

الطرق السيارة بالمغرب  
Autoroutes du Maroc



International Road Federation  
Federation Routiere Internationale  
Federacion Internacional de Carreteras

**4<sup>TH</sup> INTERNATIONAL CONFERENCE  
FOR SUSTAINABLE MOBILITY  
& IRF ANNUAL CONFERENCE**  
6 OCT. 2022 **MARRAKECH**

**DECARBONISE,  
FINANCE  
AND DIGITALISE THE  
ROAD SECTOR FOR A  
SUSTAINABLE MOBILITY  
& GROWTH**

[www.adm.co.ma](http://www.adm.co.ma) | [www.irfnet.ch](http://www.irfnet.ch)



# Agenda

INTERNATIONAL CONTEXTS & TRENDS .....	6
NATIONAL CONTEXT .....	20
FOCUS ON ROAD SAFETY .....	22
ADM AND IRF, PARTNERS FOR THE ORGANIZATION OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE FOR SUSTAINABLE MOBILITY .....	26
4 <sup>TH</sup> INTERNATIONAL CONFERENCE FOR SUSTAINABLE MOBILITY & IRF ANNUAL CONFERENCE.....	32



CONTEXTES ET TENDANCES INTERNATIONALES .....	46
CONTEXTE NATIONAL .....	60
FOCUS SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....	62
ADM ET L'IRF, PARTENAIRES POUR L'ORGANISATION DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LA MOBILITÉ DURABLE .....	66
4 <sup>ÈME</sup> ÉDITION DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LA MOBILITÉ DURABLE & CONFÉRENCE ANNUELLE DE L'IRF .....	72

## THE IPCC ANNOUNCES ALARMIST SCENARIOS OF TEMPERATURE RISE TO +2.7°C, EVEN TAKING INTO ACCOUNT THE EFFORTS MADE SO FAR

While the Paris Agreement sets the goal of keeping the global temperature increase below 2 degrees Celsius, or even 1.5 degrees Celsius by 2100, the 6th IPCC report states that:

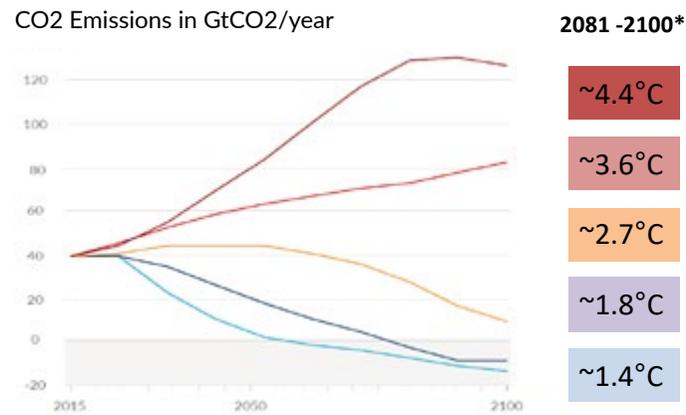
“The target will not be met unless strong, rapid and sustained policies and actions are taken to reduce emissions of CO<sub>2</sub>, methane but also other greenhouse gases”.

The UN announces that the global temperature has already increased by + 1.1 degrees Celsius with damage felt in all regions and predicts a warming scenario of +2.7 °C

Created in 1988 by the United Nations, the IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change, evaluates synthesizes and publishes scientific, technical and socio-economic information on the consequences of climate change. The IPCC reports are followed worldwide. They are analyzed and fully integrated into international climate negotiations under the aegis of the United Nations Framework Convention on Climate Change, the UNFCCC.

The 6th IPCC report, published in 2021 for the 1st part, illustrates the different prospective scenarios of temperature increase, ranging from 1.4 to 4.4 degrees Celsius according to different policies. Maintaining the international status quo would lead to a warming of 3.6 to 4.4°C, with the risk of irreversible climate impacts.

### CO<sub>2</sub> emissions and global warming scenarios

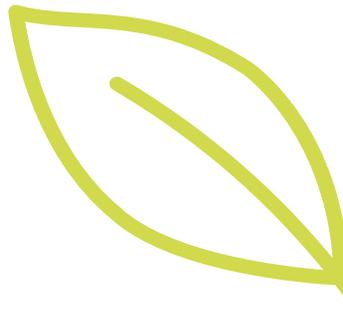
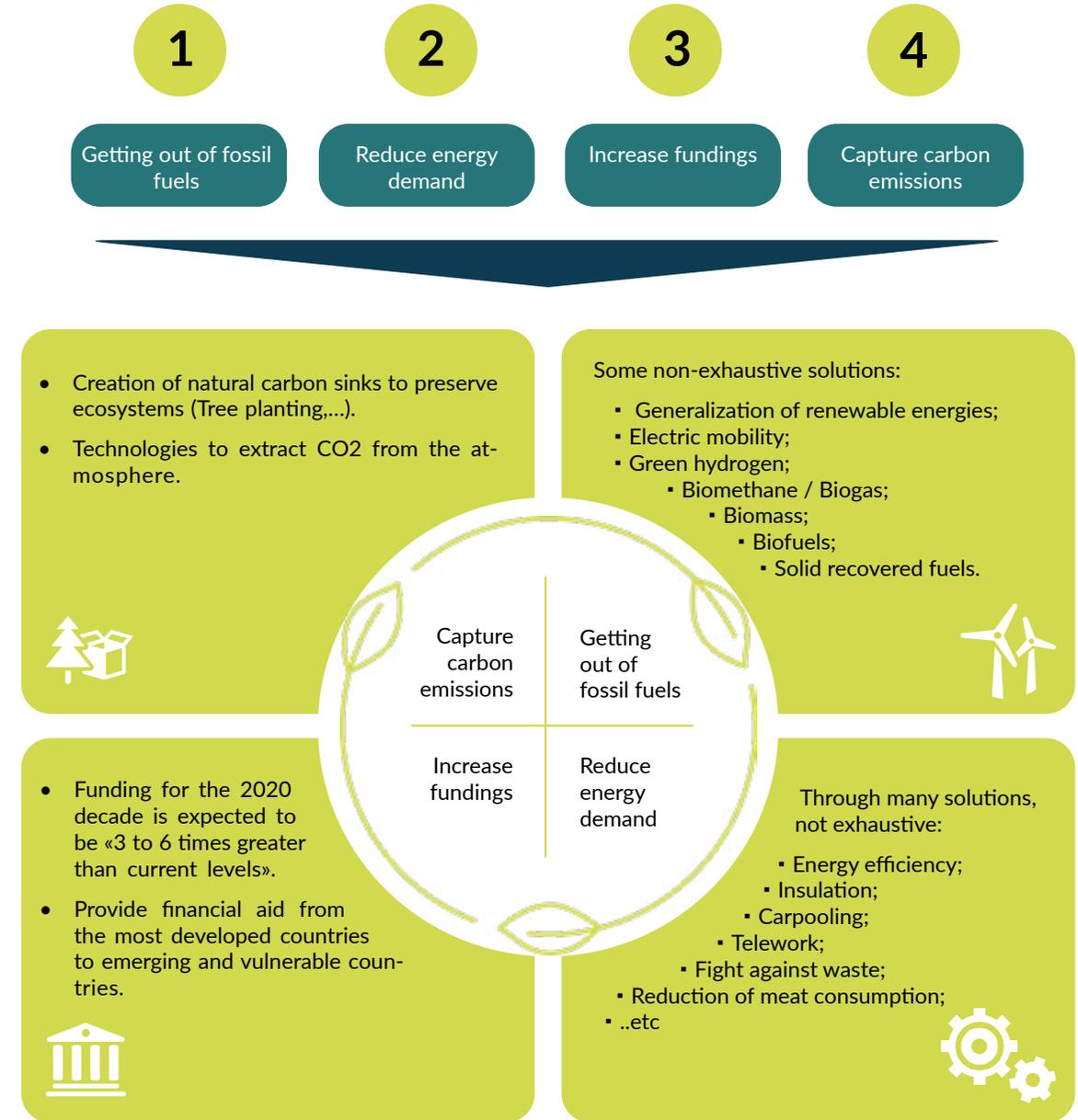


The remaining carbon budget (to reach 1.5°C) is less than 500 billion tons of carbon dioxide emissions from 2020

Over the past 269 years, human activity has emitted 2,560 GtCO<sub>2</sub>, which represent an average of 9.4 GtCO<sub>2</sub>/year

If we take into account a carbon budget of 400 GtCO<sub>2</sub> this gives an average of 5 GtCO<sub>2</sub>/year by the year 2100

## ONLY A RAPID AND LARGE-SCALE ACTION PLAN COULD CHANGE THESE TRAJECTORIES



## THE PARIS AGREEMENT AS THE BASIS FOR THE INTERNATIONAL FIGHT AGAINST GLOBAL WARMING

### The history of the COPs

The cornerstone of international governance and policy in the fight against climate change

- The COP, short for “Conference of Parties”, is an association of all the signatory countries of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), acting as a decision-making body to determine the measures to be taken at the international level to preserve the environment;
- It is of paramount importance in mobilizing actors and all political, institutional, technical, scientific and associative stakeholders to reduce greenhouse gases and adapt to climate change.

### The Paris Agreement for Climate Change

The COP 21, a universal international agreement, validated by 195 countries

- The Paris Agreement sets an objective of keeping the global temperature increase below 2 degrees Celsius, or even 1.5 degrees Celsius compared to the pre-industrial era (1850), by 2100, and aims to strengthen the capacity to cope with the impacts of climate change;
- The approach proposed for COP 21, held in Paris in 2015, was to invite each country to present its commitments to fight global warming. These commitments are translated into a reference document, the “NDCs”, Nationally Determined Contributions, highlighting the ambitions and contributions of each country that has ratified the Paris Agreement, both in terms of reducing greenhouse gas emissions and in terms of adaptation objectives. Each signatory country presents its NDCs, which are monitored and updated every 5 years.

### The major decisions of the COP 21

1,000 billion dollars will be mobilized to fight against global warming, through several levers including investment in clean energy (solar and wind)

- Developed countries are committed to release 100 billion dollars each year starting in 2020 to support developing countries in their transition, through the Green Climate Fund;
- The non-legally binding Agreement gives participating countries a great deal of freedom in terms of the objectives and the way they reduce their greenhouse gas emissions, while requiring transparency in the monitoring of the efforts made, with close monitoring, reviews and updates of the NDCs every 5 years;
- The Agreement must be signed by at least 55 parties representing at least 55% of total greenhouse gas emissions, to enter into force, conditions fulfilled in November 2016... a few days before COP 22.

