt eq-CO <sub>2</sub> )		
	2010	2020	2030
CNA ou évolution tendancielle			
Global	829	121,8	179,8
Croissance annuelle (%)		2,5	
2020/2010			
2030/2020		3,5	
<b>Secteur transport</b>	<b>129</b>	<b>22,8</b>	<b>49</b>
Croissance annuelle (%)		1,8	
2020/2010			
2030/2020		4,8	
<b>Emissions: total (%)</b>	<b>14,8</b>	<b>19,4</b>	<b>28,4</b>
Scénario inconditionnel			
Global	829	107,1	142,5
Croissance annuelle (%)		1,4	
2020/2010			
2030/2020		2,9	
<b>Secteur transport</b>	<b>129</b>	<b>22,8</b>	<b>38,5</b>
Croissance annuelle (%)		5,8	
2020/2010			
2030/2020		4,9	
<b>Emissions: total (%)</b>	<b>14,8</b>	<b>21,1</b>	<b>28,6</b>
Scénario conditionnel			
Global	829	67,1	84,7
Croissance annuelle (%)		0,3	
2020/2010			
2030/2020		4,8	
<b>Secteur transport</b>	<b>129</b>	<b>10,9</b>	<b>32,5</b>
Croissance annuelle (%)		4,2	
2020/2010			
2030/2020		4,5	
<b>Emissions: total (%)</b>	<b>14,8</b>	<b>21,8</b>	<b>32,9</b>

# RE COURS AUX ENERGIES RENOUVELABLES ET L'EFFICACITE ENERGETIQUE DANS LE SECTEUR DE TRANSPORT ET MOBILITE

Hassan HARRAK

Directeur adjoint

Société d'Investissement Energétique

## PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ D'INVESTISSEMENTS ENERGÉTIQUES

### Qui sommes nous?

Créea depuis Février 2010 (d'après le décret n°2-09-410 du 30 Juin 2009), la SIE est aujourd'hui l'outil de référence de l'Etat en matière d'investissement dans le secteur de l'énergie, et plus particulièrement celui des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique. La SIE constitue un maillon important au sein du dispositif national et vise à jouer son rôle pour contribuer à atteindre les objectifs fixés par la stratégie nationale promulguée par le Ministère de l'Energie, des Mines, et de Développement Durable sous l'impulsion de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu l'assiste.

## Nos missions par secteur :



### LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ DE SOURCE RENOUVEAABLE

La contribution de la SIE au PSM se traduit par la prise de participation directe et/ou capital dans l'Agence Solaire nationale MASEN à hauteur de 25%. La SIE accompagne le Programme

National Eolien Intégré de 1300 MW piloté par l'ONEE et intervient sous forme de prises de participations directes en capital dans les sociétés projets (SPV) créées.



### LA MOYENNE TENSION

La SIE entreprend de couvrir le secteur de la MT pour le développement de petits projets, principalement par le développement de mini-centrales photovoltaïques distribuées sur le territoire national.

La SIE finance directement ou indirectement et/ou capite les projets rentables, en particulier pour le secteur de la valorisation énergétique des déchets.

L'approche est proactive pour la production d'électricité renouvelable et au fil de l'écoulement de l'articulation pour la production suivant un modèle IPP en préparation de la définition des conditions réglementaires qui seront éclairées par le futur décret d'application.



### L'EFFICACITÉ ENERGÉTIQUE

La SIE propose des solutions appropriées à chaque projet d'efficacité énergétique en offrant ces montages financiers adaptés. Ces projets s'inscrivent du partenariat public privé pour une meilleure gestion des actifs publics. Ce secteur d'intervention donne lieu à 3 filières:

- L'éclairage public
- Le bâtiment public
- L'industrie
- La mobilité

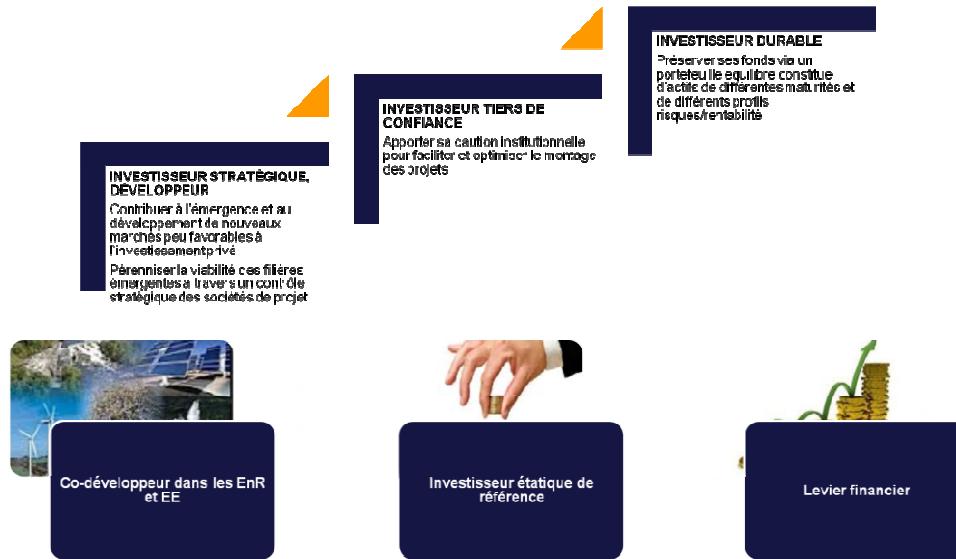


### L'AMONT INDUSTRIEL

Participations au capital de sociétés pour favoriser le développement des chaînes de valeurs industrielles dans le Royaume pour les 5 premières années d'intervention de la SIE :

- La solaire
- La biomasse
- L'efficacité énergétique

## Principes régissant notre positionnement :



## EFFICACITE ENERGETIQUE ET ENERGIE RENOUVELABLE TRANSPORT/MOBILE

### Le choix de la mobilité électrique

« L'efficacité énergétique constitue aujourd'hui, avec les énergies renouvelables, une nouvelle révolution dans le secteur énergétique de par l'évolution technologique qui assure une corrélation entre ces deux composantes. Elles devraient être intégrées et prises en considération dans les décisions d'investissement et de choix technologique dans l'ensemble des secteurs clés et gros consommateurs d'énergie, notamment l'industrie, le bâtiment, le transport, l'éclairage public et l'agriculture »

Extrait du Message de Sa Majesté le Roi Mohammed VI que dieu l'assiste, d'acceptation du Prix du Visionnaire en Efficacité Energétique, attribué au Souverain le 08 mai 2017 à Washington lors du Forum mondial sur l'Efficacité énergétique.



### Contexte :

- ✓ Le secteur du transport urbain est l'un des secteurs au cœur des enjeux liés au changement climatique au niveau mondial.
- ✓ Au Maroc, le secteur du transport est le premier consommateur d'énergie avec plus de 41% de la consommation nationale en pétrole. Il contribue également à plus de 23% des émissions de gaz à effet de serre. La croissance annuelle de la consommation de carburants dans ce secteur évolue rapidement avec un rythme supérieur à 5% par an.
- ✓ La volatilité du prix du pétrole, bien qu'actuellement bas, impose une réflexion sur des solutions alternatives durables. Plusieurs pays dont la Chine, le Japon et la Corée ainsi que quelques pays européens développent des solutions opérationnelles dans l'utilisation et l'industrialisation massive en mobilité électrique.

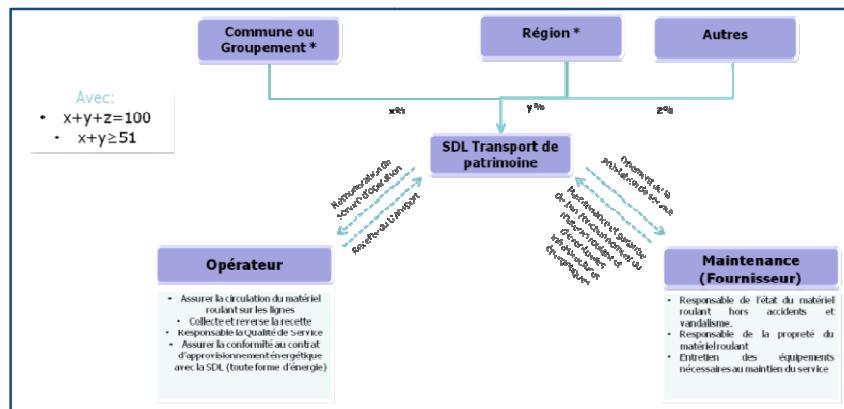


## Objectifs :

- Assurer une mobilité durable et citoyenne
  - Diminuer la Pollution et Améliorer la santé publique
  - Minimiser l'empreinte carbone
  - Baisser et rationaliser le coût d'exploitation des véhicules
  - Mutualiser les infrastructures de recharge
  - Promouvoir la culture de l'efficacité énergétique.
  - Améliorer la compétitivité du territoire

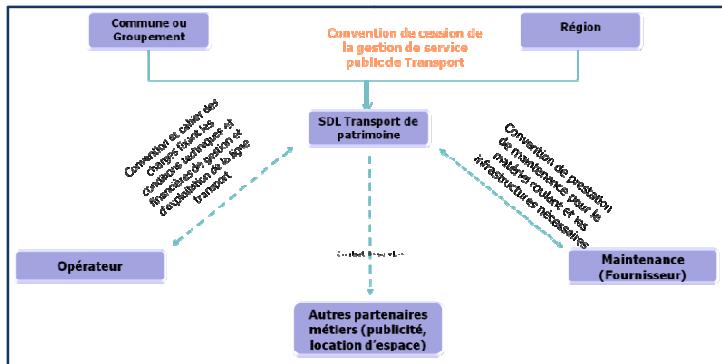


## Le modèle institutionnel générique : Structure SDL de patrimoine :



(\*): 51% doit être de droit public (commune, région). Les 49% de parts restantes peuvent être de droit privé (partenaires publics ou privés).

