



Développement d'une méthodologie MRV-GES des transports urbains au Maroc et accompagnement des collectivités marocaines

Restitution



Supported by:



Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, Building and Nuclear Safety

Implemented by:



In Cooperation with:



Sommaire



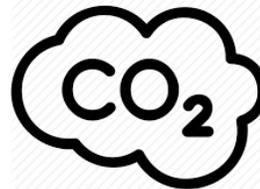
1. Activités menées dans le cadre de la mission
2. Retour d'expérience de l'accompagnement des collectivités
3. Analyse des points forts et difficultés rencontrées
4. Recommandations pour la mise en place de MRV-GES dans les villes marocaines
5. Recommandations pour le partenariat MobiliseYourCity Maroc
6. Recommandations pour le partenariat MobiliseYourCity global

Introduction



Comment Mesurer-Rapporter-Vérifier les émissions de GES de la mobilité urbaine pour développer des projets compatibles avec l'Accord de Paris et mobiliser des financements climat?

- Un partenariat franco-allemand lancé dans le cadre de la COP 21. Bailleurs: Union européenne, MTES, FFEM, Ministère allemand de l'environnement. Mise en œuvre: ADEME, AFD, CEREMA, CODATU, GIZ
- Elaborer des plans de mobilité urbaine durable dans 100 villes de 20 pays en développement
- Déployer un dispositif MRV-GES – Comptabilisation et suivi des émissions de GES des transports aux niveaux national et local
 - ➔ Un sujet au croisement des domaines du climat, de la mobilité et de l'urbanisme
 - ➔ Transformer l'approche par la contrainte en une approche par la montée des compétences des collectivités sur ces sujets
 - ➔ La dimension climatique associée à une démarche de planification de la mobilité urbaine permet une approche intégrée
 - Collecte de données (observatoires de la mobilité)
 - Mise en évidence des leviers d'une mobilité durable – prise de décision sur la base de scénarii



Introduction

L'initiative MobiliseYourCity

- Partenariat global pour la planification de la mobilité urbaine durable dans les pays émergents et en développement
- Le Maroc est un des premiers pays à rejoindre l'initiative avec 13 villes partenaires
- Le partenariat apporte un appui à travers deux programmes :
 - Appui à l'élaboration de la politique nationale de mobilité durable
 - Renforcement des capacités des acteurs de la mobilité urbaine durable



Image 3: MobiliseYourCity Partner map

■ Contributing Partners ■ Beneficiary Partners ■ Expressed interest

Introduction

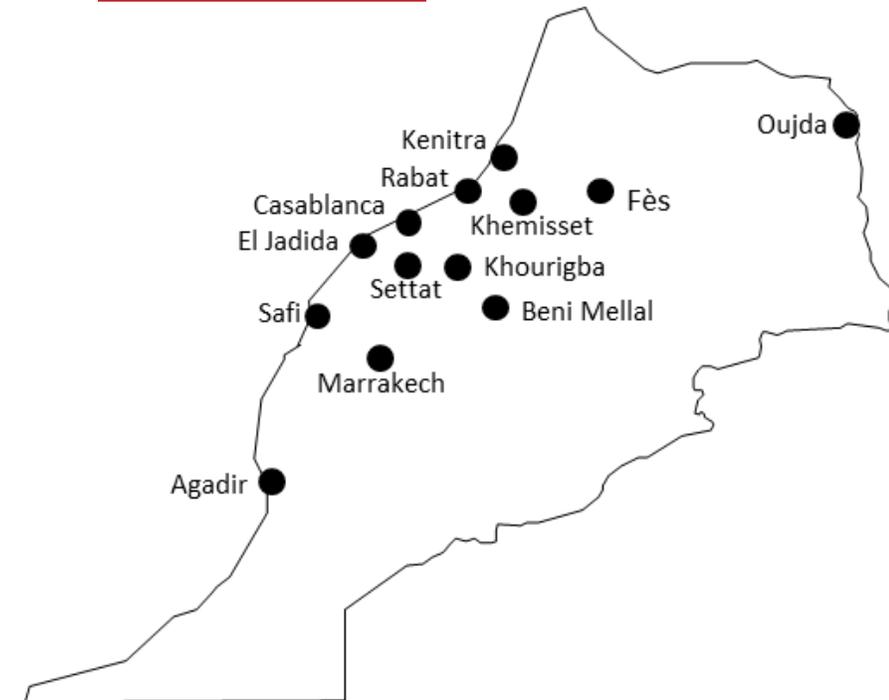


MobiliseYourCity Maroc

- Dans le cadre du renforcement de capacités des acteurs, un Club des Villes MobiliseYourCity Maroc a été créé
- Ce Club est mobilisé pour la mise en œuvre d'un dispositif de mesure et de suivi des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité urbaine (MRV-GES).