## HIGHLIGHTS: FROM COP 22 TO COP 25

### COP 22



The COP 22 initiates the modalities for the operationalization of the Paris Agreement

- Held in Marrakech in November 2016, the COP 22 came to both consolidate international commitments and the irreversible nature of the Paris Agreement, but also confirm the willingness of developed countries to mobilize the 100 billion dollars to support the most vulnerable countries in the fight against climate change;
- The Marrakech conference made progress on technical issues such as technology transfer mechanisms, capacity building, particularly for developing countries, Loss & Damage, the modalities of climate finance, the content of nationally determined contributions, the tools for their implementation and monitoring, and the rules to ensure transparency.

### COP 23



The COP 23 took place in November 2017 in Bonn under the presidency of the Fiji Islands. It was mainly marked by:

- The completion of the “Paris rulebook”, the detailed plan for the implementation of the Paris Agreement, initiated at the Marrakech COP;
- The deployment of the “Global Stocktake” as a mechanism for periodic global assessment and review of the two components of the fight against climate change: mitigation and adaptation, and having led to a willingness of the parties to increase their commitments and their ambitions in terms of GHG reduction;
- The denomination of the facilitation dialogue as “Talanoa Dialogue” in order to prepare the new GHG reduction commitments, foreseen at the COP 24.

### COP 24



The COP 24 demonstrated the resilience of the Paris Agreement and the strength of the roadmap for climate action

- The conference ended with the adoption of the «Paris rulebook», but also of the “Katowice package”, a transparency framework for promoting confidence, notably through access to national action plans for both GHG reduction and adaptation of climate change impacts;
- In addition, the common mechanisms for evaluating GHG emission reductions and the tools available for developing countries to strengthen their capacities in case of difficulties in meeting their commitments have been clarified.

### COP 25



The COP 25 took place in Madrid on December 15, 2019 and recognized a mixed record

- The COP25 recognized that the NDCs need to be significantly improved for the COP 26, in Glasgow in 2020;
- Parties endorsed a Gender Action Plan (GAP) to increase women's participation in all UNFCCC processes and support gender-responsive climate policies.



## IN THIS TENSE INTERNATIONAL AND CLIMATIC CONTEXT, THE COP 26 RESULTED, NOT WITHOUT DIFFICULTIES, IN MAJOR ADVANCES



### The Glasgow Pact

Signed by 197 countries, the Glasgow Pact is a series of non-binding commitments to reduce global CO2 emissions by 45% by 2030 compared to 2010 levels.

There are 3 main measures:

- The progressive reduction of the use of “un-processed” coal and the exit of fossil fuel subsidies;
- The need to provide financial assistance to developing countries;
- The updating of NDCs every 5 years.



### The “Paris Rulebook”

Six years after COP21, the States have managed to finalize the three articles needed to operationalize the Paris Agreement:

- Article 6, which frames the regulation of the global carbon offset market through carbon credits;
- Article 4.10, which defines common deadlines for the implementation of NDCs at the national level;
- Article 13, which allows signatories to be transparent about their commitments and to monitor them.

### Other climate commitments have been made ...

**82 countries**

Defined carbon neutrality as a national goal, up from 13 at the Glasgow conference

**152 countries**

Representing nearly 90% of GHG emissions, have submitted enhanced national determined contributions

**+120 countries**

Representing 90% of the world’s forests, committed to halting and reversing deforestation by 2030

**+100 States, Governments, Cities & Enterprises**

Signed the declaration on zero emission cars and vans

**13 countries**

Committed to ending the sale of fossil fuel vehicles

**39 countries**

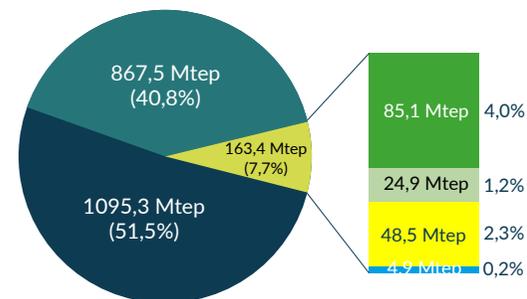
Signed an agreement to end public financing of fossil fuel projects abroad, starting in 2022

## THE TRANSPORT SECTOR IS RESPONSIBLE FOR A QUARTER OF THE WORLD’S GREENHOUSE GAS EMISSIONS, 75% OF WHICH COME FROM ROAD TRANSPORT

### Key figures

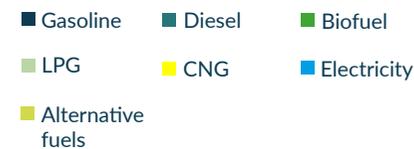
- Global energy consumption in the road transport sector in 2018 was 2.1 Gtoe, up 1.5% from 2017.
- Oil powers more than 90% of the transportation sector.
- Of the more than 2 billion tons of oil, 75% fuels road transport.

World energy consumption in road transport in 2018



The share of alternative fuels to petroleum gasoline and diesel is 7.7% of fuels consumed with an increase in volume from 161.1 Mtoe to 163.4 Mtoe.

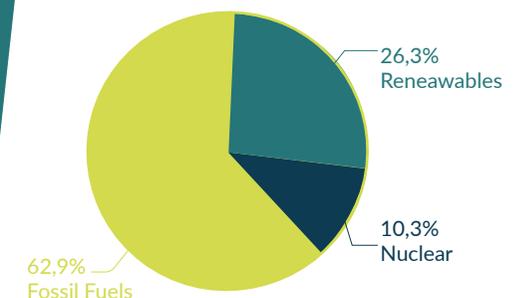
These alternatives are 4% for biofuels, 1.2% for LPG, 2.3% for CNG and 0.2% for electricity in 2018.



### Time for an electrical revolution

- In 2018, 2 million electric cars were sold, bringing the global fleet to 5 million, i.e. 0.4% of the global car fleet. With more than 4.4 million vehicles sold in 2021, the electric car market is growing at an exponential rate and now represents 2.5% of global sales.
- Estimates show that by 2030, between 145 and 230 million EVs will be on the road worldwide and 670 by 2050, representing 33% of the global fleet.

Energy sources used for electricity generation in 2019 (Renewables 2021)



The world’s electricity production from fossil fuels represents more than 60%. The electric car will only be net zero if the electricity used is decarbonized.

## WITH THE GREEN NEW DEAL - FIT 55, ALSO KNOWN AS THE GREEN PACT, EUROPE IS POSITIONING ITSELF AS THE DRIVING FORCE BEHIND THE ECOLOGICAL TRANSITION

### The Green New Deal

Consists of a set of proposals to adapt the European Union's climate, energy, land use, transport and taxation policies to reduce its net greenhouse gas emissions by at least 55% by 2030, compared to 1990 levels. Solutions include:

- Strengthening and expanding the EU's existing emissions trading scheme;
- A massive use of renewable energies;
- Improved energy efficiency;
- Faster deployment of low-emission transport modes and related infrastructure and fuel policies;
- Aligning fiscal policies with the objectives of the Green New Deal for Europe;
- Measures to prevent carbon leakage;
- And tools to preserve and expand the capacity of natural carbon sinks.

### EU aims to reduce dependence on fossil fuels while fully digitizing the transport sector



By 2030, there will be at least 30 to 40 million zero-emission cars and 80,000 zero-emission trucks on the road in Europe.



High-speed train traffic will double by 2030. By 2050, rail freight traffic will double.



Scheduled collective trips of less than 500 km should be carbon neutral by 2030 in the EU.



1 recharge / 60 km for EVs, 1 recharge / 150 km for hydrogen vehicles. 1 million electric charging points by 2025 and 3.5 million by 2030 in Europe.



Inland waterways and short sea shipping will increase by 25% in 2030, and by 25% in 2030.



By 2030, integrated electronic ticketing will enable seamless multi-modal transport. Freight transport will be paperless.



By 2030, autonomous mobility will be widely deployed in Europe.

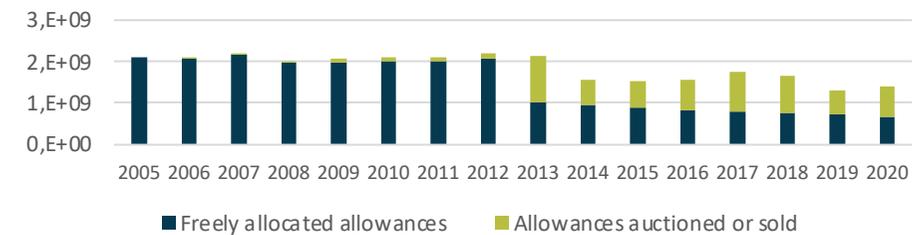
In France, the transformation of the sector is estimated at €17.5 billion, mainly for the development of recharging infrastructures, battery plants, hydrogen stations, etc.

## THE EMISSIONS TRADING SCHEME AND THE CARBON TAX MECHANISM AT EUROPEAN BORDERS ARE MAJOR TOOLS TO ENCOURAGE COMPANIES TO DECARBONIZE

### The EU ETS is an instrument set up in 2005 under the Kyoto Protocol to meet the CO2 reduction targets

- The Emissions Trading Scheme (ETS) sets a cap on emissions by sector, which is revised downwards each year. Beyond this cap, companies must purchase carbon credits from environmental companies that are making an effort on climate issues and thus generate carbon credits that are traded on the market.
- The sectors concerned are: Electricity and heat production, commercial aviation within the European Economic Area, energy-intensive sectors such as oil refineries, steel mills, production of iron, aluminum, metals, cement, lime, glass, ceramics, pulp, paper, cardboard, acids, organic chemicals...etc.
- It has reduced emissions from power generation and energy-intensive industries by 42.8% in recent years.
- Some carbon emission allowances are distributed free of charge, but their number has been steadily decreasing since 2013.