## Le modèle contractuel générique : Structure SDL de patrimoine :

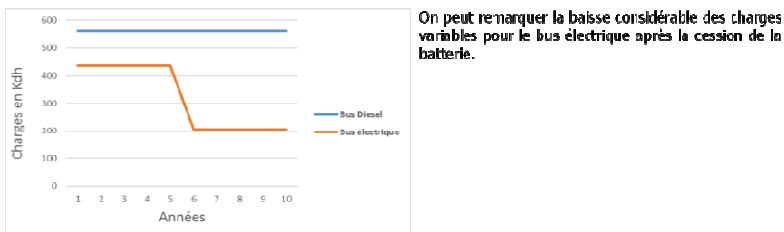


## Le modèle économique :

### COMPARATIF DES CHARGES VARIABLES PAR BUS ET PAR JOUR (BASE : 300 KM)

	BUS DIESEL	BUS ELECTRIQUE	
Coût d'achat du bus	12m : ND 16m : 4 MDH HT	12m : 1.9 MDH HT 16m : 2.5 MDH HT (3.5 MDH HT pour le Full Electrique)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Base 300 km/jour avec une consommation de 40 l/100km</li> <li>Optimiser le prix du kWh avec source renouvelable.</li> </ul>
Energie	120 litres	300 kWh	
Prix Energie en Dh / unité	9.30 (***)	1.10	
Energie en Dh	1 116.00	300.00	
Pneumatique, Assurance	108.00	108.00	
lubrifiant	75.00	5.00	
Pièces de rechange	174.00	52.20	
Leasing batteries	-	634.00 (*)	
<b>Total charge par Jour</b>	<b>1 543.00</b>	<b>1 189.20</b>	
Charges variables sur 1 an	563 195.00	434 058.00	<b>Economie : 129 137 Dhs (**)</b>
Charges variables sur 5 ans	2 815 975.00	2 170 290.00	<b>Economie : 645 685 Dhs</b>
Charges variables sur 10 ans	5 631 950.00	3 200 580.00	<b>Economie : 2 431 370.00 Dhs</b>

### EVOLUTION DES CHARGES VARIABLES ANNUELLES SUR 10 ANS

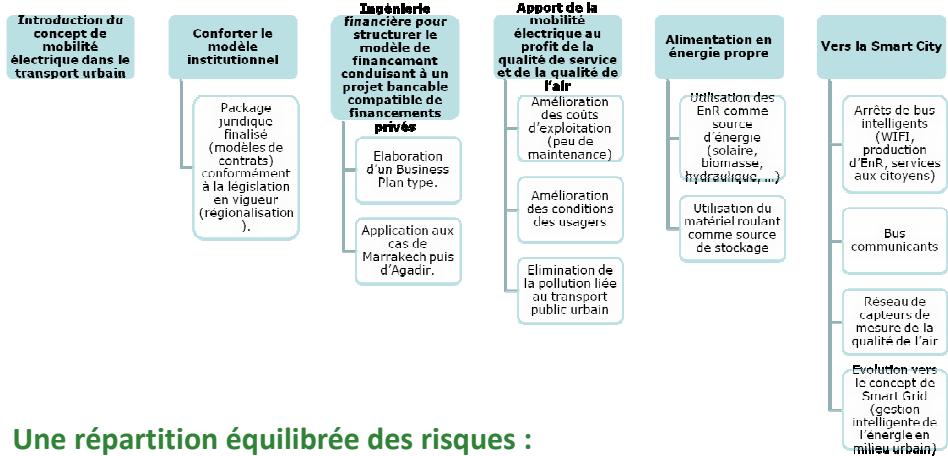


### ECONOMIE GLOBALE SUR LES 21 BUS

	BUS DIESEL	BUS ELECTRIQUES	
Charges variables sur 10 ans (Dhs)	118 270 950.00	67 212 180.00	<b>Economie : 51 058 770.00 Dhs.</b>

On arrive à une économie globale sur les charges variables de **51 MDH** sur 10 ans pour les 21 bus.

## Apports de la SIE :



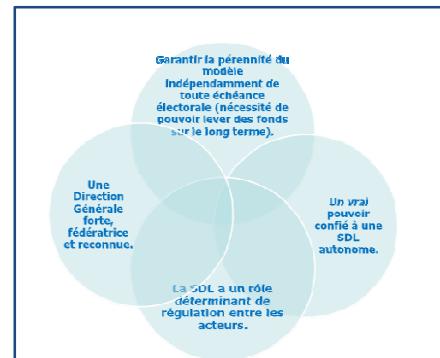
## Une répartition équilibrée des risques :

Transfert des risques de la collectivité vers la SDL Patrimoine et les partenaires opérateurs (transporteurs, mainteneurs):

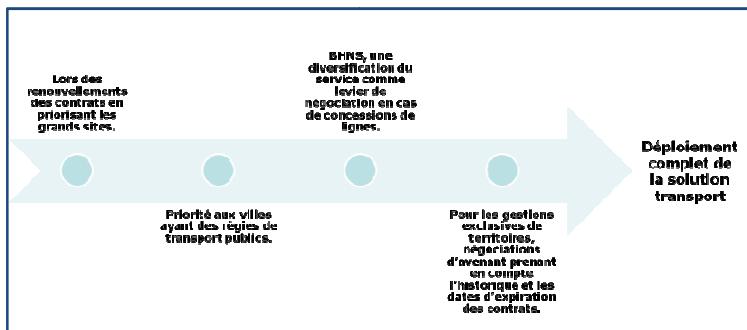
Risques	Activité	Responsabilité
<b>Technologique</b>	Définition du niveau de service (lignes et offre de transport), choix des solutions techniques (Matériel roulant, infrastructures, etc., ...)	SDL Patrimoine
<b>Industriel</b>	Prendre en charge de manière forfaitaire les coûts pour assurer la circulation du matériel roulant, la collecte et le versement de la recette.	Opérateurs
<b>Commercial</b>	Aléas sur le chiffre d'affaires par le support des variations de la fréquentation et le choix d'une politique volontariste pour augmenter la part de marché des transports en commun.	SDL Patrimoine

## La gouvernance :

Plusieurs leviers pour appliquer une nouvelle politique de transport:



## Déploiement progressif :



## La brique technologique « Made in Morocco » : Projet Bus électrique

- Le projet consiste à la construction d'une unité industrielle de fabrication de bus électriques dernière génération (Ultra-Light) « Made in Morocco ».
- Une gamme de bus et trolley bus électriques de 6, 8, 12 et 18m sera mise à disposition sur le marché national et international.
- L'unité aura une capacité de production à terme de plus de 1000 bus électriques par an.
- La création à moyen terme de près de 500 emplois directs et indirects qualifiés avec un objectif à terme de 2000 emplois.

### LES SPONSORS DU PROJET ET INVESTISSEMENT

YANGTSE: 50%	MARITA GROUP : 35%	SIE : 15%
Entreprise de production de bus basée à Wuhan, en Chine. Expert dans le domaine des technologies de pointe appliquées aux techniques de transport les plus modernes. YANGTSE Ltd est un membre du Comité d'experts de la Chine En Mobilité urbaine.	Entreprise marocaine active dans le domaine de l'immobilier et de l'industrie. Marita Group prévoit d'investir dans le développement et la fabrication de bus urbains au Maroc.	La SIE est une société anonyme à capitaux publics, ayant un triple rôle : structure d'investissement, co-développeur de projet et levier financier.

Investissement	Participation de la SIE
Le montant d'investissement total du projet est estimé à 1,2 Milliards de Dirhams, étalement sur 5 ans.	15% en Fonds propres : 54 MMAD

### CONSEILLERS FINANCIERS DU PROJET

- Les partenaires se sont appuyés sur l'expertise de la banque Conseil UPLINE Corporate Finance (Groupe BCP) comme conseillers financiers du projet (structuration financière, réalisation de Due Diligences, confrontation des hypothèses...).

Un système innovant de transport électrique	Lancement de 10 bus
<p>Le projet consiste en la mise en place d'un réseau de transport collectif basé sur des bus électriques de haute qualité sur les deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) déjà aménagées par la commune reliant les deux pôles du centre-ville (Koutoubia et Bab Doukkala) aux grands quartiers périphériques. Les infrastructures électriques sont en maîtrise d'œuvre et d'ouvrage nationales.</p> <p>Au cours de l'année 2017, Marrakech sera dotée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 Bus électriques de 12m.</li> <li>• 20 Bus électriques de 18m.</li> <li>• 2 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) déjà aménagées par la ville de Marrakech.</li> <li>o Ligne M'hamid et Ligne Massira reliant les deux pôles du centre-ville (Koutoubia et Bab Doukkala) aux grands quartiers périphériques.</li> </ul>	<p>Tout au long de la COP22, My Electrical Auto a assuré le transfert (A/R) des participants au départ des endroits connus de la ville vers les lieux de la conférence et ce de 6h30 du matin à 22h30 du soir.</p> <p>Budget consacré à l'opération:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget Matériels roulants 25 MDH soit 2.5 MDH par Bus de 12m.</li> <li>• Budget leasing des batteries équivalent carburant de 19000 DH/mois et par Bus (cession après 5 ans et garantie de 8 ans).</li> <li>• Budget infrastructure, sous-station électrique et ligne aérienne de contact 32 MDH (pour les 35 Bus), soit un ratio de 2.6 MDH le kilomètre.</li> </ul> 

### ENERGIE PROPRE POUR L'ALIMENTATION DES BUS

Dans le cadre de la stratégie de développement durable, la solution globale inclue une alimentation électrique basée sur l'énergie propre renouvelable

produite par le biais d'une centrale solaire de 1MW dont l'installation est prévue sur le site du centre de maintenance.



### Accompagnement des communes par la SIE :

#### Assistance à maîtrise d'ouvrage :

- Fourniture du package juridique (voir le slide « Le modèle contractuel générique : Structure SDL de patrimoine »).
- Réduction du risque technologique.
- Structuration du financement (Business plan), et Levée des fonds.
- Développement de modèles qui vont être généralisés par la suite
- Assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'alimentation en électricité verte.

Extrait du Message Royal d'acceptation du Prix du Visionnaire en Efficacité Energétique:

*« Nous réitérons Notre engagement constant au niveau national, régional et continental à déployer tous les efforts pour favoriser un climat de développement durable de l'efficacité énergétique »*

INVESTIR UN AVENIR RESPONSABLE!

# Intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques

M. Rachid BENABBOU  
Coordonnateur National du Projet

## 1. BREF APERÇU SUR LE PROJET

**Pourquoi:** Pour l'intégration du changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques.

**Pour Qui:** Pour le Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau, les partenaires du projet (AMD, OMCL, SDD, ONCF, SNTL, AMEE, CGEM-FT, CDG, SAZ) et tous les professionnels du secteur.

**Où :** Zone Logistique Multi-flux de la Région du Grand Casablanca.

**Comment :**

- 1- Le renforcement des capacités des institutions et des politiques publiques pour le développement à faible carbone du secteur du transport au Maroc;
- 2- Le développement du réseau des ZLMF du Grand Casablanca en tant que projet-modèle de NAMA ;
- 3- L'opérationnalisation des mesures d'atténuation à travers des investissements de mise à niveau des zones logistiques du Grand Casablanca.

**Combien et Quand :** Budget de 2.474.429 USD sur Quatre années 2016-2019.

### Objectif stratégique

- Contribuer à la réduction de 35% les émissions de GES liées au transport routier de marchandises.