→ Cette action est menée par l'ADEME qui a mandaté I Care & Consult pour mettre en œuvre le plan d'actions MRV-GES :

- Organisation de formations des villes à la démarche MRV-GES
- Accompagnement de trois villes pilotes dans la mise en œuvre du dispositif
- Rédaction d'un guide méthodologique à destination des villes





1

Activités menées dans le cadre de la mission

Revue bibliographique



Une revue bibliographique a été menée pour identifier les publications clés permettant de répondre aux interrogations des partenaires et villes sur les méthodes et outils MRV-GES existants

- Les principes du MRV-GES sont globalement partagés au niveau international et sont rappelés dans le guide « *Monitoring & Reporting approach for GHG emissions* » de l'initiative MobiliseYourCity.
- Une distinction doit être faite entre une approche d'inventaire à l'échelle d'une ville et à l'échelle d'un projet ou d'une mesure d'atténuation.
- La collecte des données est primordiale pour l'estimation des émissions de GES d'une ville. La méthode utilisée dépend des données disponibles. Deux approches existent : « top-down » et « bottom-up ».
- Plusieurs outils et méthodes existent pour estimer les émissions de GES. L'utilisation de ces outils dépend de la disponibilité des données mais aussi de la localisation, de la temporalité de l'analyse, du périmètre considéré, du type de mesure considéré le cas échéant...

➔ **L'outil conseillé par MobiliseYourCity est l'outil TRIGGER, en cours de finalisation.**

Animation de sessions de formation du Club des Villes

Dans le cadre du Club des Villes, un cycle de formations sur les thématiques du changement climatique et plus précisément sur la mise en place d'un système MRV-GES adapté au transport urbain a été proposé

- Trois sessions de formation d'une journée à destination de l'ensemble des 13 villes du partenariat
- Interventions de plusieurs experts (I Care & Consult, CEREMA, FMDV, SNI-GES...)
- Echanges entre les participants et présentation d'exemples locaux par les villes



Animation de sessions de formation du Club des Villes



Formation #1 – Novembre 2018

- Sujets abordés
 - Contexte du changement climatique, au niveau mondial et au Maroc, et rôle des villes dans la lutte contre le changement climatique
 - Introduction à la démarche MRV-GES et présentation des méthodologies de comptabilisation des émissions de GES
 - Collecte des données et outils existants
 - Système SSMU (Système de suivi de la mobilité urbaine) et données collectées
 - Observatoires de la Mobilité
 - Retour d'expérience des collectivités



Animation de sessions de formation du Club des Villes

Formation #2 – Février 2019

- Sujets abordés
 - Finance climat : présentation du FMDV et de l'outil SmartScan et retour d'expérience de Marrakech sur la finance climat
 - Mobilité urbaine et qualité de l'air : présentation des liens et différences entre climat et qualité de l'air et présentation d'Agadir sur les actions mises en œuvre en lien avec la qualité de l'air
 - Expériences internationales et marocaines, un inventaire MRV-GES pour faciliter l'aide à la décision : présentation du SNI-GES au Maroc, de l'outil TRIGGER et de retour d'expérience français et d'Oujda dans l'élaboration du PAED.



Animation de sessions de formation du Club des Villes



Formation #3 – Juin 2019

- Sujets abordés
 - Les données nécessaires pour le calcul des indicateurs de performance des PMUD
 - Zoom sur les émissions de GES
 - Les données nécessaires pour le PMUD et leurs utilisations (diagnostic, scénarii, suivi)
 - Zoom sur les émissions de GES
 - Collecte des données par les services de transport
 - Les données pour les modes individuels



Accompagnement spécifique de 3 villes pilotes



Trois villes pilotes (Casablanca, Oujda et Rabat) ont été accompagnées pour la mise en place d'un système MRV-GES