Number of allowances allocated for free and included in the ETS, 2005-2020

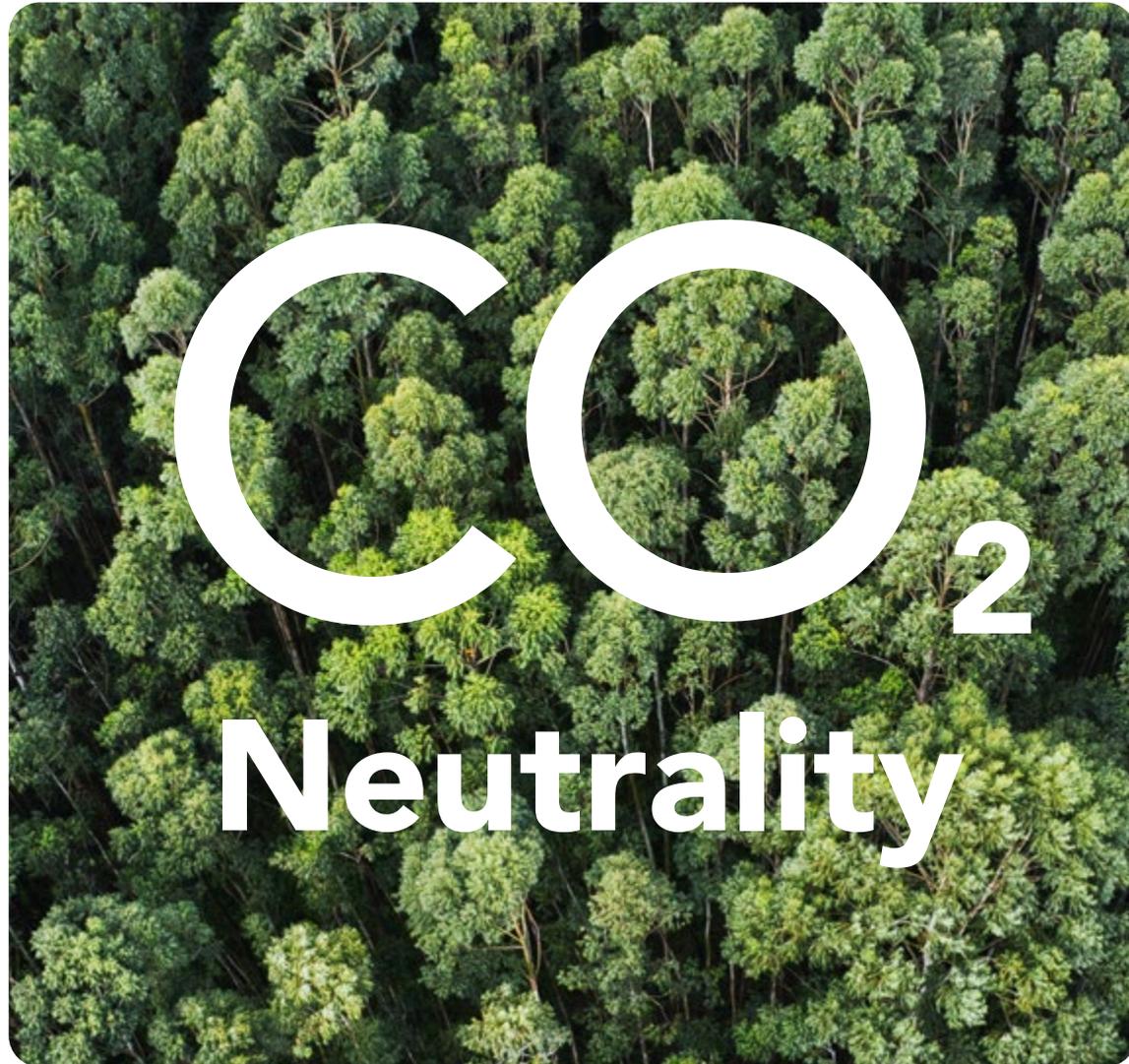


### The emissions trading system will undergo major changes over the next few years

- The number of annual allowances available through 2030 is expected to decrease to achieve a 63% reduction in emissions by 2030.
- Commercial road transport and commercial buildings will be included in the scheme from 2029.
- Free emission allowances are expected to disappear completely by 2032.
- All revenues from the EU ETS will have to be used exclusively for climate action or professional requalification of workers affected by the green transition.
- Part of the revenues from the new EU ETS will be allocated to the Social Climate Fund, which aims to support households and businesses affected by energy poverty.

To maintain a level playing field, the EU has defined a mechanism to tax imported carbon-intensive products at its borders

- Companies wishing to export their products to the EU, which have less ambitious emissions rules than Europe, will have to purchase CBAM certificates based on the carbon intensity of their products. The tax rate should be the same as the ETS allowance price.
- The system will be implemented in 2023 for a test phase and should become fully operational in 2026.
- The sectors concerned by the test phase are Cement, Iron, Aluminium and Steel, Fertilizers and Electricity.



## TO ACCELERATE THE TRANSFORMATION OF THE SECTOR, THE EUROPEAN COMMISSION SETS AMBITIOUS OBJECTIVES

The objective of carbon neutrality will require a 90% reduction of these emissions on a European scale by 2050

### Northern Europe Commitments & Decision

- Ban on the sale of the thermal vehicle.
- From 2025 in Norway (in 2020, EVs are at 50% of sales).
- In 2030 for the United Kingdom, Sweden, the Netherlands, Iceland and Ireland.



### Commitments & Decisions of the European Commission



- Carbon neutrality of the EU by 2050, 55% reduction of CO2 in 2030.
- End of thermal vehicle sales in 2035 in Europe (France and Germany request the end of VT in 2040).
- Implementation of a carbon border adjustment mechanism (test phase 2023-2025, gen. 2026).

### Canada's Commitments & Decisions

- Carbon neutrality by 2050.
- Ban on the sale of EVs from 2035.



### US Commitments & Decisions



- Carbon neutrality objective in 2050 (~50% of reduction by 2030 compared to 2005).
- Limiting the market share of combustion cars to 50% by 2030.
- Ban on the sale of combustion vehicles in California starting in 2035.

- Cape Verde aims for 100% EVs by 2035.



- India targets 30% EV share in 2030.



### China's Commitments & Decisions



- Goal of neutrality by 2060.
- Thermal vehicle phase-out target announced in 2017 without setting a date.
- Goal of 20% of vehicles running on «new energy» by 2025. Expected to be in the majority by 2035.

### Commitments & Decisions of Japan



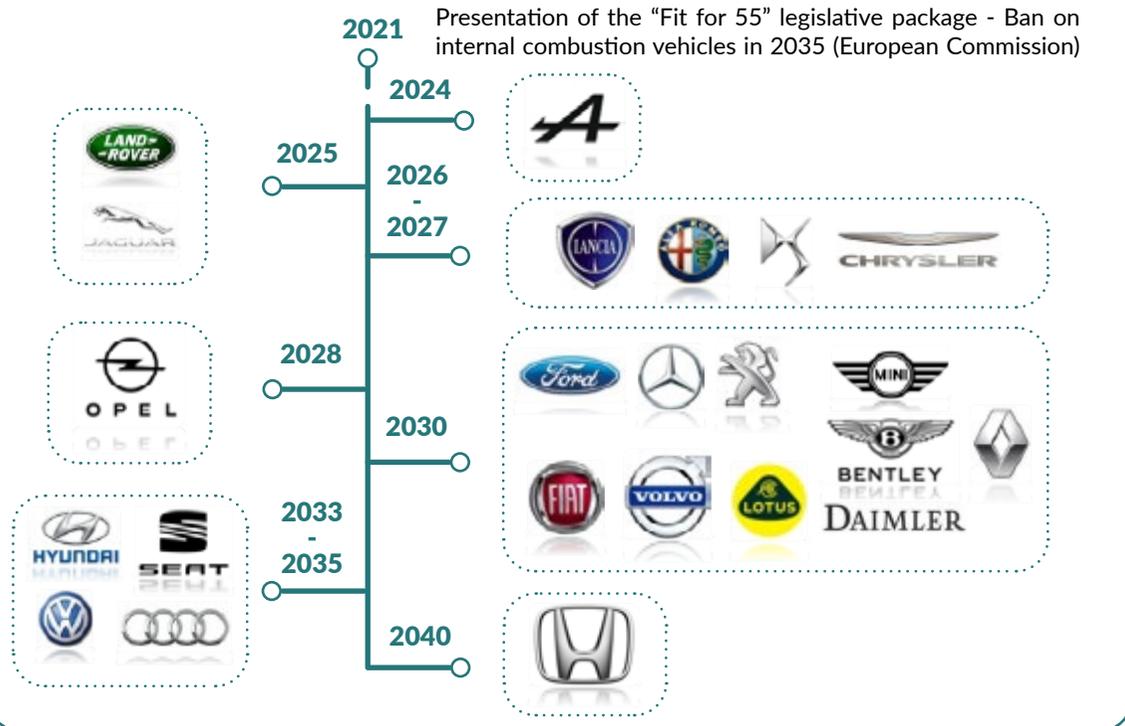
- Objective of neutrality by 2050.
- Objective of banning the use of thermal vehicles by 2035.



Countries around the world are preparing to eradicate the combustion vehicle in favor of electric vehicles and alternative fuels

## COMPANIES ARE MOBILIZING TO MAKE THE TRANSITION TO CLEAN VEHICLES

Car manufacturers are announcing the end of production of their internal combustion vehicles in favor of electric vehicles



The most ambitious fleet electrification policies are currently found in the logistics sector, particularly in large multinationals



committed to achieving 70% clean first and last mile deliveries by 2025 in Europe.



aims to reduce its CO2 emissions to zero in European cities by 2030.



distinguished itself for the 100% clean delivery of a European capital (Chrono-city).



is aiming for carbon neutrality in its global operations by 2040 and has already committed to an investment of over \$2 billion.



has joined the Climate Pledge, and is committed to achieving net zero emissions by 2040.



in 2018, the Group announced a quantified overall goal of reducing its greenhouse gas (GHG) emissions by 30% by 2030 (base year: 2017).



a pioneer in the electrification of zero-emission freight transportation in North America. By 2023, it will operate the first zero-emission transportation fleet in the U.S.



## FOR MORE THAN 10 YEARS, MOROCCO HAS POSITIONED ITSELF AS A REGIONAL LEADER IN RENEWABLE ENERGY AND HAS GREAT AMBITIONS IN THE FACE OF THE CLIMATE EMERGENCY

The new development momentum in which the country is involved, demonstrates a strong desire to anchor itself in an inclusive green economy that creates opportunities and growth. Morocco's energy transition will be accelerated by a bold program over the next 30 years.