## Objectifs du projet

- Introduire la dimension du changement climatique dans le secteur de la logistique au Maroc.
- Développer le concept de la logistique à faible carbone, avec un focus sur le schéma logistique régional de Casablanca, en tant que modèle pilote.
- Développer des mesures d'atténuation des émissions des GES, et promouvoir leur réPLICATION dans d'autres zones au Maroc.

## Résultats attendus

**Résultat 1:** Les institutions, les politiques publiques et les réglementations sont renforcées pour le développement à faible carbone du secteur du transport au Maroc.

**Résultat 2:** Le réseau des ZLMF du Grand Casablanca est développé en tant que projet-modèle de mesure d'atténuation appropriée au niveau national ("NAMA") dans le cadre de la stratégie nationale de la logistique.

**Résultat 3:** La mesure d'atténuation ("NAMA") est rendue opérationnelle à travers des investissements de mise à niveau des zones logistiques dans le cadre du Plan Régional de la logistique du Grand Casablanca.

## Coût global du projet: 123.556.961 USD

<i>Sources de financement</i>	<i>Montant en dollar (USD)</i>
• Contribution du Gouvernement Marocain	121.082.532
• Contribution du FEM (Don)	2.274.429
• Contribution du PNUD	200.000

## Bénéfices attendus et réductions directes des GES estimées

Bénéfices attendus	Réduction des émissions directes
Formation à l'éco-conduite des conducteurs qui serait associée au schéma régional logistique du GC.	87 321 tCO <sub>2</sub> ;
Installation de 1,5 MW de PV sur le toit des entrepôts de la plateforme logistique de Zenata.	32 745 tCO <sub>2</sub>
Renouvellement de la flotte grâce à la création d'une ligne de crédit, en collaboration avec le Fonds National des Transport (5000 camions concernés).	18 322 tCO <sub>2</sub>
Shift modal de la route vers le rail.	872 756 tCO <sub>2</sub>
Amélioration de la maintenance et du contrôle technique des véhicules de marchandises.	491 373 tCO <sub>2</sub>
Total des émissions directes évitées	1 502 517 tCO <sub>2</sub>

## 2. ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET

### Mission de renforcement institutionnel et de compétences pour le développement d'une logistique à faible carbone.

+ 03 Directives élaborées

- Directive 1 sur l'inventaire des émissions de GES;
- Directive 2 sur les mesures d'atténuation des émissions de GES;
- Directive 3 sur les Mesures, Reporting et Vérification (MRV).

+ Guides thématiques pour la facilitation de la mise en application des directives élaborés.

+ Modules de formation du personnel du METL, l'AMDL et des autres partenaires du projet élaborés.

+ Formation dispensée: 60 personnes formées.



### *Sessions de formations dispensées*

#### **Acquisition et installation des panneaux solaires photovoltaïques de 1,5 MW sur les entrepôts frigorifiques de la plateforme logistique de Zenata**

##### **Partenariat Public Privé**

- Signature d'une convention de financement partiel entre le projet GEF-Transport et la SNTL le 18 juillet 2016 en marge des travaux de la MED- COP à Tanger, pour appuyer la réalisation de cette activité;
- Signature d'une convention d'Assistance Technique entre l'AMEE et la SNTL, le 18 juillet 2016 en marge des travaux de la MED- COP à Tanger, pour accompagner la réalisation de cette activité.
- Processus de concertation avec le sous-comité thématique de suivi de cette activité initié le 12 avril 2016.
- Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) élaboré par la SNTL pour lancer l'AO des travaux de la 1ère tranche de mise en œuvre de la convention, mai-août 2016.
- AO lancé le 19 septembre 2016 et l'ouverture des plis a eu lieu le 17 octobre 2016 mais ledit AO est infructueux.



*Partenariat Public Privé - Cérémonie de signature des conventions*

- DCE révisé par la SNTL et avec l'appui de l'AMEE;
- AO relancé: ouverture des plis le 23 février 2017 et analyse des offres en cours par une commission dédiée à cet effet.

**Mission de développement et mise en œuvre d'une formation des formateurs à l'éco-conduite**

- Profilage et besoins en matière de développement de la formation des formateurs à l'éco-conduite, réalisé;
- Kit de formation des formateurs à l'éco-conduite, en cours d'élaboration;
- Révision du cadre juridique régissant la conduite professionnelle pour y intégrer la formation à l'éco-conduite, en cours d'élaboration.

**Mission de conception et d'élaboration d'une stratégie et d'un plan communication pour la promotion du projet GEF-Transport**

- Diagnostic élaboré et comprend:
  - Le bilan d'image et l'étude de perception ;
  - La revue des initiatives de communications locales et le benchmark international.
- Résultats du diagnostic restitués avec les partenaires le 16 mars 2017.
- Stratégie de communication élaborée.
- Plan de communication en cours d'élaboration.



*Atelier de restitution du diagnostic réalisé le 16 mars 2017*

**Participation au groupe travail SSATP sur le partage et la diffusion des bonnes pratiques à Marrakech le 21 février 2017**



**Participation aux side event en marge des travaux de la COP 22 à Marrakech le 11 novembre 2016**



**Participation à la rencontre nationale sur la mobilité urbaine, pour le lancement de Mobilise Your City, organisée par le Ministère de l'Intérieur à Rabat, le 27 octobre 2016.**

**Participation à la journée METL sur la protection de l'environnement et le développement durable, à Rabat le 9 septembre 2016.**

**Mission de « Conception et réalisation d'une enquête et d'un inventaire des émissions de GES des flottes routière et ferroviaire dédiées au transport de marchandises ».**

- Première version des Termes de Référence présentée au sous comité thématique de suivi, le 10 février 2017.
- Termes de Référence finalisés et Dossier d'Appel d'Offres élaboré.
- Lancement en cours de l'Appel d'Offres de l'étude.

**Gouvernance et Implication des parties prenantes**

- 5 Sous-comités thématiques sont mis en place pour le suivi des missions lancées.
- 13 réunions des 5 Sous-comités thématiques sont tenues pour l'examen et la validation des Termes de référence des missions engagées et ou celles en cours de lancement et des premiers livrables produits.

**Contribution pour l'égalité de genre**

- La présence des femmes est remarquable dans les sous-comités thématiques de suivi;

- Près de 28% des femmes ont bénéficié à la formation sur le développement d'une logistique à faible carbone, dispensée du 03 au 21 avril 2017 à Rabat.

### **3. ACQUIS :**

A ce stade, la mise en œuvre des activités engagées contribuera à:

- Initier le développement des éléments d'une politique de Changement Climatique au niveau du METLE.
- Fournir des outils de planification, implémentation et suivi évaluation pour le développement d'une logistique sobre en carbone.
- Fournir un modèle réplicable de production et d'utilisation d'énergie propre dans les plateformes logistiques.
- Initier la promotion de l'Efficacité Energétique à travers l'adoption de l'éco-conduite.

### **4. PERSPECTIVES A COURT TERME**

Lancement de la mission de « Développement d'un cadre réglementaire, institutionnel et financier permettant la promotion de la mise en place des dispositifs politiques et mesures pour l'atténuation des émissions de GES dans le secteur du fret au Maroc ».

Lancement de la mission de « Développement d'un ensemble de lignes directrices pour établir les critères nationaux d'éligibilité, de conception et de qualité des NAMAs transport ».

Etablissement d'une convention de recherche entre le METLE et une école nationale d'ingénieurs pour « le développement des facteurs d'émission spécifiques au secteur du fret marocain et le développement d'un ensemble de méthodes pour le calcul des émissions de GES ».

Réalisation d'une enquête pour la détermination du tonnage susceptible d'être transféré de la route vers le rail.

Lancement de la mission de « Conception et réalisation d'un inventaire des émissions de GES et système MRV au niveau des plateformes logistiques du Grand Casablanca ».

# Améliorer le transport public et la mobilité Les enseignements de l'expérience latino-américaine pour le Maroc

Catherine Paquette

Institut de Recherche pour le Développement – France

## Une entrée en matière vers une ville plus durable

L'introduction de lignes de bus à haut niveau de service :

Un moment clé pour les métropoles latino-américaines

Impact bien au-delà du transport et de la mobilité

### Et pourtant...

Un impact non planifié (objectifs de mise en place souvent à courte vue)

Une "réforme" du transport public très partielle et imparfaite

### Le transport public dans les métropoles latino-américaines:

#### LE TEMPS D'AVANT

Des villes qui fonctionnent avant tout avec un transport public de type "artisanal"

#### Grand Mexico

*Transport collectif (tous types confondus):*

*68,5% des déplacements motorisés - 65%: transport artisanal*

*10 millions de déplacements quotidiens - Unités de moyenne et petite capacité*

*Le principe « un homme-un bus »: 90% de l'offre de transport public concédé*



## Le transport public: "ennemi public n°1"

- ❖ Embouteillages
- ❖ Pollution atmosphérique
- ❖ Insécurité



## L'introduction de lignes de bus à haut niveau de service

A partir du début des années 2000

Dissémination rapide à partir du modèle de Bogota: Transmilenio

Aujourd'hui: la plupart des métropoles + villes intermédiaires



## Un début de réforme du transport public fréquemment critiqué

- ❖ Fréquente absence d'intermodalité et d'intégration tarifaire
- ❖ "Bi-modalité": seulement quelques axes, le reste ne change pas
- ❖ Parallèlement: investissements dans des infrastructures routières intra-urbaines qui encouragent parallèlement l'usage de l'automobile
- ❖ Toujours la bonne solution?