- Deux ateliers techniques ont été organisés en parallèle des sessions de formation
- Prise de connaissance du niveau d'avancement de la ville sur l'élaboration de sa politique de mobilité urbaine durable et sur sa connaissance des enjeux liés au changement climatique et aux émissions de gaz à effet de serre, afin d'identifier leurs besoins et attentes ainsi que les données disponibles sur le territoire
- Formation à l'utilisation de l'outil, dans sa version bêta, avec un jeu de données fictives afin que les villes s'approprient l'outil et puissent faire des retours pour la finalisation de l'outil
- Discussion autour de la gouvernance à mettre en place avec les cadres et élus transport et environnement afin de croiser les regards et d'apporter une transversalité à l'approche



2

Retour d'expérience de l'accompagnement des collectivités

Casablanca



Contexte

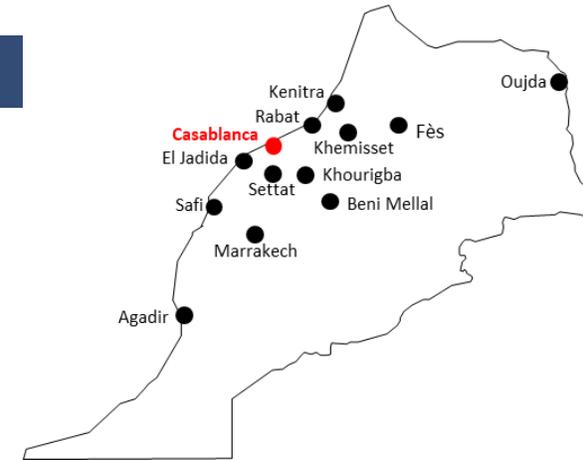
- Population : 3,6 millions en 2017
- Superficie : 1 200 km²

Interlocuteurs

- Casa Transport, en charge de la réalisation du PDU
- ECI Al Baida
- Wilaya de Casablanca
- Service permanent de contrôle et de suivi de la gestion déléguée du transport par bus
- OREDD / DRE Casa Settat
- Commune de Casablanca

Planification

- PDU réalisé en 2004, en cours de révision actuellement avec une modification du périmètre (phase de diagnostic réalisée et scénarisation en cours au moment des ateliers)
- Etude de restructuration des bus en cours



Gouvernance

- Casa Transport est mandatée par l'ECI Al Baida pour l'élaboration du PDU
- L'AFD finance une AMO assurée par le groupement DVDH / Suez
- Un appel d'offre a été lancé pour l'élaboration du PDU, remporté par le groupement SYSTRA / Transitec
- Comité technique d'une vingtaine de membres (dont la délégation et l'environnement) et un comité de pilotage

Données disponibles

Source	Données	Lien avec TRIGGER	Disponibilité
Enquête Ménage Déplacements 2018	<ul style="list-style-type: none"> ■ Origine-destination ■ Durée du trajet ■ Vitesse moyenne ■ Pyramide des âges des véhicules 	Distances parcourues pour chaque type de transport	Oui, mais non publique pour l'instant
Analyse des contrôles techniques et du parc automobile	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immatriculations, mais donnée a priori non fiable ■ Nombre de voitures et âge 		Oui
Modèle de trafic TC et grands taxis	<ul style="list-style-type: none"> ■ Passagers.km ■ Modes de transport ■ Taux d'occupation 	Distances parcourues par véhicules Taux d'occupation	Oui
Etat de l'Environnement Région du Grand Casa 2013	<ul style="list-style-type: none"> ■ Emissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre en 2004 	Facteurs d'émissions	Oui

Oujda



Contexte

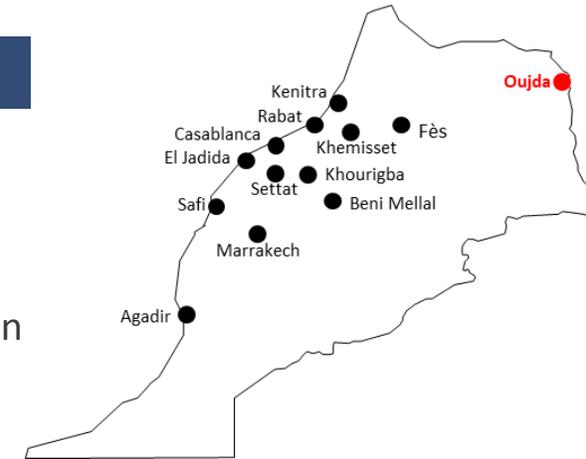
- Population : 494 300
- Superficie : 500 km²