The Special Commission of the New Development Model, the Task Force for the update of the NDC, the reports of the "CESE", the reflections and studies of high place have contributed to define the main orientations to take advantage of the opportunities of the energy transition...

The National Energy Strategy aims at reducing energy consumption for transport by 24.5% (compared to the trend).

The Administration's Exemplarity Plan (developed as part of the implementation of the SNDD 2030) aims to increase by 30% the share of environmentally friendly cars (hybrids & electrics) in the State's fleet .

- NMD target: The share of renewable energy in total energy consumption will be 40% in 2050 (in 2019: 11%).
- Electric mobility and alternative mobilities are geostrategic positions for Morocco.

The Industrial Recovery Plan 2021-2023 aims to position the Kingdom as a decarbonized and circular industrial base and to put part of the Kingdom's renewable energies at the service of an industrial anchorage.

Despite its low responsibility for greenhouse gas emissions, Morocco has developed a long-term low-carbon strategy

The main objectives are to:

- Accelerate the strong development of renewable energies, with an indicative target of an 80% renewable energy mix in 2050;
- Increase the electrification of uses, particularly in transport, and evaluate the potential of green hydrogen to decarbonize road freight;
- Implement transport and logistics plans that promote multi-modality and massive investment in the development of new transport infrastructures;
- Promote a new generation of low-carbon and "smart" cities, notably through the digital transition.

And for specific action plan on the transport sector:

ST

Improvement of the performance of vehicles on the road, through regulations (new standards in particular for emissions).

MT

Vehicle electrification strategy with dissuasive policy (fuel tax), investment support adapted for low-income households (scrapping and ecological conversion premiums, electrical infrastructure development).

LT

Hydrogen production chain development strategy, deployment of infrastructures and hydrogen vehicles.

## AT THE INTERNATIONAL LEVEL, MOROCCO HAS RAISED THE LEVEL OF AMBITION OF ITS COMMITMENT, WHICH WAS ALREADY HIGH

Morocco's NDCs: the Focus on the Transport sector

- The conditional target reaches 45.5% of greenhouse gas reduction and the unconditional target is raised to 18.3%.
- Based on 27 and 34 measures respectively, the roadmap estimates the total budget at nearly \$40 billion for gas emissions of 77.5 Mt CO<sub>2</sub>eq by 2030, far from the 142 Mt CO<sub>2</sub>eq in the baseline scenario, i.e. a significant reduction of 64.5 Mt CO<sub>2</sub>eq.
- In the transport sector, the budgetary envelope, estimated at 2.2 billion dollars, includes 2 unconditional actions: the extension of the Rabat and Casablanca tramways, and 5 conditional actions: the improvement of environmental standards for vehicles, a Bonus-Malus system, a renewal and scrapping program, an eco-driving program and the application of performance standards in terms of CO<sub>2</sub> emissions for new private and light professional vehicles.

Morocco's commitment to the UN Agenda 2030



In 2015, Morocco reaffirmed its commitment to the implementation of the Sustainable Development Goals, the UN 2030 Agenda, and demonstrated a real capacity for monitoring and transparency on the progress made

- The Kingdom presented its report on the first steps undertaken for the implementation of the 2030 Agenda, on the occasion of the holding in July 2016 of the session of the High Level Political Forum on Sustainable Development, under the auspices of ECOSOC/UN.
- The SDGs, 17 in number: No Poverty, Zero Hunger, Good Health and Well-Being, Quality Education, Gender Equality, Clean Water and Sanitation, Clean and Affordable Energy, Decent Work and Economic Growth, Industry Innovation and Infrastructure, Reduced Inequality, Sustainable Cities and Communities, Responsible Consumption and Production, Action on Climate Change, Aquatic Life, Terrestrial Life, Peace, Justice, and Effective Institutions, and lastly, Partnerships for the Achievement of the Goals.
- Despite the COVID crisis, Morocco has demonstrated significant progress in following up on the 17 SDGs of the 2030 Agenda as well as significant advances in sustainable development, goals that are perfectly aligned with the various national strategies.

## WITH REGARD TO SAFETY, THE INTERNATIONAL CONTEXT IS MARKED BY THE LAUNCH OF THE 2ND DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030

### Context

- More than 3,500 people die every day on the roads, that is to say nearly 1.3 million deaths and about 50 million injuries. Road accidents are the leading cause of death for children and young people in the world.
- International action has put in place a plan to assist various States to institute real governance with a view to supervising, organizing and sustainably developing the conditions for improving road safety.
- After the Moscow Conference in 2005, Brasilia in 2013 and Valletta in 2017, the Stockholm Declaration concluded the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety in February 2019 in Stockholm, welcoming the progress and explicating the challenges of the 2011-2020 decade of action for road safety.
- 8 countries were particularly notable for decreasing their road fatality rates in 2019: Sweden, France, Croatia, Finland, Germany, Greece, Latvia and Luxembourg.

### After the Decade of Action for Safety Road 2011-2020, the Decade of Action for Safety Road 2021-2030 and its Global plan

- Road crashes could cause an additional 13 million deaths and 500 million injuries over the next decade, particularly in low- and middle-income countries.
- **The 2nd Decade of Action for Road Safety (2021-2030), sets the ambitious target of reducing road traffic deaths and injuries by at least 50% by 2030.**
- The Global Plan provides a framework of actions needed by countries and cities to achieve this goal. The Plan focuses on five major pillars: multimodal transport and land use planning, safe road infrastructure, safe vehicles, safe road use, and post-crash response.

### Illustration of mechanisms to achieve international security objectives

The European Commission and the World Plan are drawing up a series of practical measures. These include:

- a 30 km/h speed limit in all areas where cars pass pedestrians and cyclists.
- technological safety devices installed in vehicles.

**The EU has agreed that intelligent speed adaptation and emergency braking systems will be mandatory in all new vehicles from May 2022 and in all vehicles from May 2024.**

The system will provide the driver with information based on maps and road signs.

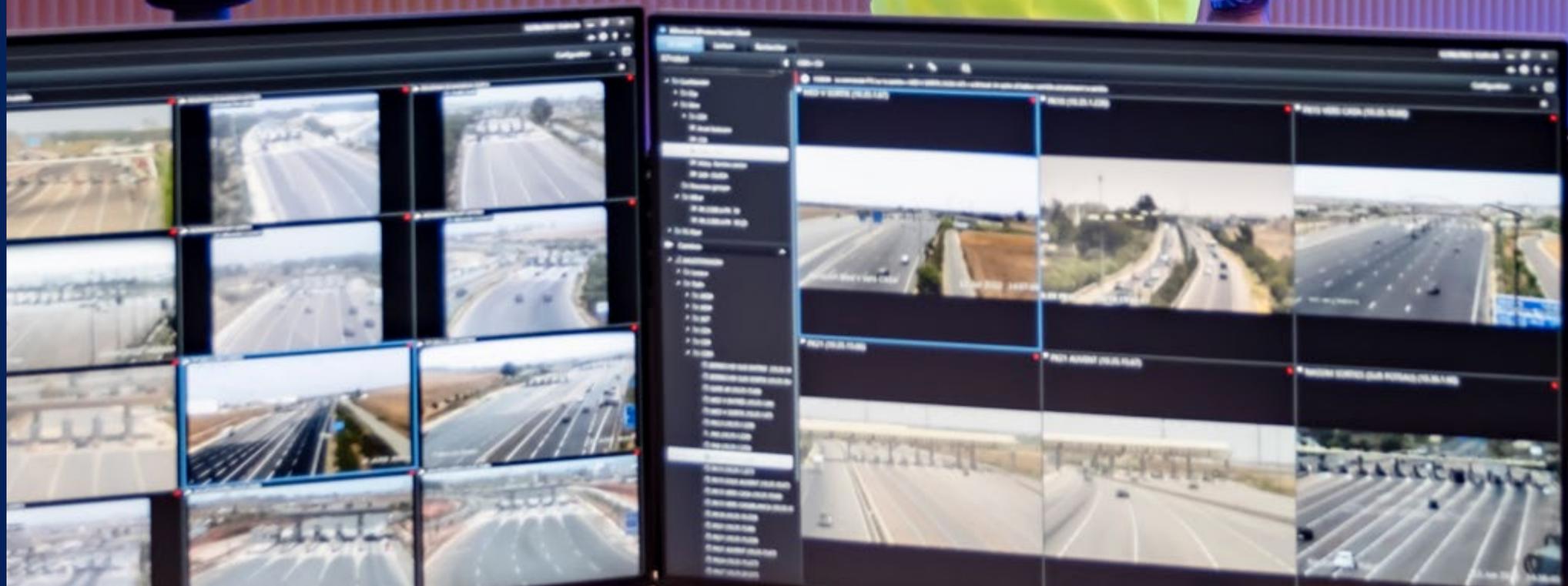
Other features such as: installation of an alcohol ignition interlock device, driver drowsiness and attention loss warning, advanced driver distraction recognition, emergency brake signal, reverse gear detection, event data recorder ("black box"), emergency lane keeping system, direct vision technology to combat blind spots in trucks and buses (as early as 2025 for some features).

## MOROCCO HAS ACHIEVED VERY ENCOURAGING RESULTS IN TERMS OF ROAD SAFETY AND CONTINUES TO MOBILIZE ALL ITS ENERGY TO DEPLOY EVEN SAFER ROADS

### The new National Road Safety Strategy 2021-2026

- Morocco, launched its first national road safety strategy over the period 2004-2013, broken down into three integrated strategic emergency plans and which have saved nearly 9,210 lives according to figures from the supervisory ministry.
- In 2018, the country created NARSA, the National Road Safety Agency, whose role is to establish a citizen road behavior, to ensure a safer road organization, to improve the quality of services rendered to road users, and to create proximity between local authorities and citizens.
- The Kingdom has adopted a new national road safety strategy 2017-2026, ambitious and demanding, in line with the "Decade of Action For Safety" with the objectives of reversing the upward trend in traffic accidents, by reducing the number of road deaths by 20% by 2021 (2800 deaths), then by 50% by 2026, and finally of minimizing the number of injuries. This objective, if achieved, is ahead of the international target of -50% by 2030.
- In 2021, with 3,676 deaths, the 20% target has not been reached. The economic cost of deaths and injuries from road accidents is 1.7% of the gross domestic product.
- An evaluation will identify ways to achieve the desired results.
- In December 2021, a group of companies in Morocco signed a "Coalition Charter" coordinated by the International Road Federation (IRF), committing to share their knowledge and experience to reduce road deaths and injuries in Morocco.