**Et pourtant...**

**une vraie transformation de fond engagée dans les villes grâce aux BHNS**

**Point de départ d'une réforme de la mobilité urbaine**

- ❖ Reprise en main par les villes d'un secteur largement dérégulé
- ❖ Changement de pratiques des usagers et des opérateurs
- ❖ Multiples actions dans le domaine du transport public et de la mobilité: axes de transport non confinés, développement de la mobilité douce, téléphériques urbains

**Changement de paradigme  
dans le domaine du transport urbain**



**Point de départ d'une reconquête de la ville,  
au-delà du transport et de la mobilité**

- ❖ Des interventions dans le domaine de la mobilité à celles sur l'espace public
- ❖ Prise de conscience qu'on peut vraiment améliorer la ville
- ❖ Articulation transport/urbanisme: début de mise en œuvre du concept de *Transit Oriented Development* (TOD)

## **Changement de paradigme dans le domaine de l'aménagement urbain**



### **Conclusion**

**Les BHNS : des déclencheurs**

**La meilleure entrée en matière vers des villes plus durables?**

**Les “imperfections” des systèmes mis en place : secret de leur réussite?**

# ETUDE ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA VILLE DE MARRAKECH

Samir LAARIBYA

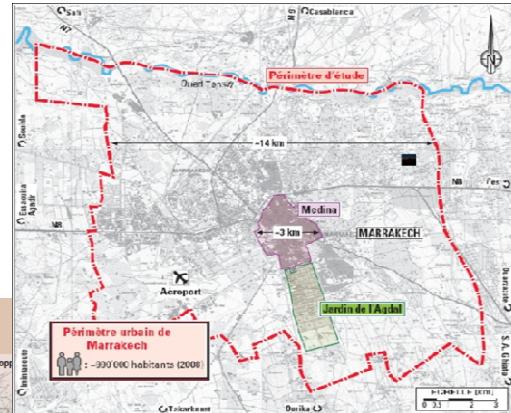
Chef de division des études stratégiques et planification  
Commune Urbaine de Marrakech

## SYNTHESE ETUDE PDU 2008-2010

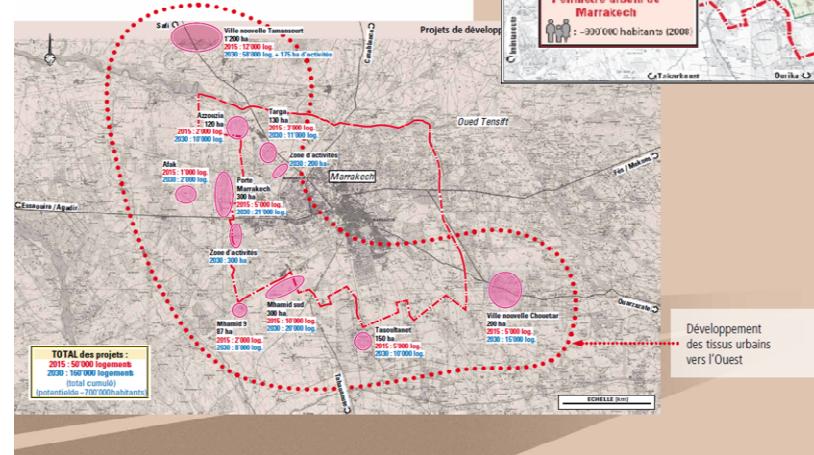
### MARRAKECH : DÉVELOPPEMENT URBAIN IMPORTANT

#### Données de la ville

- Population (hab.) : 900 000 (Ville)  
240 000 (Rural)
- Lits touristiques : 50.000
- En 2030, plus de 50 % de la population de Marrakech habitera dans les quartiers Ouest de la ville.



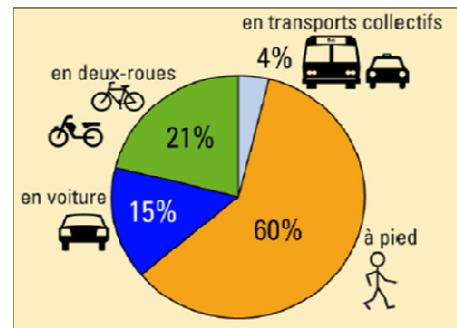
Plan des déplacements urbains de Marrakech



## DIAGNOSTIC MULTIMODAL DU FONCTIONNEMENT ACTUEL DES DÉPLACEMENTS

### DONNEES 2008

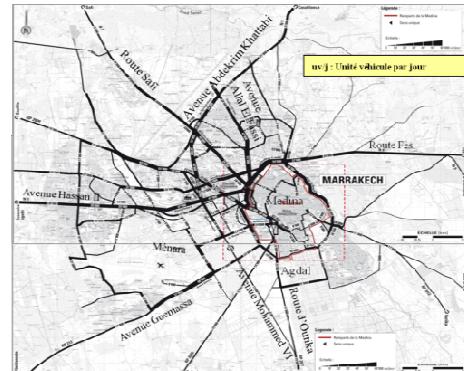
- 5,6 Millions de déplacements (tous modes) générés par jour à Marrakech.
- Taux moyen de motorisation :
  - 120 voitures pour 1 000 hab.
  - 240 deux-roues pour 1 000 hab.



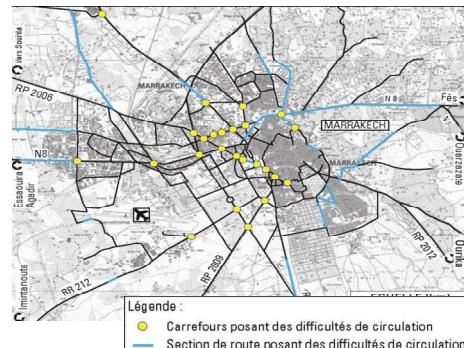
### Charges du trafic journalier importants:

- Avenue Abdelkrim Khattabi : 57.000 uv/j
- Avenue 11 Janvier : 54.000 uv/j
- Avenue Allal El Fassi : 51.000 uv/j
- Avenue Hassan II : 41.000 uv/j

### Diagramme de charge du trafic journalier (uv/j) en 2008



### Localisation des points noirs à Marrakech



## REGULATION

- Carrefours à feux fonctionnant de manière isolée selon un programme rigide;
- De nombreux carrefours structurants sans feux.



## RESEAU ROUTIER

- Absence de hiérarchie claire des voies de circulation, et discontinuité de la voirie;
- Problèmes de saturation de la voirie dans le centre de Marrakech aux périodes de pointes.



## TRANSPORTS COLLECTIFS

- Réseau de bus peu lisible et faiblement hiérarchisé.
- Niveau de service offert aux usagers médiocre.
- Vitesse commerciale des bus faible.



## STATIONNEMENT

- Stationnement illicite sur la chaussée perturbe la fluidité et diminue la capacité du réseau routier
- Saturation de l'offre en stationnement dans le centre ville et dans la Médina.



## 2 ROUES ET PIETONS

- Occupation du domaine public par les activités artisanales et commerciales
- Absence de couloir dédié aux deux roues
- De nombreuses pistes cyclables existantes servent fréquemment de zones de stationnement



## PRÉSENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS À MARRAKECH

### Transports collectifs périurbains et interurbains

Bus périurbain



Grand taxi



Autocar interurbain



### Transports collectifs urbains

Bus urbain



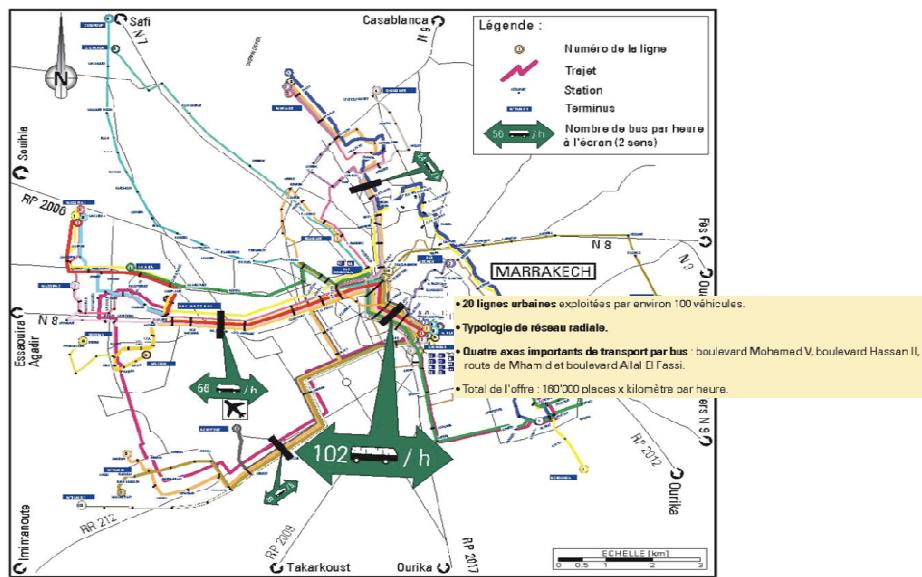
Petit et grand taxi



Calèche

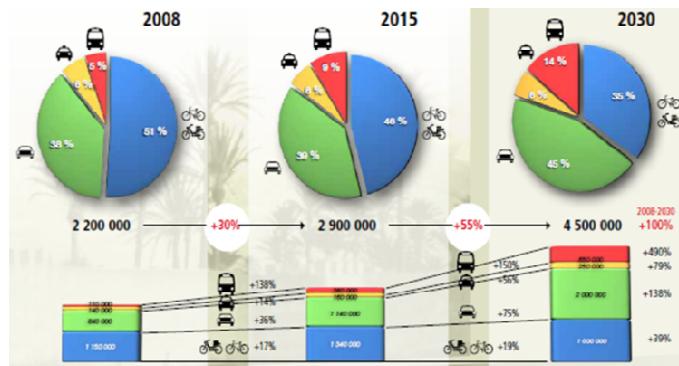


## OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS À MARRAKECH (LIGNES DE BUS (ÉTAT 2008))

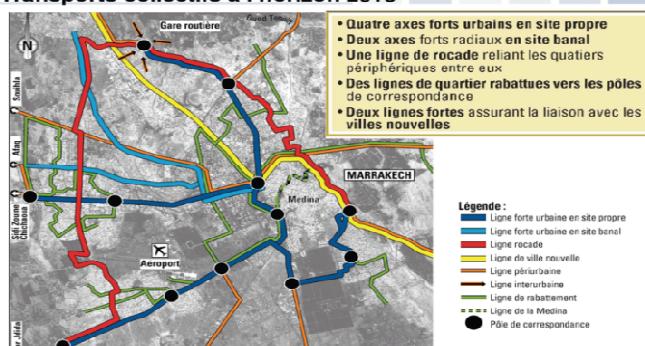


# SCÉNARIO MULTIMODAL DES DEPLACEMENTS DE LA VILLE DE MARRAKECH 2015-2030

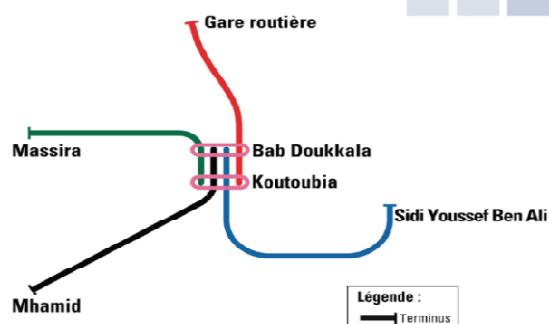
## GESTION DE LA DEMANDE EN DÉPLACEMENTS [DÉPL./JOUR]