Interlocuteurs

- Commune d'Oujda, services Mobilité et Environnement & Développement Durable
- Wilaya Région de l'Oriental

Planification

- PDU réalisé en 2012
- PAED (Plan d'Action en faveur de l'Energie Durable) réalisé en 2014
- Mise en place d'un Observatoire de la Mobilité en cours



Gouvernance

- Equipe projet : locale et interne assurant le suivi du PDU
- Comité technique : services extérieurs, y compris la société civile, présidé par le maire de la ville
- Comité de pilotage : présidé par la région, décideurs des organismes représentés dans le comité technique
- Equipes techniques thématiques

Mutualisation des gouvernances avec l'Observatoire de la Mobilité

Données disponibles

Source	Données	Lien avec TRIGGER	Disponibilité
Enquête Ménage Déplacements 2012	<ul style="list-style-type: none"> ■ Répartition modale ■ Nombre de déplacements par jour 	Distances parcourues pour chaque type de transport	Oui
Données socio-économiques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre d'habitants ■ Répartition par âge, revenus, etc. 		Oui
Comptages routiers	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de véhicules par jour sur un point précis 	Nombre de déplacements en voiture	Prévu
Fréquentation du parc de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de voitures garées par jour 		Oui
Vente de carburant	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vente de carburant sur le territoire 	Consommation des véhicules	A voir avec la délégation régionale du Ministère de l'Energie
PAED	<ul style="list-style-type: none"> ■ Emissions de GES du transport sur le territoire 	A comparer avec les résultats de TRIGGER	Oui
Inventaires des émissions de polluants atmosphériques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Données trafic et scénarisation 		Oui

Développement d'une méthodologie MRV-GES des transports urbains au Maroc et accompagnement des collectivités marocaines - Restitution

Rabat



Contexte

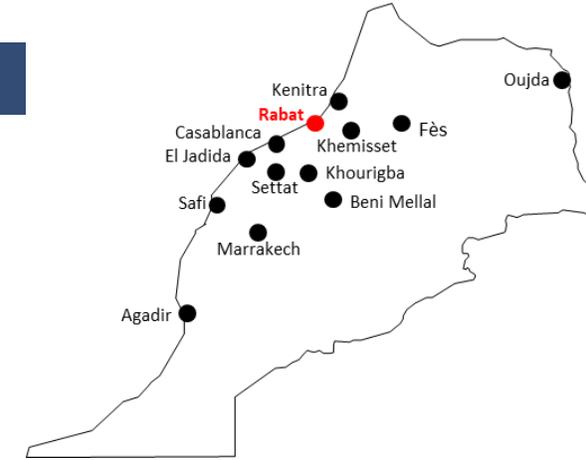
- Population : 2,16 millions (en 2016)
- Superficie : 1 910 km²

Interlocuteurs

- Société de Tramway Rabat-Salé (STRS)
- ECI Al-Assima
- Wilaya

Planification

- Élaboration du PDMU en cours de lancement
- Premier PDU sur données 2007 non validé
- SDAU réalisé avec une nouvelle version en cours



Gouvernance

- La STRS est en charge de l'élaboration du PDMU, mandatée par l'ECI Al-Assima.
- Un appel d'offre est en cours pour recruter le groupement en charge de l'élaboration du PDU
- Un comité de pilotage et un comité technique ont été fixés pour le PDMU

Données disponibles

Source	Données	Lien avec TRIGGER	Disponibilité
Enquête Ménage Déplacements et enquêtes cordons	<ul style="list-style-type: none"> ■ Répartition modale ■ Nombre de déplacements par jour 	Distances parcourues pour chaque type de transport	Pas encore
Modèle trafic	<ul style="list-style-type: none"> ■ Distances parcourues par chaque mode de transport 	Distances parcourues pour chaque type de transport	Pas encore
Etude INECO 2007			Oui
Etude APUR 2009 (plan d'aménagement de l'agglomération)			Oui
Etudes AVP pour la réalisation du tramway			Oui
Etude de restructuration du réseau de TC mené par STAREO			Oui
Recensement de 2014 réalisé par le Haut-Commissariat au Plan			Oui
Premier PDU (non validé) avec des données 2006-2007	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parts modales 		Oui

Développement d'une méthodologie MRV-GES des transports urbains au Maroc et accompagnement des collectivités marocaines - Restitution



3

Analyse des points forts et difficultés rencontrées

Analyse des difficultés rencontrées

Difficultés rencontrées par les villes sur la collecte des données

- Le manque de cohérence des données nécessite l'utilisation d'hypothèses et l'estimation de l'évolution de certaines données. Le pré-traitement des données brutes est indispensable pour utiliser l'outil.