## THE NATIONAL MOTORWAY COMPANY OF MOROCCO PLACES SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND ROAD SAFETY AT THE HEART OF ITS DEVELOPMENT STRATEGY

### الطرق السيارة بالمغرب Autoroutes du Maroc

For more than a decade, Morocco has embarked on ambitious projects to raise its infrastructure to international standards. Foremost among these large-scale projects is the Moroccan highway network with 1 800 km of highways and 1 080 km of expressways.

The National Motorway Company of Morocco (ADM) is the Kingdom's armed wing for the construction, maintenance and upkeep of the motorway network.

Beyond these recognized performances at international level, ADM has, since its creation in 1989, placed sustainable development and road safety at the heart of its development strategy with a view to guaranteeing future generations a sustainable and long-lasting future.

Within this framework, ADM is carrying out numerous initiatives aimed at reducing greenhouse gas emissions, anticipating the effects of climate change, guaranteeing sustainable road safety and ensuring inclusion of isolated and remote populations.

To this end, we can present various important projects such as the optimization of water resources, the reduction of electricity consumption, waste management and road safety

#### Lands & Forests

During the year 2020, ADM continued the deployment of the ALARD project through: the accompaniment of farmers for the integration of land in a seed multiplication operation, the development of a seedling production nursery on a surface of 3,000 m<sup>2</sup>, containing a greenhouse, a shade house, a lab space, distributed irrigation equipment, allowing to ensure an annual production capacity of 100,000 seedlings of resilient species, and having a demonstration platform. The land of neighboring farmers has allowed to ensure a harvest of more than 70 quintals of seeds. The constitution of a seed bank of resilient species, has allowed to initiate the treatment of 15 ha of slopes exposed to the risk of water erosion.

The ALARD project is the result of a fruitful partnership with the National Institute of Agronomic Research (INRA) and the German Technical Cooperation (GIZ).

#### Safety

Several structuring initiatives have been carried out by ADM with security as an impact. Indeed, ADM has strengthened its vigilance thanks to the central traffic control room and two regional traffic control rooms, with the aim of improving data quality, the management of information flows and the facilitation of decision-making. A reinforced 24/7 vigilance system has been deployed. In 2020, ADM carried out more than 36,000 interventions, of which more than 4,000 concerned accidents. Finally, a major awareness campaign has been deployed, #Whna\_fIAutoroute, based on the key messages from the first Moroccan barometer of responsible driving.

#### Inclusion

ADM has continued to support rural communities close to the network.

Actions have been adapted to the context of the pandemic, with priority given to improving sanitary conditions and access to digital resources. Well-drilling operations and work to connect drinking water were carried out for the benefit of rural schools. In addition, ADM has continued to strengthen its partnership with the Ministry of National Education by deploying the necessary equipment of digital classrooms in partner rural schools.



## ADM AND IRF, PARTNERS FOR THE ORGANIZATION OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE FOR SUSTAINABLE MOBILITY

### The role of the International Road Federation



- Bringing together all players in the road and mobility sector, in more than 130 countries around the world, the IRF acts as an independent non-profit organization, whose main mission is to encourage and promote the development of road networks allowing access and the achievement of sustainable mobility for all.
- Its approach is based in particular on three key strategic components: the transfer of knowledge and the sharing of information, the connection of people, companies and organizations, and the work of advocacy both at the international, regional and national level.
- The IRF is also a platform for dialogue contributing to the implementation of the best technological solutions at the international level, integrating all the components of sustainability, ecology and climate change, but also safety, mobility, economic profitability and social benefits.
- IRF is the historical partner of the International Conference for Sustainable Mobility since its 1<sup>st</sup> edition in 2016.

ADM & IRF have confirmed its commitment and leadership in sustainable transport in Morocco, in particular through its positioning in the organization of the International Conference for Sustainable Mobility.

Raising awareness and mobilizing stakeholders

To mature the reflections and the development proposals

Share experiences and capitalize on the best practices

Participate in positioning Sustainable Mobility at the heart of national priorities

To accompany the various institutions in making solid commitments to safety and sustainable mobility in the Kingdom

## ADM AND THE INTERNATIONAL CONFERENCE FOR SUSTAINABLE MOBILITY

### The success of the first three editions

#### The first edition

This first edition, under the theme **“Sustainable Mobility: Setting up the first milestones”** allowed to launch a call to local authorities, transport and logistics operators, to think about the role of mobility and the transport sector in the fight against climate change.

**The conclusions** of the day of the International Conference for Sustainable Mobility, were presented at the side event on the same topic, **held on the sidelines of the COP22 in November 2016 in Marrakech.**

The Conference had the effect of raising awareness among a wide target of the challenges of climate change induced by the transport sector, with education and training playing a very important role in raising global awareness.

Finally, it concluded that there is a need for a holistic approach with all transport stakeholders to help reduce the carbon footprint of road networks, and that there is a need to develop financial mechanisms and capacity building to achieve cost-effective and sustainable projects.

#### The 2<sup>nd</sup> edition

The second edition, under the theme **“Sustainable Mobility: Meeting the challenges of Africa in sustainable mobility”** led to the rapprochement of ADM with IRESEN and the positioning of ADM as a leader and precursor of sustainable mobility in Morocco, particularly through the development of new clean energy products and the establishment of electric charging stations on the axis Tangier-Agadir.

Morocco has confirmed its international influence in terms of sustainable development, which has also materialized through the mobilization of the scientific community, donors, international institutions and operators around the issue of sustainable mobility through this conference.

In addition, the conference has helped to raise Morocco to the forefront for a transfer of know-how to neighboring African countries and to highlight the work done in terms of safety and road comfort of ADM and efforts to continue in a coordinated and integrated with all stakeholders, including through the development of structures in PPP.

#### The 3<sup>rd</sup> edition

The third edition, under the theme **“Sustainable Road Transport and Mobility for a Sustainable Future”** was a place for exchange and sharing that allowed to capitalize on solid experiences and high level reflections. For example, the event highlighted topics such as green finance and its role in the development of sustainable mobility, the importance of accessibility and mobility for inclusive socio-economic development, and the need to integrate the economic costs of climate impacts into the planning and evaluation of the financial performance of projects.

CONFERENCE  
ILITY

NOVEMBER 26, 2019  
MARRAKECH  
SOFITEL HOTEL

SUSTAINABLE ROAD TRANSPORT AND MOBILITY FOR A SUSTAINABLE FUTURE



WEB SITE

www.cimd.

3rd Edition of  
International  
Conference for  
Sustainable Road  
Transport and  
Mobility

## 4TH EDITION OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE FOR SUSTAINABLE MOBILITY & IRF ANNUAL CONFERENCE

Following the resounding success of the first three editions, ADM continues its mobilizing action with the 4<sup>th</sup> edition of the International Conference for Sustainable Mobility, in collaboration with its historical partner IRF, who will be hosting the IRF Annual Conference, under the theme “Decarbonise, Finance and Digitalise the Road Sector for a Sustainable Mobility and Growth”.

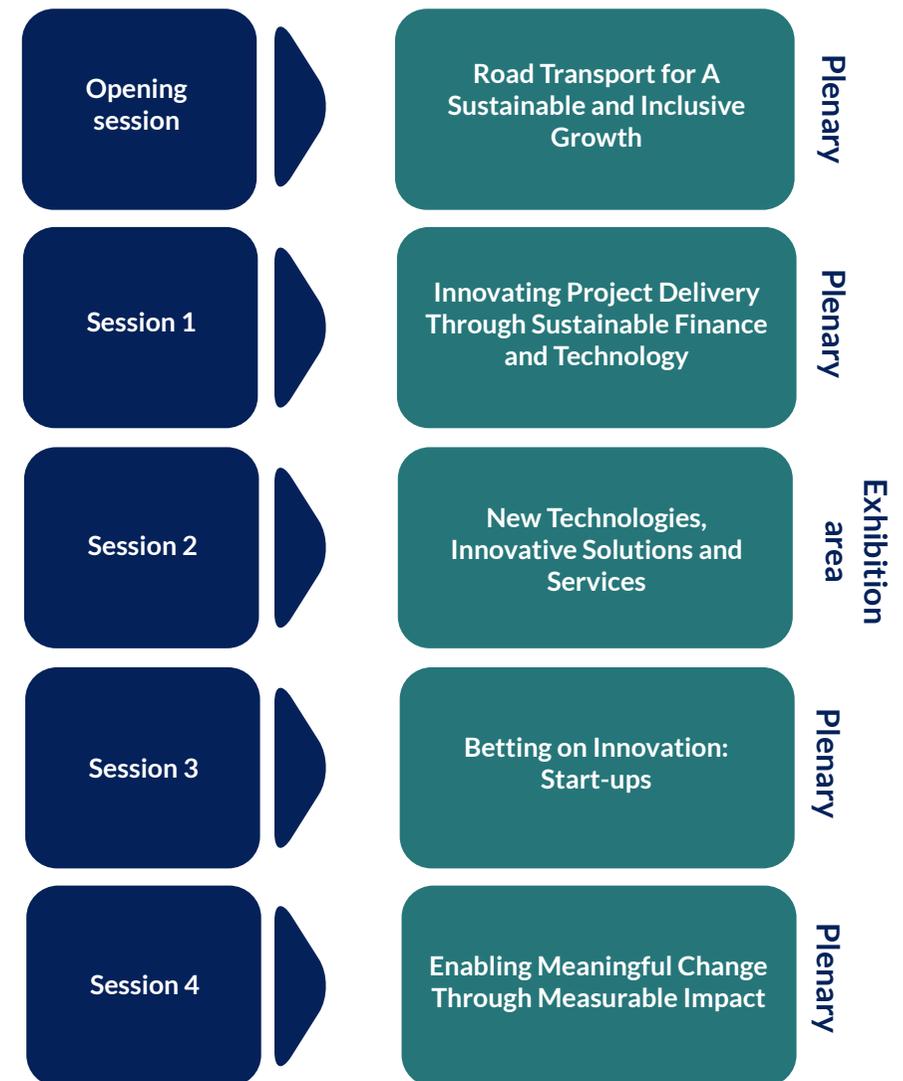
Through this 4<sup>th</sup> edition and the IRF Annual Conference, placed under the sign of commitment and action, ADM and the IRF aim to catalyze the realization of major structuring projects to operate the transition of the sector. Under the theme “Decarbonise, Finance and Digitalise the Transport Sector for Sustainable Mobility and Growth”, ADM and IRF wish to highlight the opportunities of the energy transition for the transport sector while underlining the importance of equity and inclusion, especially in a post COVID context. In addition, both institutions will highlight value creation and innovation in sustainable mobility. In this sense, the ICMD will host for the first time this year, the Sustainable Mobility Start-up Award as part of the IRF start-up label, in order to support and promote entrepreneurship and innovation in the sector.