### Transports collectifs à l'horizon 2015



### Principe d'exploitation des 4 lignes fortes

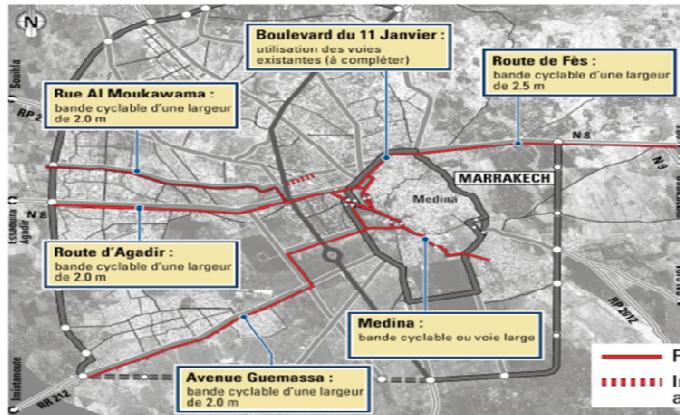


## BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

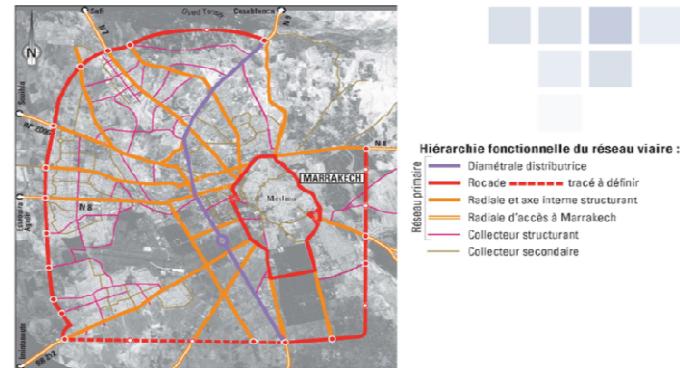


- Caractéristiques :**
- Infrastructure de qualité
  - Niveau de service performant et pérenne
  - Matériel roulant en cohérence avec le service offert
  - Identification forte du service ou de la ligne

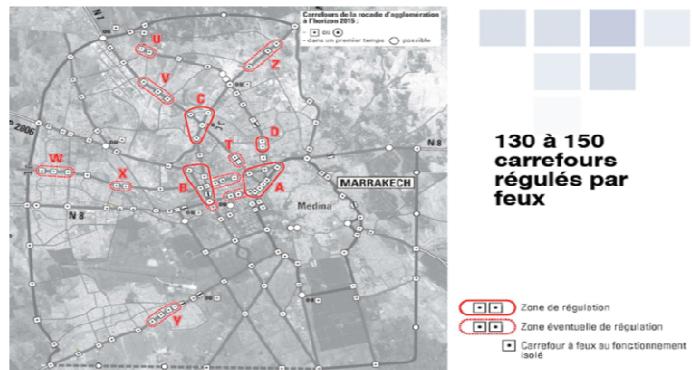
## RESEAU DEUX ROUES STRUCTURANT (2015):



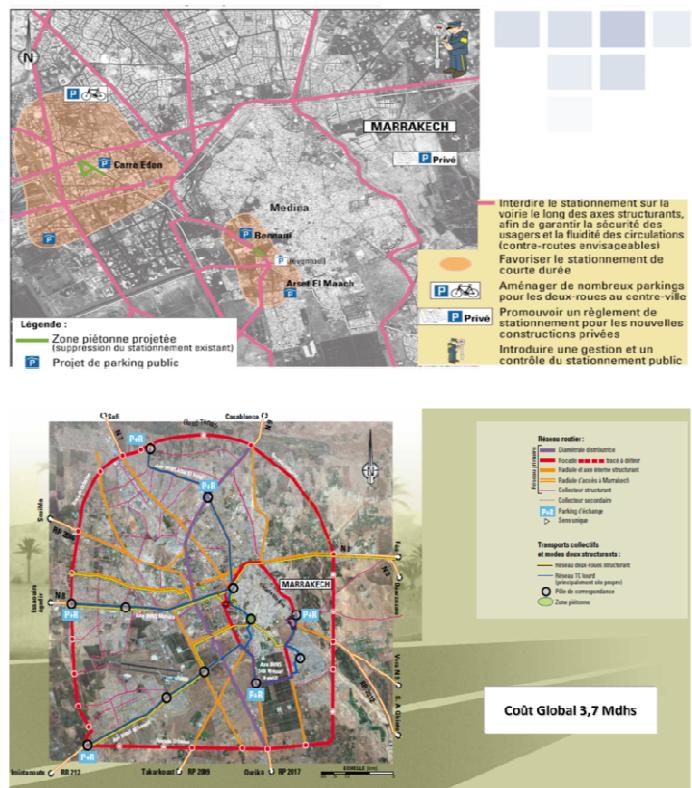
## HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER:



## Pré-stratégie de régulation des carrefours à feux (2015) :

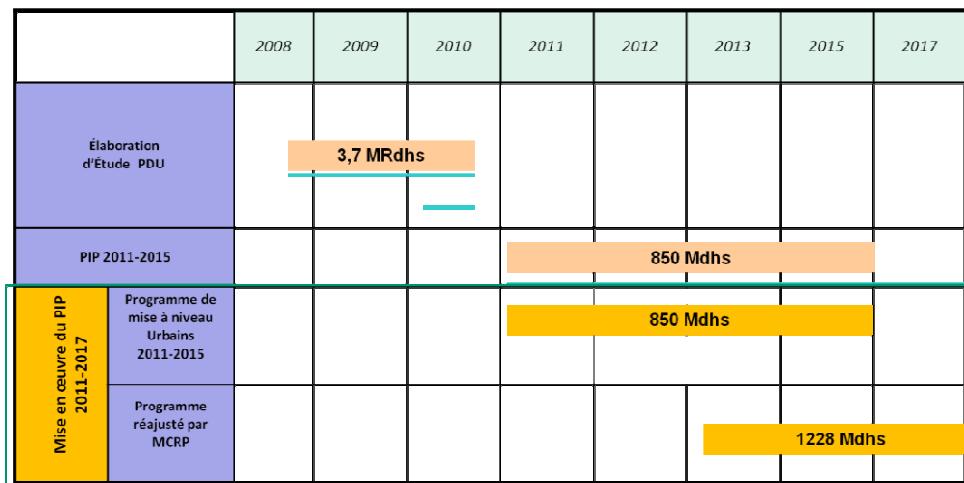


## Stationnement (2/2) :



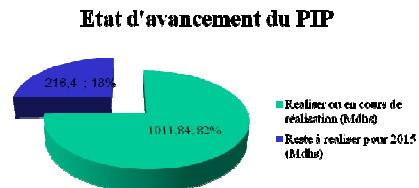
# MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA VILLE DE MARRAKECH PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PRIORITAIRE 2011-2015-2017

## Planification de l'étude et mise en œuvre du PDU de la ville de Marrakech

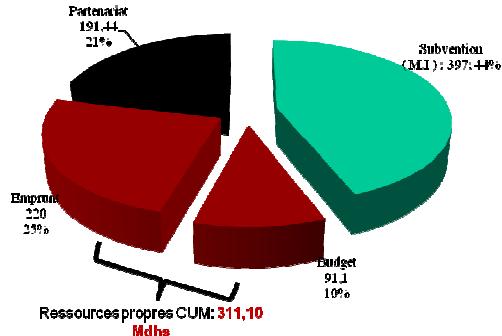


## Etat d'avancement des projets programmés par le PIP / PDU 2011 -2015-2017

	Réalisé en cours de réalisation (Mdhs)	Projection accueille 2017 (Mdhs)
Etudes	118,6	136
Amenagement de l'avenue Guemassa en site propre pour BHNS	126	156
Amenagement de l'avenue Hassan II en site propre pour BHNS	74	131
CONSTRUCTION ET CALIBRAGE DE LA ROCADE INTERNE	74	131
Construction de la rocade urbaine	175	258
CONSTRUCTION D'UNE TREMIE AU NIVEAU DU CARREFOUR BAB LAKHMISS Y COMPRIS OA SUR OUED ISSYL	80	80
MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE RÉGULATION DE LA CIRCULATION	19	19
Réaménagement de certains voies et carrefours	217,24	246,24
RÉAMÉNAGEMENT ET CALIBRAGE DE LA DIAMÉTRALE DISTRIBUTRICE (AV ABDELKrim AL KHATTABI ET ROUTE CASABLANCA )	107	107
Déplacement de la gare routière	80	80
	1011,84	1228,24



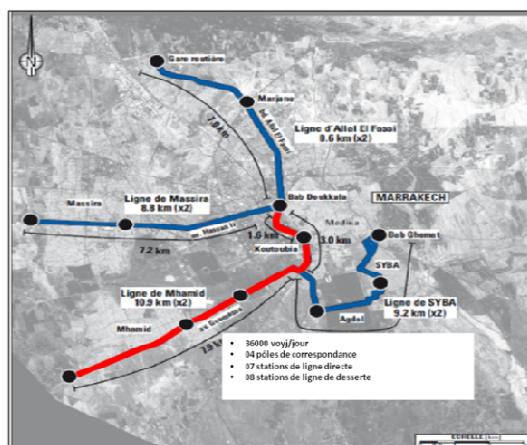
## Contribution des partenaires à la réalisation de la première tranche PIP/PDU



## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE MARRAKECH 2011-2015-2017 (Exemple de projets exécutés ou en cours)

1. Travaux de réaménagement de l'axe de (BHNS) M'hamid;
2. Travaux de réaménagement de l'axe de (BHNS) Massira;
3. Travaux de construction rocade reliant la route de Fès à la route de Casablanca (y compris ouvrage d'art);
4. Travaux de construction de la rocade interne medina;
5. Travaux de construction d'une trémie au niveau du carrefour bab lakhmiss;
6. Travaux construction de la nouvelle gare routière de la ville de marrakech;
7. Travaux d'aménagement du carrefour de la Place Massira;
8. Projet accessibilité aux personnes à besoins spécifiques