Difficultés sur l'organisation des formations

- Une validation formelle de la DGCL est nécessaire et peut prendre du temps impliquant parfois un décalage des dates. La présence d'une AMO dans les locaux a permis de fluidifier les échanges et d'anticiper les difficultés.

Difficultés sur l'identification des interlocuteurs à mobiliser

- Les cadres et élus « environnement » n'ont pu être identifiés et invités qu'à partir de la deuxième session de formation, ce qui a nécessité une remise à niveau des participants suite à la première formation.

Difficultés sur le manque d'outil finalisé adapté au contexte

- L'outil TRIGGER étant en cours de finalisation, il n'a pas été possible de présenter aux villes un outil finalisé et adapté à leur contexte, ce qui a freiné l'implication des participants. La troisième session d'ateliers a ainsi été repoussée en attente de l'outil dans sa version finale.

Analyse des bonnes pratiques observées



Présence d'une AMO au sein de la DGCL

- La représentante d'Expertise France au sein des locaux de la DGCL dédiée à ces sujets a permis de fluidifier les échanges Maroc-France et d'organiser efficacement les sessions de formation.

Sensibilité des villes marocaines sur le changement climatique

- Les villes et acteurs avaient déjà tous une sensibilité et des connaissances sur le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre (COP 22...), ce qui a permis de travailler plus vite avec des acteurs sensibilisés et motivés.

Besoin d'articulation des démarches identifié par les villes

- Les villes ont toutes exprimé un besoin d'articulation des démarches sur leur territoire (Observatoire de la Mobilité, SSMU, MRV-GES, PMUD...). La mutualisation possible des gouvernances et de la collecte des données a été bien identifiée par les interlocuteurs. Plusieurs villes avaient déjà intégré cette question du MRV-GES dans les cahiers des charges d'élaboration d'un PMUD, permettant ainsi de travailler directement avec les prestataires en charge de la démarche, en plus des élus et cadres des collectivités.



4

Recommandations pour la mise en place de MRV-GES dans les villes marocaines

Mise en place d'une gouvernance



- Il est conseillé aux villes de mettre en place une gouvernance **articulée** avec les autres démarches du territoire (Observatoire de la Mobilité, PMUD, etc.).
- Cette gouvernance doit être composée de la manière suivante :
 - Equipe projet resserrée avec des **cadres transport et environnement** pouvant mobiliser la hiérarchie et les élus à l'importance du sujet ainsi que les orienter sur des choix de politique publique, et des **chargés de mission technique** ayant à charge la collecte des données et le remplissage de l'outil
 - Eventuellement un comité de pilotage et un comité technique **mutualisé** avec les autres démarches du territoire

Articulation avec le calendrier d'élaboration du PMUD



- La démarche MRV-GES peut être mise en place à n'importe quel moment.
- Il est néanmoins conseillé d'articuler cette démarche avec l'élaboration du PMUD afin de :
 - Intégrer directement les **questions climatiques** dans la réflexion et la construction du plan de mobilité durable
 - **Mutualiser** les données à collecter
 - Identifier les **impacts des actions** sur les émissions de GES, ajoutant ainsi un **critère de décision et de hiérarchisation** des mesures lors de l'élaboration du plan d'actions.