This high-level meeting will be an opportunity for exchanges and sharing with eminent political, institutional, economic, technical, scientific and associative speakers, and will aim to meet the following objectives :

- Understand the challenges of the transition of the transport sector and accompany it towards a low carbon mobility.
- Explore the opportunities of sustainable mobility, present new business models and prospects for Morocco, Africa, Europe and beyond.
- Share experiences of green financing implemented in the framework of climate finance, recovery plans after the COVID crisis and in the framework of international cooperation.
- Presenting low-carbon projects in the road sector at the international level.
- Monitor progress on international commitments and regulations, present the conclusions of CoP26 with regard to sustainable mobility issues in order to prepare a summary for the CoP27 committee, scheduled for Egypt.
- Present the important national advances, recall the position of Morocco and communicate to the international community the commitment of the Kingdom for the environment and more particularly for sustainable mobility.
- To dialogue and mature the reflections between the stakeholders: public and private actors, operators, users and non-governmental organizations.
- To highlight experiences of development, equity and inclusion through structuring infrastructure projects.
- Propose relevant solutions for sustainable mobility, in particular for the greening of infrastructure, the massification of green energy and the democratization of digital technology.
- Raise awareness and provide information on the issues, developments, challenges and prospects for sustainable mobility and road infrastructure, particularly with regard to new technologies, major digital breakthroughs and various innovations.

## THE PROGRAM

ADM and IRF, propose to address the theme “Decarbonise, Finance and Digitalise the Road Sector for Sustainable Mobility & Growth”, through five sessions



## THE PROGRAM

8:00	Welcome coffee & Registration
9:15	<b>Opening Plenary under the chairmanship of Mr Nizar Baraka, Minister of Equipment and Water</b> : Road Transport for a Sustainable and Inclusive Growth
10:45	Break
11:15	<b>Session 1</b> : Innovating Project Delivery Through Sustainable Finance and Technology
12:30	Lunch break
14:00	<b>Session 2</b> : New Technologies, Innovative Solutions and Services Short presentations by manufacturers and service companies working in the sustainable mobility sector to be hosted in the exhibition area.
14:45	Break
15:15	<b>Session 3</b> : Betting on Innovation: Start-ups Finalists from the IRF Start-up label contest 2022 and selected Moroccan start-ups will be pitching their solutions.
15:45	<b>Session 4</b> : Enabling Meaningful Change Through Measurable Impact
16:30	<b>IRF World Road Statistics</b> Special Announcement
16:45	<b>Awards Ceremony</b> <b>Announcement of IRF Start-up Label Winner</b> Closing Remarks
17:15	<b>Closing session under the chairmanship of Mr. Mohamed Abdeljalil, Minister of transport and logistics</b>

## SPEAKING FOR YOU



**Nizar Baraka**  
Minister of Equipment and Water, Morocco



**Mohamed Abdeljalil**  
Minister of Transport and Logistics, Morocco



**Anouar Benazzouz**  
Director General ADM & President IRF



**Ahmed Reda Chami**  
President, CESE



**António Nunes De Sousa**  
President, ASECAP



**Christophe Saintillan**  
Deputy Director General, Vinci Autoroutes



**Magali Anderson**  
CSO, Holcim



**Ali Ipinge**  
President, ARMFA  
CEO, RFA (Namibia)



**Nicolas Miravalls**  
CEO, ORIS



**Bill Halkias**  
2nd VICE-PRESIDENT, IBTTA  
PAST PRESIDENT, IRF



**Arnold Dix**  
President, ITA / AITES



**Radu Dinescu**  
President, IRU



**Jacques-Emmanuel Saulnier**  
Senior Vice President Citizenship Engagement & General Delegate, TotalEnergies Foundation



**Benacer Boulaajoul**  
Director General, NARSA  
Steering Committee Chair, ARSO



**Pietro Torchi Lucifora**  
General Manager, Ecogest SpA



**Susanna Zammataro**  
Director General, IRF



**Olga Gonzalez**  
Head of Marketing, Valerann



**Julio Urzua**  
Global Projects Director, iRAP



**Kiran K. Kapila**  
ICT Chairman & President Emeritus, IRF



**Ahmed Baroudi**  
Managing Director, SIE



**Sikkal Omar**  
Director General, ADM Projet



**Antonio Stornello**  
Architect & Co-founder, Kassandra Srl



**Motohiko Nishibayashi**  
Senior Executive Expert  
Hanshin Expressway Co. Ltd.



**Badr Ikken**  
Vice President Green Economy Commission, CGEM



**Weixi Gong**  
Senior Coordinator for South-South and Triangular Industrial Cooperation, UNIDO



**Laurent Charles-Nicolas**  
Development Director Africa, EGIS



**Nasma Jrondi**  
Climate, Energy and Sustainable Development Expert, Mohammed VI Foundation for Environmental Protection



**Rym Belhaj**  
Sustainability and Energy Transition Expert



**Nicolas Peltier**  
Global Director for Transport, World Bank



**Johanna Tzanidaki**  
Chief Innovation Officer, ERTICO

## OPENING SESSION

### Road Transport for A Sustainable and Inclusive Growth

#### Sub-themes

- Energy transition and its impact on the road sector.
- New opportunities the transition creates in Morocco and in Africa.
- Inclusivity: the need to cater for rural and urban mobility.
- Multimodal transport: Roads as the key component of an efficient, multimodal logistics sector and of an efficient economy.

#### Description

This session aims to present the international context of the energy transition, to present the main trends, the orientations and decisions of the European Commission, to share the conclusions of the COP26 and to discuss the prospects for the evolution of the road transport sector for people and goods. This session will examine the greening solutions envisaged for freight transport and the evolution of the sector in the light of international requirements (carbon taxes, etc.), thus imposing a new form of competitiveness. This first session also intends to explain the national vision in terms of sustainable mobility, particularly in the context of the New Development Model.

In addition, the session will expose the opportunities of the energy transition, particularly those related to sustainable mobility, and launch reflections on the means to be engaged for the development of these new markets in Morocco and Africa. New modes of production, design, construction, transport and consumption are being deployed. The technological breakthroughs and the competitiveness of these solutions make it possible to envisage a large-scale transition.

The speakers will share their experience and thoughts on the prerequisites for the development of a real ecosystem around the sustainable mobility, the levers to activate, the role of the private sector, but also the commitment of the public sector and the convergence of the various sectoral policies with a view to make carbon-free mobility a new growth-enhancing pillar.

Furthermore, this session will deal with road infrastructure as a lever for social mobility and inclusion, emphasizing the importance of opening up territories and accessibility to all citizens with basic needs, employment areas and the provision of health, education and entertainment.

Finally, the focus will be on multimodality, a necessary prerequisite for sustainable mobility, where the challenges will be presented, the most relevant international experiences, reflections on the role of stakeholders and the means to be implemented to effectively connect different modes of transport and avoid break points.

#### Speakers

##### Moderator

Susanna Zammataro - Director General, IRF

##### Welcome

- Nizar Baraka - Minister of Equipment and water, Morocco
- Anouar Benazzouz - Director General, ADM & President, IRF

##### Speakers

- Ahmed Reda Chami - President, CESE
- Magali Anderson - Chief Sustainability Officer, Holcim
- António Nunes De Sousa - President, ASECAP
- Radu Dinescu - President, IRU
- Christophe Saintillan - Deputy Director-General, Vinci Autoroutes

#### Timing

09:15 - 10:45

## SESSION 1

### Innovating Project Delivery Through Sustainable Finance and Technology

#### Sub-themes

- Financial engineering for large infrastructure projects.
- Digitalization in project planning and delivery.
- Impact of electric mobility on infrastructure planning, finance and delivery.
- Technology at the service of new mobility business models.

#### Description

The success of the energy transition depends essentially on the collective ability to attract the capital needed to deploy major sustainable initiatives. This is the purpose of this session, which aims to share the experiences of major low-carbon road infrastructure projects that have been financed, for example by a green fund or a recovery plan.

Similarly, this second session will aim to present new financing methods, to clarify the concepts, taxonomy and news around green finance, in particular the evolution and relevance of the use of instruments such as greens, social and sustainability bonds.

In addition, this second session plans to expose the new digital tools for planning and carrying out projects, which ensure more resilience and more sustainability, throughout the life cycle of the project, from design to maintenance through the construction phase.

Furthermore, this session intends to propose quick wins and substantive actions necessary for the success of a country's transition to electromobility. It will be a question of sharing the best practices for massing and democratizing uses, but also the challenges to be met in the planning of roads, their financing, their construction and even in the maintenance phase. This session also plans to launch reflections on the role to be played by the various players and in particular by the motorway transport ecosystem, as well as on the contribution that new technologies can make to this transition.

#### Speakers

##### Moderator

Nasma Jroni - Climate, Energy and Sustainable Development Expert, Mohammed VI Foundation for Environmental Protection

##### Speakers

- Arnold Dix - President, ITA/AITES
- Nicolas Miravalls - CEO, ORIS
- Weixi Gong - Senior Coordinator for South-South and Triangular Industrial Cooperation, UNIDO
- Ali Ipinge - President ARMFA & CEO RFA Namibia
- Badr Ikken, VP of the Energy Competitiveness and Green Economy Commission
- Pietro Torchi Lucifora - General Manager, Ecogest SpA
- Antonio Stornello - Architect & Co-founder, Cassandra srl
- Laurent Charles - Nicolas, Director Development Africa, EGIS
- Nicolas Peltier - Global Manager Transport, World Bank

#### Timing

11:15 - 12:30

## SESSION 2

### New Technologies, Innovative Solutions and Services (Exhibition area)

#### Sub-themes

Presentations by manufacturers, service companies and institutions working in the sustainable mobility sector in a dedicated exhibition area.