## AMÉNAGEMENT DE L'AXE BHNS VERS MHAMID



### CARACTERISTIQUES :

Longueur de l'axe 10.9 Km avec une fréquence de 3 min

### Profil en travers 2 et 3 BHNS

### LATERAL SUD

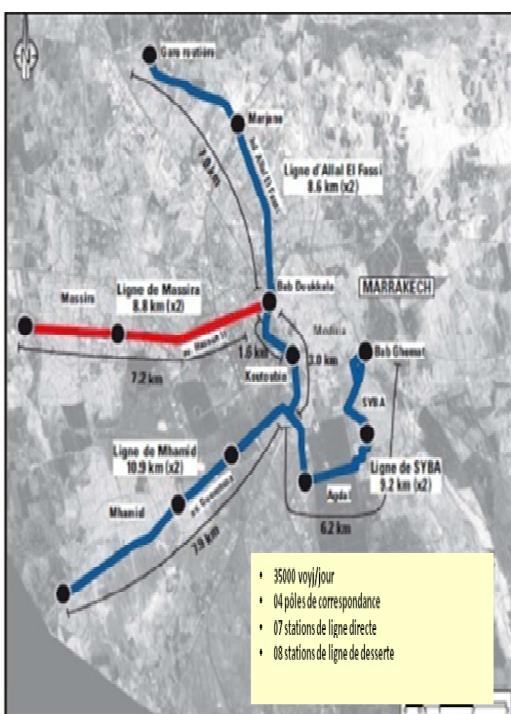


Coût global: 156 Millions DHS

**Réalisation des travaux de réaménagement des axes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) M'hamid**



**AMÉNAGEMENT DE L'AXE BHNS VERS MASSIRA**



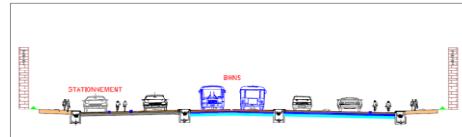
**CARACTERISTIQUES :**

Longueur de l'axe 8.8 Km avec une fréquence de 3 min:

**Profil en travers BHNS CENTRAL ET 2x2 VOIES**



**Profil en travers BHNS CENTRAL ET 1x2 VOIES**

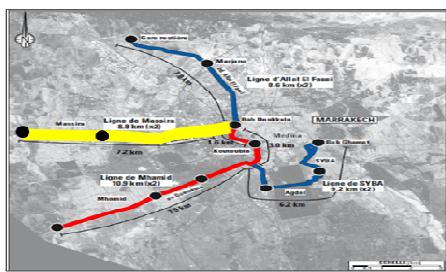


**Coût global: 131 Millions DHS**

## Réalisation des travaux de réaménagement des axes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Hassan II



### PROJET DES BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)



AXE BHNS AVENUE HASSAN II (MASSIRA)



AXE BHNS AVENUE GUEMASSA (MHAMID)



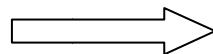
AXE BHNS AVENUE GUEMASSA (MHAMID)

Le projet consistera à la mise en place d'un réseau de transport collectif basé sur des bus électriques de haute qualité sur les deux lignes en site propre de bus à haut niveau de service (BHNS) déjà aménagées par la commune, en l'occurrence Ligne M'hamid et Ligne Massira reliant les 2 pôles au centre-ville (Koutoubia et Bab Doukkala) aux grands quartiers périphériques.

## Composantes du Système Trolleybus

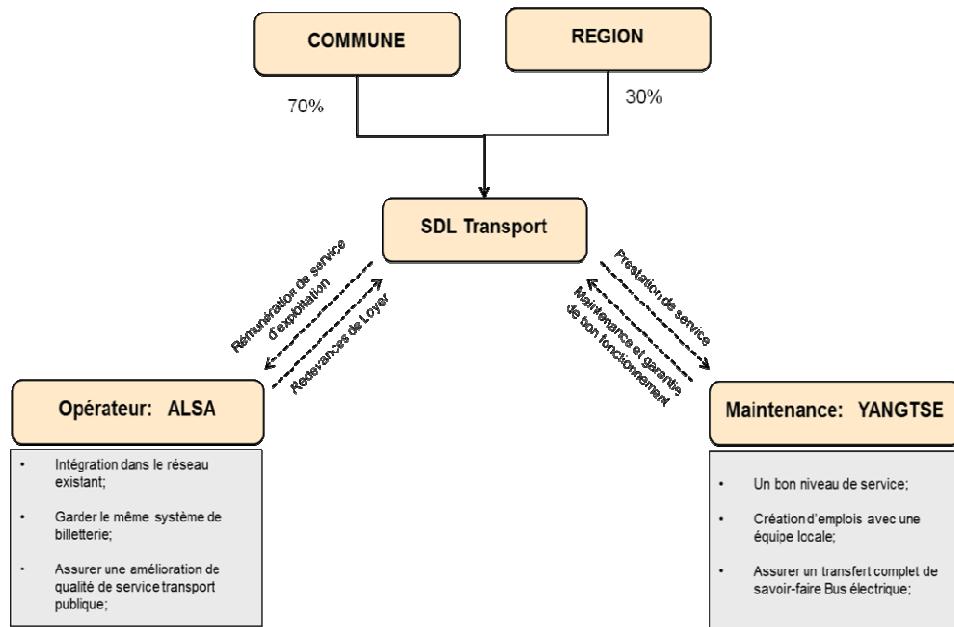


Alimentation en  
Energie Propre



Energie propre pour l'alimentation des bus





### ROCADE RELIANT LA ROUTE DE FÈS À LA ROUTE DE CASABLANCA (Y COMPRIS OUVRAGE D'ART)





## ROCADE INTERNE MEDINA



**COUT DU PROJET: 131 MDhs**

- Tronçon 1 : Entre Bab Lakhmis et Bab Ghmate (2,6 km) :

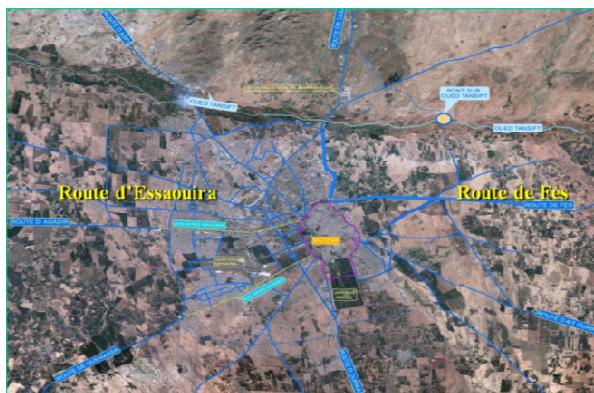
Avancement : 100%

- Tronçon 2 : Entre Avenue Moulay Rachid et la route d'Amézmiz :

Avancement : 100%



## AMÉNAGEMENT DE LA PENETRANTE SUD EST MARRAKECH



- Tronçon (Commune Marrakech) 8Km :
  - Avancement : 99%.
- Tronçon (DRETL) 23Km :
  - Avancement : 95%.

**COUT DU PROJET : 250 MDhs**



## REAMENAGEMENT DE CERTAINS VOIES ET CARREFOURS

**COUT DU PROJET : 34 MDhs**





**Fiche: Travaux d'aménagement de deux carrefours: Place Massira et Route Safi au niveau de la rocade F**

<b><i>Nature des Travaux</i></b>	<b><i>Montant (Dhs)</i></b>
- Voirie	8 000 000,00
- Assainissement	
- Espace vert	400 000,00
<b>Total</b>	<b>8 400 000,00</b>

*Avancement : Projet achevé*



## CONSTRUCTION D'UNE TRÉMIE AU NIVEAU DU CARREFOUR BAB LAKHMISS

- Travaux de construction d'une trémie:
  - Avancement : 100 %

**COUT DU PROJET : 70 MDhs**



## CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE GARE ROUTIERE DE LA VILLE DE MARRAKECH

**COUT DU PROJET : 60 MDhs**

**AVANCEMENT :**

Lot Gros œuvres, étanchéité et charpente métallique: 90%

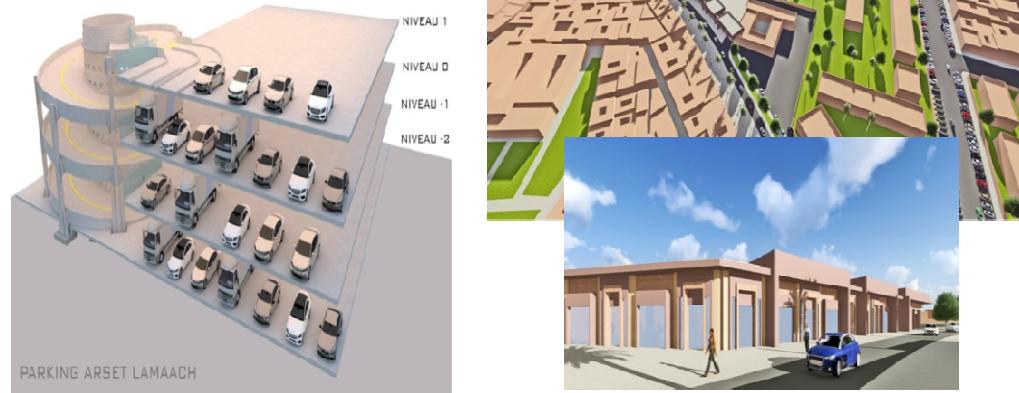
Date livraison : Décembre 2017





### PARKING ARSET LAMAACH

COUT DU PROJET : 7 MDhs



## PROJET ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES À BESOINS SPÉCIFIQUES

COUT 1ère tranche : 12 MDhs

Amélioration d'accessibilité dans certains avenues, bâtiments publics et jardins

1ère tranche : 12.000.000,00 dh, soit:

- Bâtiments: Siège de la wilaya et siège de la commune → 100%
- Jardins : Arsat Moulay Abdeslam et de Jnane Harti → 100%
- Avenues : Av. Mohamed VI et Av. Moulay Rachid Hassan I → 100%

COUT GLOBAL DU PROJET : 45 Mdhs



# Rôle de la société civile dans la mise en valeur de l'importance de la mobilité urbaine durable

**Prof. Ahmed CHEHBOUNI**

Président du Centre de Développement de la Région de Tensift

ONG Reconnue d'utilité publique et

Membre observateur de la convention cadre des

Nations unies sur les changements climatiques

## 1. Eléments du contexte

- Marrakech: une agglomération millionnaire (1242000 habitants en 2020 selon les projections), métropole régionale à vocation touristique.
- Le déverrouillage foncier opéré depuis les années 90 à conduit à l'étalement urbain et à des espaces disparates.
- Le modèle générique de planification urbaine a montré ses limites et a donné lieu à des effets pervers, particulièrement en matière de gestion des réseaux techniques des transports, des personnes et des marchandises.