Elaboration d'un diagnostic le plus complet possible



- La **disponibilité des données** peut être un point bloquant à l'utilisation de l'outil et à la mise en place d'un système MRV-GES. Il est néanmoins rappelé qu'un inventaire des émissions de GES comprend toujours une certaine part d'incertitude et doit être en constante évolution et **amélioration**.
- Il est fortement conseillé de préparer un diagnostic le plus complet possible, sur la base **d'estimation des données manquantes** à partir de :
 - Autres données disponibles
 - Ratios nationaux
 - Exemples d'autres villes similaires



5

Recommandations
pour le partenariat
MobiliseYourCity
Maroc

Adaptation de l'outil au contexte marocain



L'outil TRIGGER doit être adapté au contexte local pour permettre son utilisation de façon pertinente

- Question soulevée par toutes les villes pilotes afin d'obtenir des résultats les plus proches possibles de la réalité locale
- Simplification de l'outil permise par l'adaptation des données → cela permet de fournir des ratios ou des données nationales sur lesquelles s'appuyer lorsque des données ne sont pas disponibles

Sous-secteur: Transport passager

Ville: 0

Année de référence: 2016

Objet: "Scénario Climat Passager ville"

Les données d'entrée pour la projection du scénario climat pour le transport de passager sont indiquées en vert pour chaque domaine de l'approche durable des transport "ASI (Avoid/Shift/Improve ou Eviter/Transférer/Améliorer)". Cette approche permet d'organiser les mesures et de les regrouper en "paquets de mesures" si plusieurs d'entre elles impactent le même paramètre (ex: système d'information pour les arrêts de bus et diminution du prix du ticket-> augmentation du taux d'occupation des bus) pour les quantifier via 5 étapes:

- 1) Eviter: transfert vers les modes non motorisés (NMT)
- 2) Transférer: expansion du transport public de passager (TCP)
- 3) Transférer: ajustement du taux d'occupation
- 4) Améliorer: pénétration des énergies alternatives
- 5) Améliorer: ajustement de la consommation spécifique de carburant

1) Eviter: transfert vers les modes non motorisés (NMT)

Description: Définir le pourcentage de véhicule-kilomètre (Vkt) transféré grâce aux mesures des voitures et des motos aux modes non motorisés pour chaque période

Exemple de mesure: Amélioration/Éviter les pistes cyclables ou les routes piétonnes

Caractéristiques des véhicules		VKT base (Mio. km)					VKT motorisés évités (%)					VKT scénario (Mio. km)				
Catégorie		2020	2025	2030	2040	2050	2020	2025	2030	2040	2050	2020	2025	2030	2040	2050
NMT	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0
Voiture particulière	base	100	100	100	100	100	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0
Motocyclette	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0
Métabus	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0
Bus	base	50	50	50	50	50	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50	50	50	50	50
Train de passager	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0

Ex-ante - Calibrage: Mode d'origine des passagers des transport en commun (TCP)

Description: Définir la part de passager-kilomètres des transports publics qui sont induits, c'est à dire opérés par des passagers qui n'auraient pas pris des transports motorisés (cyclistes ou piétons) ou n'ayant pas effectué de voyage avant l'amélioration du réseau ou du service de transport public pour chaque période

Le réglage effectue les deux étapes suivantes (Transférer 2 et 3). Ce chiffre n'inclut pas l'augmentation du trafic routier dû à un effet rebond

Exemple de mesure: volume de trafic supplémentaire (voyageurs n'ayant pas pris géré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport

Exemple de mesure: Extension du réseau ou de la capacité du transport public de bus (augmentation de la fréquence) ou du transport ferroviaire

Caractéristiques des véhicules		Mode d'origine des pkm des nouveaux passagers du TCP (%)				
Catégorie		2020	2025	2030	2040	2050
Voiture particulière	base	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Motocyclette	base	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Traffic induit	base	0%	0%	0%	0%	0%

2) Transférer: expansion du TCP

Description: Définir l'augmentation du kilométrage des bus et des trains en pourcentage des kilomètres de base pour chaque période

Exemple de mesure: Extension du réseau ou de la capacité du transport public de bus (augmentation de la fréquence) ou du transport ferroviaire

Caractéristiques des véhicules		VKT base (Mio. km)					Transférer (%)					VKT scénario (Mio. km)				
Catégorie		2020	2025	2030	2040	2050	2020	2025	2030	2040	2050	2020	2025	2030	2040	2050
Voiture particulière	base	100	100	100	100	100	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100	100	100	100	100
Motocyclette	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0
Métabus	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0
Bus	base	50	50	50	50	50	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50	50	50	50	50
Train de passager	base	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0

VKT transport individ (voitures, motos, voitu)

Part modale

Poursuite de la dynamique engagée avec les villes du partenariat



La dynamique de partage d'expérience et de bonnes pratiques entre les villes doit être poursuivie

- Organisation de sessions du Club des Villes, sur des thématiques climat ou d'autres sujets (numérique, financement, qualité de l'air, sécurité, etc.).
- Poursuite de l'accompagnement des trois villes pilotes, une fois l'outil finalisé
- Elargissement de l'accompagnement à d'autres villes du partenariat pour les aiguiller dans la définition de la gouvernance appropriée, la collecte des données et la pérennisation du système MRV-GES dans le temps.