This session aims to provide an overview of innovative projects in the transport sector and particularly that of road transport sector, with the objectives of creating links between needs and solutions, as well as facilitating exchanges and synergies between the different stakeholders.

The transport and mobility sector is currently experiencing a major turning point. A new landscape is taking shape, thanks to new technologies and processes inducing new modes of production and consumption. Thus, we have seen the emergence of new products or services that contribute significantly to reducing greenhouse gas emissions.

#### Speakers

##### Moderator

Rym Belhaj – Sustainability & Energy transition Expert

##### Speakers

- Sikkal Omar – Director General, ADM Projet
- Kai Luecke – Senior Vice President External Affairs, ZF Group
- Angelos Bekiaris – Director, Centre for Research & Technology Hellas
- Satish Parakh – Promoter & Managing Director, Ashoka Buildcon Ltd.
- Sukhamrit Singh Oberoi – Director, Dark eye & TPM
- Nasma Jrondi – Climate, Energy and Sustainable Development Expert, Mohammed VI Foundation for Environmental Protection

#### Timing

14:00 - 14:45



The technical expertise developed by the National Motorway Company of Morocco (ADM) over more than 30 years in transport infrastructure project management, is the core of its engineering subsidiary "ADM PROJET". ADM PROJET offers a project management assistance service on a broad spectrum of infrastructure areas: construction, operation and maintenance of highways, road construction, urban development...

The contribution goes beyond the technical control of the projects, by providing solutions to each context, and optimizing costs and deadlines, introducing new innovative solutions and implementing international standards. ADM PROJET has also introduced the "BIM" approach, as well as the digitalization of project management, entrusted by its partners to initiate a futuristic transformation of this management.



**Ashoka Buildcon Ltd.** is one of the leading highway developers in India. The Company is an integrated EPC ,BOT & HAM player It has a portfolio of 39 PPP projects, which is the largest in number by any private player in India. Besides construction of highways and bridges the company is also engaged in Power Transmission and Distribution on EPC basis. Ashoka has worked in over 21 states across the country, and completed prestigious projects for Central as well as State Governments. Overseas it is constructing road network for Housing Development Corporation in the Republic of Maldives.



**Darkeye** is a part of Texla group which was incorporated in 1956. Traffic & Road safety division under the name of Darkeye began in 1998 and is currently the leading manufacturer of traffic and road safety products. Our manufacturing facility is installed in over 30000 sq mtr area with modern equipment consisting of latest technology and advanced stringent quality control system. DARK EYE has become the most sought-after road-safety brand in the domestic as well as overseas markets. Dedicated to its motto of enhancing road safety and its vision. it stays committed to manufacture quality, innovative and versatile road-safety products.



ABRAR INVEST is a Moroccan holding company, created by its founder Mr. Brahim MOJAHID.

The Holding operates in construction and public works sector through its various subsidiaries structured in the form of 3 poles:

- Pole Infrastructure
- Pole Industry
- Pole real estate

With a capital of 720 MDH

And an overall turnover that exceeds 2 MMDH

## SESSION 3

### Betting on Innovation: Start-ups

#### Sub-themes

Entrepreneurship is both a source of wealth and a challenge for all economies. Indeed, this value creation is essential but often requires significant funds before it can be self-financing. This is why the States as well as many institutions are setting up support programs for the most deserving startups.

IRF for its part has launched “IRF Startup” label, intended to support and promote a pool of innovative, reliable, positive impact startups, led by credible teams and able to deploy technically sound solutions in the duration.

To obtain the label, each start-up went through an in-depth evaluation process including to the following criteria: link with the fields of the road (safety, financing, intelligent systems, technologies related to connectivity, automation, electrification and digitalization, performance and sustainability), environmental and social impacts, level of innovation and the company’s ability to protect it, market traction, viability and scalability and finally, the profile of the founders.

During this session, ADM and IRF, sensitive to the richness of human capital, innovation and value creation, wanted to mobilize in favor of entrepreneurs in sustainable mobility, in order to give them a platform and highlight their value proposition.

#### Speakers

##### Moderator

Ahmed Baroudi – General Manager, Energy Engineering Company (SIE)

##### Speakers

- Ammar Bin Waqar – CTO, Transconomy LLC
- Hicham Zouaoui – CEO - CO-FOUNDER, Pip Pip Yalah
- Ali Lakrakbi – General Manager, KW Network
- Daniel Stofan – Founder & CEO, GoodVision
- Bradley Abbott, CEO, Kerbed IT
- Vyacheslav Lukin – Co-founder & CEO, Edgevision
- Wei Sun – Co-founder & CEO, AIWaysion
- Emil Sylvester Ramos – Co-founder & CEO, IRIS

#### Timing

15:15 - 15:45

## SESSION 4

### Enabling meaningful change through measurable impact

#### Sub-themes

- Going Beyond “green”: ESG Reporting – Environmental, Social & Governance.
- Maximising the impact of investments in safer roads.
- Building resilience to shocks.
- Connected mobility for more connected and resilient societies and economies.

#### Description

Decarbonization and digitalization projects are important, as are the budgets mobilized. The objective of this last session is to reflect on how to address sustainability at both project and institutional level, in order to maximize the impacts and ensure their effectiveness. In this sense, several frameworks and tools with international recognition exist, this is the case of the ADEME carbon footprint tool, considered as one of the first bricks of the CSR approach, which aims to make a precise assessment of its emissions and proposes specific follow-up methods.

In addition, the Bcorp, Lucie, AFNOR labels, the SBTi frameworks, the Net Zero Initiative reference system all aim to support institutions in their sustainable development approach by relying on a structured and internationally recognized reference framework. international scale. Thus, these frameworks facilitate the ESG reports designing (also called Sustainability Reports), which allows the institutions concerned better performance, more pronounced support from funders and better valuation of their structure. Investing in safer roads is a concrete example of how to address issues that affect health, climate change and more equitable mobility. This session is also an opportunity to share the objectives of the 2nd international plan for global safety supported by the United Nations, the “Decade of Action for Road Safety” plan for the decade 2021-2030. With an estimated 13 million fatalities and an estimated 500 million additional injuries over the decade, the Global Plan sets an ambitious target of reducing road deaths and injuries by at least 50% by 2030. This session will focus on experiences and innovative solutions for safer roads, more reliable vehicles and more appropriate road use. Finally, this session intends to expose the latest experiences of connected roads compatible with autonomous vehicles. The implementation of smart road infrastructures and the digitalization of urban flow data constitute a real boon for sustainable development, greatly limiting GHG emissions while improving user safety.

#### Speakers

##### Moderator

Johanna Tzanidaki – Chief Innovation Officer, ERTICO

##### Speakers

- Julio Urzua – Global Projects Director, iRAP
- Bill Halkias – IBTTA Second Vice-President & IRF Immediate Past President
- Olga Gonzalez – Head of Marketing, Valerann
- Kiran K. Kapila, Chairman ICT & IRF President Emeritus
- Motohiko Nishibayashi – Senior Executive Expert, International Business and Cooperation Office, Hanshin Expressway Co. Ltd.

#### Timing

15:45 - 16:30



## IRF WORLD ROAD STATISTICS

IRF WORLD  
ROAD  
STATISTICS  
2022

DATA 2015 - 2020

Produced since 1964 by the International Road Federation (IRF), the World Road Statistics ([www.worldroadstatistics.org](http://www.worldroadstatistics.org)) have become throughout the years an invaluable reference tool for stakeholders who want to analyse, understand and report on worldwide, regional and national trends and developments in the road sector and beyond. This 59th annual edition includes the latest data covering the years 2015 to 2020. It includes over 200 road and transport-sector related indicators across 11 sections, covering more than 200 countries and territories.

Thanks to the generous support from the TotalEnergies Foundation and the Michelin Corporate Foundation the release of the 2022 edition of the IRF World Road Statistics (WRS) marks the beginning of a new era in our data policy.



## IRF PERSONALITY OF THE YEAR ANNOUNCEMENT

The Personality of the Year Award has been discerned annually since 1951, to honour individuals widely recognised as having made particularly distinguished and inspirational contributions to the fields of roads and transport. Over the years, the award has distinguished some of the world's most influential transport personalities for their commitment to what IRF spells out as its own mission: promoting the development of road networks that enable access and sustainable mobility for all.

## CONFERENCE SITE

### Palais des Congrès, Marrakech



#### Address

Moulay El Hassan Avenue Entrance, Hivernage, 40000, Marrakech

#### Phone

+212 524 339 100

## MARRAKECH MAP





**4<sup>ÈME</sup> CONFÉRENCE INTERNATIONALE  
DE LA MOBILITÉ DURABLE**

**& CONFÉRENCE ANNUELLE DE L'IRF**

**6 OCT. 2022 MARRAKECH**

**DÉCARBONER,  
FINANCER ET  
DIGITALISER LE SECTEUR  
ROUTIER POUR UNE MOBILITÉ  
ET UNE CROISSANCE  
DURABLES**

## LE GIEC ANNONCE DES SCÉNARIOS ALARMISTES DE MONTÉE DE LA TEMPÉRATURE À +2,7°C, MÊME EN TENANT COMPTE DES EFFORTS CONSENTIS JUSQU'ALORS

Alors que l'Accord de Paris fixe l'objectif de maintien de l'augmentation de la température mondiale en dessous de 2 degrés Celsius, voire 1,5 degrés Celsius par rapport à l'ère préindustrielle et à horizon 2100, le 6<sup>ème</sup> rapport du GIEC déclare que :

« l'objectif ne sera pas atteint, à moins de politiques et d'actions fortes, rapides et durables de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, de méthane mais aussi des autres gaz à effet de serre ».