## 2. Problèmes-clés

- Etalement urbain de l'agglomération : un choix hasardeux et coûteux (trajets plus longs, pollution, etc.) en l'absence d'une stratégie des transports urbains (personnes et marchandises).
- Gestion des réseaux de transports urbains non seulement au niveau technique mais aussi au niveau socio-économique (demande sociale et usages), et, aussi et surtout, environnemental et humain (salubrité de l'air et accidents de la circulation).
- Offre de transports collectifs insuffisante et inadaptée.
- Accroissement de la demande sociale en modes de transports motorisés (taux de motorisation est en progression constante).
- Réseau viaire saturé

- Difficultés de stationnement dans les parties centrales de la ville (médina, Guéliz, etc.).
- Des accidents fréquents, dramatiques et coûteux.
- Emissions des polluants importants avec un impact sur l'environnement et la santé publique



### PRINCIPALES CAUSES AVP

1. Influence de l'alcool
2. Excès de Vitesse
3. Non respect des mesures sécurité routière (Sièges Enfants, Casques. Tél).
5. Mauvais aménagement des routes
6. Véhicules peu sûrs, Vétustes, Pollueurs



## FAITS ET CHIFFRES..

- 1<sup>ère</sup> cause de mortalité / morbidité par traumatismes.
- + de 50 % des tués: jeunes adultes de 15 à 44 ans.
- Les AVP coûtent aux pays entre 1 et 2 % de leur PIB. Les AVP: effets néfastes sur la santé, l'économie et la société

## 3. Quelles solutions durables ?

- Adopter un mode d'analyse plus transversal et faire des efforts réels en prospective territoriale du développement de l'agglomération à des horizons significatifs (2030 et au-delà).
- Partir de la demande sociale exprimée par les différents usages et mobilités (non motorisés et motorisés) en identifiant :
  - (1) les grands profils d'usagers;
  - (2) les grands modes de transports (personnes et marchandises), coûts, réseau viaire disponible et son état;
  - (3) les différentes contraintes en termes de concurrence entre usagers, modes, difficultés urbanistiques, environnement, etc.

## AVP:POINTS NOIRS

SAC 1 : ARST MAACH	SAC 2 : GUELIZ	SAC 3 : SYBA
ROUTE ESSAOUIRA	AV. ALLAL EL FASSI	ROUTE MEKNES
ROUTE SAFI	RP. BEN TBIB (MAJORELLE)	ROUTE NAKHIL
ROUTE AZZOUZIA	RP. MAHATTA	ROUTE OUARZAZATE
ROUTE LAMHAMID	RP. OURIKA	ROUTE AIT OURIR
AV. MOHAMED VI	RP. BAB FES	ROUTE OUED ISSIL
ROUTE CHRIFIA	RP. MEKNES	AV. EL MADARISS
	RP. BAB NKOB	AV. GOLF
	AV. AHMED OUKALA	
	AV. BELLARIF (SAKAR)	
	ROUTE CASA	
	RP. FAC. SCIENCES	

Vitesse	limitée à 45 km/h
Autorisation de circuler	Brevet de Sécurité Routière
Casque	Obligatoire pour le conducteur et le passager. Le non-port du casque ou le port d'un casque non homologué est sanctionné par une amende. Les casques doivent être conformes aux normes de Sécurité.
Assurance obligatoire	Assurance de responsabilité civile
Transport d'un passager	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interdiction de transporter un passager de moins de 14 ans</li> <li>- Interdiction de transporter plus d'un passager</li> <li>- Siège et repose-pieds obligatoires pour le passager</li> </ul>
Eclairage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositif réfléchissant rouge à l'arrière</li> <li>- Dispositifs réfléchissants visibles latéralement</li> <li>- A l'avant : 1 projecteur (jaune ou blanc)</li> <li>- A l'arrière : 1 feu rouge</li> </ul>



- ✓ Encourager la marche à pied et le vélo
- ✓ Améliorer le transport collectif
- ✓ Optimiser le réseau routier et son utilisation
- ✓ Mieux gérer le stationnement
- ✓ Promouvoir les véhicules propres
- ✓ Réduire les besoins de mobilité (encouragement au télétravail. *le report du transport de marchandises et de passagers vers le ferroviaire dans une période où les émissions de GES dues à la circulation routière repartent à la hausse*).

### **Amélioration des infrastructures routières en rase campagne**

- Aménagement des points noirs
- Construction de plus de pistes cyclables sécurisées
- Aménagement des carrefours
- Élargissement de certaines routes
- Réalisation des programmes annuels de signalisation routière

### **Communication, sensibilisation et éducation routière**

- Élaboration en coordination avec les chaînes régionales d'un plan médiatique intégré de sensibilisation à la sécurité routière
- Opérations "amis de la route";
- Sensibilisation des conducteurs professionnels ;
- Sensibilisation des usagers des motocycles : opération un casque pour la vie.





## ARTICLES DE PRESSE

## Lutte contre les changements climatiques La mobilité durable, un outil efficient pour Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Les participants à un séminaire organisé mercredi dernier, à Marrakech, sous le thème «La mobilité durable : Vers de nouveaux modes de mobilité urbaine au Maroc», ont souligné que l'adoption d'une mobilité durable constitue un outil efficient pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre les changements climatiques.

Les intervenants à cette rencontre organisée conjointement par le secrétariat d'État chargé du Développement durable, en partenariat avec le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et avec l'appui financier du Fonds pour l'environnement mondial (FEM), dans le cadre du projet «Renewable Energy for the City of Marrakech's Bus Rapid Transit System», et le Centre de développement de la région de Tensift (CDRT), appuyé par la Fondation Friedrich Naumann, ont été unanimes à relever que l'adoption de ce nouveau système innovant en périmètre urbain est de nature à contribuer à la protection de l'environnement et à la lutte contre les changements climatiques. Les participants ont, en outre, appelé à prendre en considération les dimensions socio-économiques et environnementales dans la durabilité de la mobilité. Après avoir souligné que le transport en milieu urbain émet à lui seul plus de 20% du gaz à effet de serre au niveau mondial et que 92% de la population mondiale vit dans un environnement pollué, les participants ont passé en revue les projets modèles initiés par la cité ocre concernant l'adoption d'une mobilité durable respectant l'environnement.

Les participants ont, par ailleurs, relevé que la mobilité urbaine évolue à une vitesse fulgurante et représente un enjeu économique, social et environnemental considérable pour les territoires, ajoutant que l'impact des transports dans notre société se manifeste par une augmentation continue des déplacements, la croissance des nuisances et des émissions des gaz à effet de serre et de leur impact sur l'environnement et la santé publique, l'augmentation des temps de transport, le partage de l'espace public et les phénomènes de congestion et de perte d'accessibilité engendrés. Ils ont, en outre, appelé à s'interroger sur les paradigmes actuels du transport urbain et d'appréhender les problèmes de la mobilité durable touchant au cadre de vie, à la qualité de l'air, à la bonne gestion des espaces et à la transition énergétique. Cette rencontre a connu la participation de plus de 80 participants (départements ministériels, élus, autorités locales, universitaires, experts internationaux et ONG).

Ce séminaire avait pour objectif de réfléchir à l'avenir de la mobilité et de souligner les défis liés au développement de la mobilité durable, de faire ressortir les éléments clés des actions susceptibles d'être menées et débattre dans un esprit constructif et factuel des enjeux auxquels la mobilité urbaine est confrontée, enfin, de proposer des recommandations aux autorités régionales et locales.

## RÉGIONS

### Mobilité durable: Marrakech au taquet!

Stéphanie JACOB

**Objectif:** devenir une ville éco-mobile

Ce qui lui coûte déjà 1,2 milliard de DH

Des routes et des infrastructures en travaux,  
Marrakech continue sa progression vers son  
objectif d'éco-mobilité (Ph. Mokhtari)



Trois rendez-vous en quelques semaines sur le sujet. La mobilité durable est un thème central et prioritaire pour la ville de Marrakech. Réaménagement des carrefours et des voies, mesures anti-pollution ou bus électriques, encore en attente de leur mise en service, la commune enchaîne les actions pour résoudre les problématiques de transport urbain.

En tout, il lui faut débourser 1,2 milliard de DH pour mener à bien cette stratégie et afficher des volontés concrètes sur le terrain, boostées par la Conférence des parties. Il faut dire que les routes sont de plus en plus encombrées par les déplacements routiers avec quelque 240.000 deux roues en circulation, dont les 2 tiers sont motorisés. Un moyen de transport ultra polluant.

Dans ce contexte, le CDRT (Centre de développement de la région de Tensift) et la direction régionale de l'environnement viennent de tenir une conférence à Marrakech pour débattre de la congestion routière et de ses conséquences. D'autant que la mobilité, dont l'impact est à la fois social, économique et environnemental, illustre bien cette conjugaison paradoxale d'objectifs auxquels sont confrontées les villes.

Selon l'OMS, 92% de la population mondiale ne vivent pas dans un lieu où la qualité de l'air est respectée. Une infime partie seulement vit donc dans un air propre. Les conséquences les plus radicales étant les 3 millions de personnes qui meurent chaque année d'une maladie liée à la pollution.

Après avoir décliné le stock actuel des infrastructures et les projets en cours, Jamal Ramdane, directeur de la stratégie, des programmes et de la coordination des transports pour le ministère, développe les mesures de rajeunissement des véhicules. «La prime à la casse nous a fait gagner 3 millions de tonnes d'émissions de gaz à effet de serre, tout comme la réduction du parc importé qui a permis un gain de 59 millions de tonnes».

Déclinant également les mesures pour le secteur logistique, qui ont pour objectif de réduire les émissions de 35%. «Ces actions, démarrées il y a un an, consistent notamment à équiper les zones logistiques en panneaux voltaïques et à former les transporteurs de marchandises et de voyageurs à l'éco-conduite», informe Ramdane.

Rappelons que le Maroc a passé pour la première fois en 2012 la barre des 100 millions de tonnes annuels de CO<sub>2</sub>, soit 3 tonnes par habitant. Le Canada, pays développé au même nombre d'habitants, émet quant à lui 22 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par personne. Comparer pour mieux évaluer.

## BREVE PRESENTATION DU CDRT

Le Centre de Développement de la Région du Tensift (CDRT) est une organisation non gouvernementale créée le 25 avril 1998. Tout au long de ces 18 ans d'existence, il a été et demeure un cadre organisé d'initiatives, un espace de réflexion et d'accompagnement des politiques régionales de développement. L'esprit des valeurs qui ont animé le CDRT lors de sa création et qui persistent toujours ont été :

L'indépendance de toute influence et de toute tendance politique.

L'approche participative pour la constitution d'une large assise et d'un réseau de partenaires.

La promotion de la culture, moyen d'épanouissement et de développement économique et social.

La conduite d'études et de projets pilotes.

L'initiative régionale prélude à la mise en place d'une régionalisation avancée.