Poursuite de la dynamique engagée au niveau national



La dynamique au niveau national, engagée par le premier travail de rencontre des différents ministères et organismes possédant des données relatives au transport urbain doit être poursuivie :

- Appui à l'adaptation de l'outil au contexte marocain
- Encouragement à l'échange de données entre les différents organismes et ministères
- Mise en place d'un suivi dans le temps de ces données liées au transport durable au Maroc



Développement d'une méthodologie MRV-GES des transports urbains au Maroc et accompagnement des collectivités marocaines

Synthèses des actions à entreprendre suite à la phase d'entretiens menés les 18 et 20 juin 2019

Cette note accompagne les 5 comptes rendus des entretiens réalisés

Rappel des entretiens réalisés et contacts ressources

Organismes et contacts rencontrés			
18/06	ONCF Direction Innovation, RSE & Développement Durable	Anas BENSILIMANE Chargé de Projets	bensilimane.anas@outlook.com +212 648 894 601 +212 667 655 052
18/06	Ministère de l'Énergie, des Mines et du Développement Durable Direction des Mines et Hydrocarbures Direction des Combustibles	Abdelali MUID Directeur M. Amaref Directeur	+212 641 993 459 +212 641 993 456
18/06	Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau Direction Stratégie, Programmes et Coordination des Transports Direction des Routes, Direction des Systèmes d'Information	Zahraa OUAOIFI Chef de division Coordination des Modes de Transport Mme Sahalima Chargée d'étude des transports et développement du transport durable M. Hassan Chargé de mission, point focal sur le changement climatique et pour GEF Transport	z.ouacifi@mtptnet.gov.ma +212 664 695 008
20/06	Haut-Commissariat au Plan Direction des Statistiques	M. Salimi Chef de la Division de la statistique générale Saida Kezzoute Chef de service du Guichet Statistique Ahlène BRAHIM	m.salimi@hcp.ma +212 660 102 195 s.kezzoute@hcp.ma +212 660 102 197 b.ahlene@hcp.ma +212 662 011 129





6

Recommandations
pour le partenariat
MobiliseYourCity
global

Recommandations pour le partenariat MobiliseYourCity global



La démarche initiée au Maroc peut aisément être répliquée dans d'autres pays en suivant les étapes suivantes :

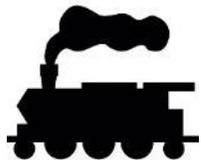
-  Adapter l'outil TRIGGER au contexte du pays concerné afin d'obtenir des résultats pertinents et directement utilisables par les villes
-  Organiser de sessions de formation avec les villes partenaires afin d'enclencher une dynamique au niveau national et local
-  Favoriser l'échange de bonnes pratiques et de retours d'expérience et créer un écosystème d'acteurs du transport durable au sein du pays
-  Mettre en place un accompagnement spécifique de villes avec un accompagnement adapté à leurs besoins en fonction de leur niveau de sensibilisation et de la disponibilité de données

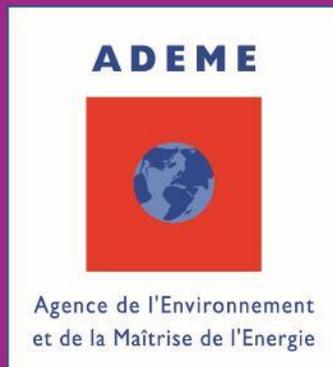
Prochaines étapes



- **Consolider le travail fait avec les collectivités marocaines: utilisation effective de TRIGGER et intégration aux démarches de PMUD**
- **Déployer le dispositif MRV-GES et notamment les formations à d'autres pays et villes de MobiliseYourCity**
- **Suivi dans le temps pour l'évaluation des mesures prises et leur contribution aux objectifs de l'Accord de Paris**

...A suivre !





ADEME

cecile.gracy@ademe.fr

I Care & Consult

E-Mail: benoit.bulliot@i-care-consult.com

Telephone: +33 1 43 66
87 27

www.i-care-consult.com