Il compte actuellement plus de 200 membres ; la majorité des membres sont de hauts cadres de la société (universitaires, ingénieurs, médecins, architectes, avocats, hauts cadres administratifs, chefs d'entreprise, étudiants, etc). Cette diversité et cette polyvalence dans ses ressources humaines en plus de son ouverture et sa collaboration avec des institutions régionales, nationales et internationales ont été un atout et une richesse qui lui ont permis d'aborder de façon adéquate et pertinente les problèmes de développement sous leurs divers aspects et de réaliser des projets phares en matière de renforcement de capacités des acteurs de développement de la région, de la lutte contre la pauvreté par l'insertion socio-économique, de la protection de l'environnement et du rayonnement culturel. Les efforts du CDRT ont été récompensés par l'acquisition du statut de l'utilité publique en 2006 et son admission en tant que membre observateur à la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques depuis 2010.

## BILAN SUCCINCT 2015-2017

Durant les trois dernières années, le CDRT a mené d'intenses activités très variées qui ont porté sur les grandes questions de l'heure, la réflexion autour des grands défis auxquels la région est confrontée ; la formation et renforcement des capacités des acteurs locaux ; réalisation de projets pilotes de développement ; actions de solidarité avec les populations défavorisées et la co-organisation d'activités conjointes. De même que le siège du CDRT a été le théâtre de plusieurs visites de délégations et partenaires. Toutes ces activités se sont déroulées soit sous forme de manifestations grand public, tables rondes, d'ateliers ou participations aux activités des partenaires aussi bien nationaux qu'internationaux. A signaler enfin que 4 thématiques ont focalisé particulièrement l'attention du CDRT durant ces dernières années : l'évaluation, les changements climatiques, la formation et le renforcement de capacités et l'accompagnement des jeunes sans oublier le côté social et notamment les actions de solidarité envers les couches sociales les plus démunies.



## MANIFESTATIONS PUBLIQUES

Concernant les rencontres publiques destinées aux jeunes et à titre indicatif, on peut citer le cas des 3 dernières universités des jeunes dont les thèmes sont chronologiquement « Les jeunes et les enjeux du développement à l'horizon de la régionalisation avancée » au club Sangho de Marrakech, « Les jeunes et la citoyenneté à la lumière des changements climatiques » à AGHBALOU et « Les Objectifs de développement durable : quel rôle pour les

jeunes ? » à Safi ; les 3 dernières éditions de la semaine culturelle du CDRT(RCC) ont été organisées chronologiquement sous les thèmes « Les jeunes et les valeurs de tolérance » , « La Pensée civile : l'esprit de lumières dans la société » et « Jeunesse :liberté et créativité » qui ont connu un succès retentissant avec la participation et l'animation de conférenciers de grande renommée : Mme Zakya Daoud ; Driss El Yazami ; J.Y. Moisseron (IRD) ; M. Messouli ; Najib Guedira ; A.Belkebir ; H.Aourid ; A.Radi ; Catherine Dib ....

Pour ce qui est des manifestations à caractère général, culturel et artistique, les dizaines de conférences organisées ont contribué largement au rayonnement et à l'animation culturelle de la ville de Marrakech, on peut citer à titre indicatif la conférence intitulée « Le rôle de l'information dans l'évaluation des politiques publiques » animée par Mr Talea Saoud Al Atlassi, journaliste et membre de la HACA, (Novembre 2015). 2 autres conférences portant sur la conservation et valorisation du patrimoine ont été organisées à Marrakech et à Benguerir et animées respectivement par Mrs S.Yaktine et H.Nejmi. 2 autres rencontres avec A.Radi (Le Maroc que j'ai vécu) et M.Assimi (Le journal Al Ikhtiar) sans oublier l'organisation d'une journée nationale sur la mobilité durable et la participation du CDRT aux travaux de la COP22 et 23. Les journées internationales de la femme ont été organisées sous le signe de l'hommage posthume à la regrettée Fatima Mernissi en présence de Mme Z.Daoud, puis en hommage à la grande militante Latifa Jbabdi.....Côté musique, 2 concerts de musique arabe « Qassaid-Poèmes arabes classiques » et marocaine animés par le groupe Jossour se sont déroulés à L'ESAV, une soirée musicale animée par « Les amis des mouachahates » à Dar Attakafa ainsi qu'une autre animée par la troupe d'AL ALA de Marrakech et du grand artiste Abdellah El Issami à l'école d'architecture.....



## PROJETS PILOTES

Quant aux projets pilotes de développement menés par le CDRT , certains ont été achevés dont celui de «l'éducation au patrimoine» financé par la Fondation OCP, le projet JATROMED financé par L'UE, USAM soutenu par DVV International, projet de « L'environnement et CC » destiné aux élèves de Marrakech et financé par le Ministère de la Culture, le projet de formation des femmes élues financé par le Ministère de l'Intérieur... D'autres sont en cours de réalisation dont le projet Chaire CRDI (Réhabilitation des sites miniers-Kettara), le projet de renforcement de micro entreprenariat pour jeunes défavorisés du secteur informel financé par le MJS et la Banque mondiale, le projet de changements climatiques(2CMC) financé par la FFN, le projet du Préscolaire(Province du Haouz) financé par la Fondation ILLIS Monaco, le projet « Essaouira, Smart City »,le projet de réhabilitation des marchands ambulants financé par L'INDH-Marrakech, projet de construction d'un centre multidisciplinaire à Tidili (INDH), projet de contribution à la réhabilitation des marchands ambulants à Marrakech (INDH).....



## FORMATION

S'agissant du volet de la formation et de renforcement de capacités que ce soit des élus, des cadres communaux, des journalistes, des jeunes et des responsables associatifs ; une douzaine d'ateliers et de rencontres leur ont été réservés et particulièrement en matière d'environnement/CC et d'évaluation des politiques publiques (sensibilisation des élus locaux et cadres communaux dans 14 municipalités de la région M-T-H) ; les ateliers d'art et culture dans le cadre des activités de l'USAM focalisés sur « la philosophie et vie », les arts

plastiques, la musique et chant arabes, la gouvernance et la communication et dont les bénéficiaires ont été principalement les acteurs associatifs, les élèves....



# COOPERATION

En raison du large réseau de ses partenaires nationaux et internationaux, le CDRT a été amené à participer activement aux différentes activités de nos partenaires aussi bien nationaux qu'étrangers. Le CDRT entretient une collaboration continue avec plusieurs institutions internationales et organismes étrangers, en plus bien entendu de ses partenaires nationaux (BAD, Banque Mondiale, IRD, CRDI, FNN, PNUD, UNESCO...), cette richesse et diversité de partenaires témoigne du crédit dont bénéficie le CDRT et de sa grande visibilité autour des questions de développement.

Il serait hasardeux d'en dresser une liste exhaustive. Au niveau international, le CDRT a été représenté 5 fois en Allemagne (U.E et société civile ; COP et CC), 3 fois à Tunis (Les jeunes maghrébins et la BAD), à Vichy (Les universités populaires-UPT) , en Malaisie et au Liban(Les ONG dans le monde arabe). Au niveau national, on retient la participation du Centre aux journées de l'évaluation organisées par L'ONDH à Rabat, le forum national sur l'institutionnalisation de l'évaluation des politiques publiques organisé par l'AME et la Chambre des Conseillers, congrès sur la liberté économique organisé par la FFN à Marrakech, le congrès international du tourisme, participation à l'élaboration du plan d'action du Conseil de Ville de Marrakech, participation du

CDRT à l'atelier de la BAD de Tunis (2fois), forum international francophone de l'évaluation .....



## VISITES AU CDRT

Au niveau de l'accueil de délégations , des visites de travail et de courtoisie ont été effectuées au siège du CDRT par d'éminentes personnalités notamment étrangères dont celle de l'Ambassadeur de l'U.E à Rabat ; Mme Marie Gervais, professeur à l'université du Québec (Canada) et vice-présidente du réseau francophone de l'évaluation ; l'Ambassadeur de Malaisie au Maroc ; visite des représentants de la coopération Monégasque , des représentants de la JICA(Japon) et de L'USAID ; de Mme Endo du secrétariat des Nations Unies sur le changement climatique, de la représentante d'EDUCMOROCCO, d'une délégation Tunisienne intéressée par l'accompagnement des jeunes en matière de l'entreprenariat et des AGR....



## ACTIONS DE SOLIDARITES

Côté social, le CDRT a entrepris de nombreuses actions de solidarité envers les couches sociales les plus démunies et notamment les étudiants nécessiteux de l'Université Cadi Ayyad de Marrakech qui ont bénéficié durant ces 3 dernières années d'une dizaine d'opérations de soins dentaires gratuites encadrées par des chirurgiens dentaires bénévoles français et anglais, la participation à l'aménagement et équipement du Centre médical de la Faculté de droit de Marrakech (INDH), équipement d'une salle de préscolaire en 40 chaises à Setti Fadma, fournitures scolaires et doudounes pour enfants dans le haut Atlas (Imlil et Tidili), livraison d'armoires en bois, tables, bancs et étagères à plusieurs établissements d'enseignement, internats pour filles et associations partenaires, construction et équipement d'une salle de préscolaire à la commune de Tighdouine, équipement en cours de 3 unités de préscolaire dans la province du Haouz, campagne médicale au profit des artistes de la halqa à Jamaâ El Fna en hommage posthume commémorant la disparition du regretté J.Goytisolo, écrivain et artiste amoureux de la place....



## INFORMATION & COMMUNICATION

Enfin concernant le volet information et communication, le CDRT a effectué plusieurs réalisations dans ce domaine :

- Elaboration de plusieurs rapports, dépliants, affiches....
- Publication mensuelle et régulière du CDRT/INFO et de certains numéros spéciaux.

-Edition de plusieurs livres dont le « Guide de l'évaluation des politiques publiques »en arabe et en français ; Un recueil de textes philosophiques choisis en arabe et en français intitulé « La philosophie et les chemins de la pensée »; Diagnostic de vulnérabilité et Adaptation au changement climatique dans la province d'Essaouira ; Rencontre de Marrakech pour l'environnement et les CC ; Education sur le Patrimoine: Réalisations des clubs scolaires ;La publication des « Actes du Séminaire National sur la Mobilité Durable » de 2017 est en cours.

-Refonte totale du site WEB du CDRT par la FFN en cours.

-Couverture médiatique de la quasi-totalité des activités du CDRT.

Malgré tous ces efforts dans ce domaine, le bureau est conscient de l'impératif de l'amélioration qualitative de l'information et communication interne et externe du CDRT.



**CONTACT**

**Centre de Développement de  
la Région de Tensift (CDRT)**  
N° 511, Appartement 3, 1<sup>er</sup> Etage,  
Rue Almachaar Alharam,  
Marrakech, MAROC  
Tél. : 00 212 (0) 524 311 608  
Fax : 00 212 (0) 524 311 554  
E-mail : [associationcdrt@gmail.com](mailto:associationcdrt@gmail.com)  
[www.cdrtmarrakech.org](http://www.cdrtmarrakech.org)