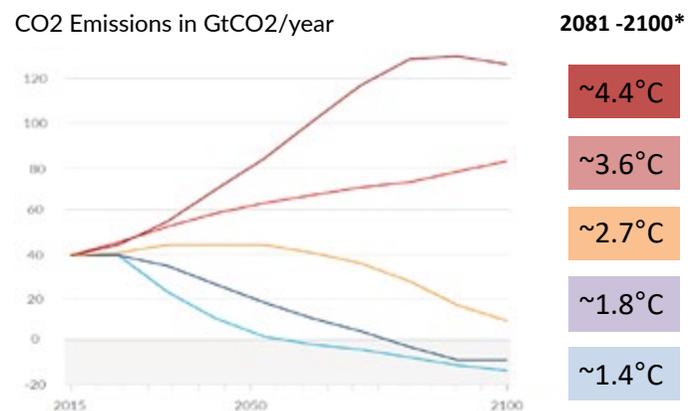
L'ONU annonce que la température mondiale a d'ores et déjà augmenté de + 1,1 degrés Celsius avec des dommages ressentis dans toutes les géographies et prévoit un scénario d'un réchauffement de +2,7 °C.

Créé en 1988 par les Nations unies, le GIEC, Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, évalue synthétise et publie l'information scientifique, technique et socio-économique sur les conséquences des changements climatiques.

Les rapports du GIEC (connu également sous l'acronyme anglais IPCC) sont suivis mondialement. Ils sont analysés et pleinement intégrés aux négociations internationales sur le Climat, sous l'égide de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, la CCNUCC.

Le 6<sup>ème</sup> rapport du GIEC publié entre 2021 pour le 1<sup>er</sup> volet, illustre les différents scénarios prospectifs d'augmentation des températures, allant de 1,4 à 4,4 degrés Celsius selon différentes politiques. Le maintien d'un statu quo international entraînerait un réchauffement de 3,6 à 4,4°C, avec un risque d'impacts climatiques irréversibles.

### Scénarios d'émissions CO<sub>2</sub> et de réchauffement climatique

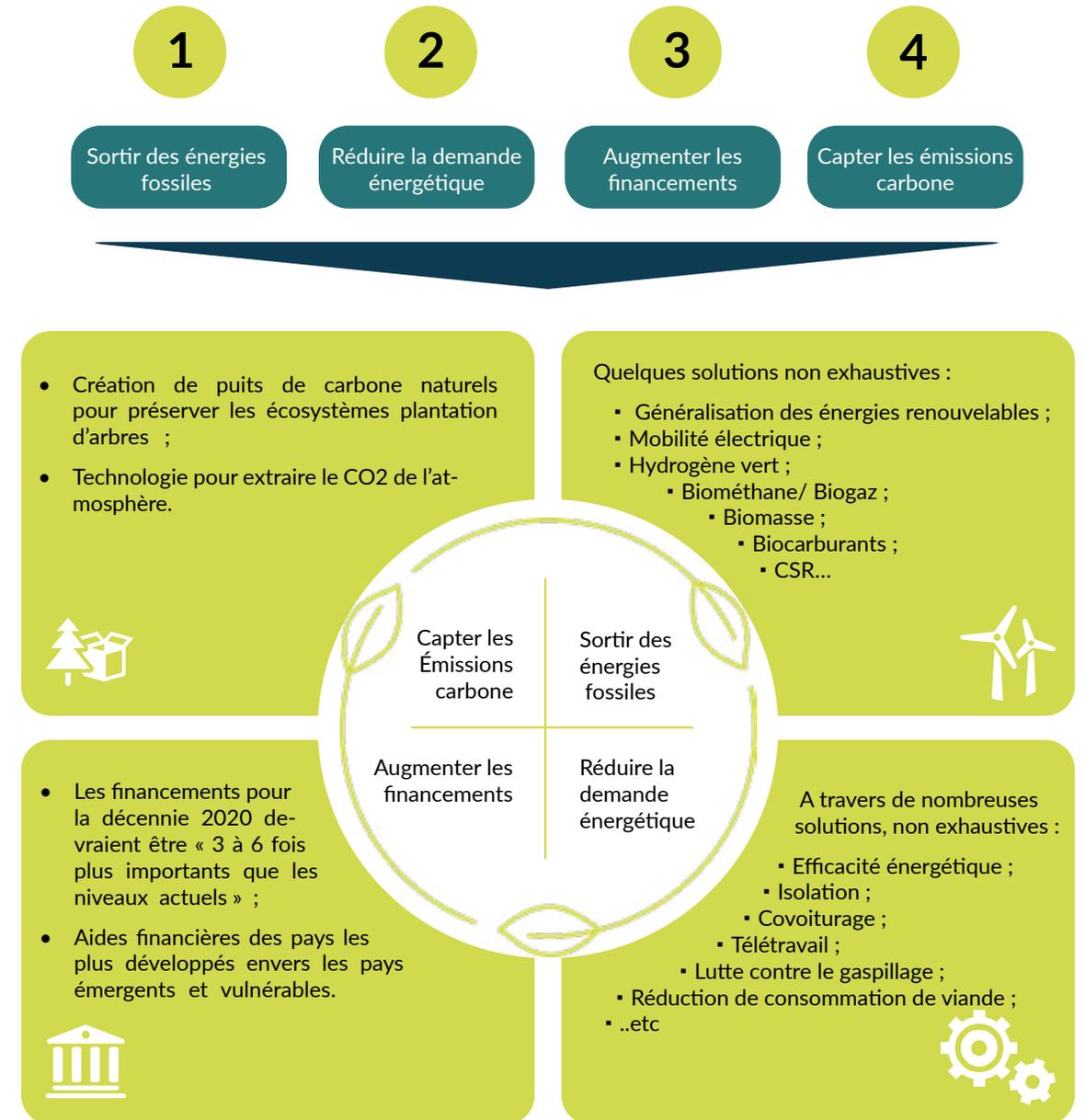


**Le budget carbone restant (pour atteindre les 1,5°C) est de moins de 500 milliards de tonnes d'émissions de dioxyde de carbone à partir de 2020**

Depuis 269 ans, l'activité humaine a émis 2 560 GtCO<sub>2</sub> soit une Moyenne de 9,4 GtCO<sub>2</sub>/an.

Si on prend en compte un budget carbone de 400 GtCO<sub>2</sub> cela donne une Moyenne de 5 GtCO<sub>2</sub>/an d'ici l'année 2100.

## SEUL UN PLAN D'ACTION RAPIDE ET À GRANDE ÉCHELLE POURRAIT CHANGER CES TRAJECTOIRES



## L'ACCORD DE PARIS COMME FONDAMENT DE LA LUTTE INTERNATIONALE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

### L'histoire des COP

#### Pierre angulaire de la gouvernance et de la politique internationale en matière de lutte contre le changement climatique

- La COP, abréviation de « Conference of Parties », est une association de tous les pays signataires de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) faisant ainsi office d'organe de décision pour déterminer les mesures à prendre au niveau international pour la préservation de l'environnement.
- Elle revêt une importance capitale dans la mobilisation des acteurs et de toutes les parties prenantes politiques institutionnelles techniques scientifiques et associatives en vue de réduire les gaz à effet de serre et de s'adapter aux changements climatiques.

### L'Accord de Paris pour le Climat

#### La COP 21, Accord international universel, validé par 195 pays

- L'Accord de Paris, fixe un objectif de maintien de l'augmentation de la température mondiale en dessous de 2 degrés Celsius, voire à 1,5 degré Celsius par rapport à l'ère préindustrielle, à horizon 2100, et ambitionne de renforcer la capacité à faire face aux impacts du changement climatique.
- L'approche proposée pour la COP 21, tenue à Paris en 2015, a été d'inviter chaque pays à présenter ses engagements en matière de lutte contre le réchauffement climatique. Ces engagements se traduisent par un document de référence, les « NDC », Nationally Determined Contributions ou les « CDN » Contributions Déterminées au niveau National, mettant en exergue les ambitions et les contributions de chaque pays ayant ratifié l'Accord de Paris, tant en matière de réduction des émissions à effet de serre qu'en matière d'objectifs d'adaptation. Chaque pays signataire présente ses NDC, suivis et mis à jour tous les 5 ans.

### Les grandes décisions de la COP 21

#### 1 000 milliards de dollars seront mobilisés pour lutter contre le réchauffement climatique, à travers plusieurs leviers dont l'investissement dans des énergies propres (solaire et éolienne)

- Les pays développés s'engagent à débloquer 100 milliards de dollars, chaque année dès 2020, en vue de soutenir les pays en développement dans leur transition, et ce à travers le Fonds vert pour le Climat .
- L'Accord non contraignant juridiquement, donne une grande liberté aux pays participants quant aux objectifs et à la manière de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre tout en obligeant à une transparence dans le suivi des efforts réalisés, avec un suivi rapproché, des bilans et des mises à jour des NDC Pays tous les 5 ans.
- L'Accord doit être signé par au moins 55 parties représentant au moins 55% des émissions de gaz à effet de serre totales, pour entrer en vigueur, conditions remplies en Novembre 2016... quelques jours avant la COP 22.

### COP 22



#### La COP 22 initie les modalités d'opérationnalisation de l'Accord de Paris

- Tenue à Marrakech en Novembre 2016, la COP 22 est venue à la fois consolider les engagements internationaux et le caractère irréversible de l'Accord de Paris, mais également confirmer la volonté des pays développés à mobiliser les 100 Milliards de dollars pour soutenir les pays les plus vulnérables dans la lutte contre les changements climatiques.
- La conférence de Marrakech s'est vu avancer sur des dossiers techniques tels que les mécanismes de transfert de technologies, le renforcement des capacités notamment pour les pays en développement, le « Loss & Damage », les modalités de la finance climat, le contenu des contributions nationales déterminées, les outils de leur mise en œuvre et suivi, ou encore les règles pour en assurer la transparence.

### COP 23



#### La COP 23 s'est déroulée en Novembre 2017 à Bonn sous la présidence des Iles Fiji. Elle est principalement marquée par :

- Finalisation du « Paris rulebook », le plan détaillé de la mise en œuvre de l'Accord de Paris, initié à la COP de Marrakech.
- Le déploiement du « Global Stocktake » comme mécanisme d'évaluation et bilan mondial périodique sur les deux volets de la lutte contre les changements climatiques: l'atténuation et l'adaptation, et ayant abouti à une volonté des parties de rehausser leurs engagements et leurs ambitions en matière de réduction des GES.
- La dénomination du dialogue de facilitation en « Talanoa Dialogue » afin de préparer les nouveaux engagements de réduction des GES, prévus à la COP 24.

### COP 24



#### La COP 24 a montré la résilience de l'Accord de Paris et la solidité de la feuille de route pour l'action en faveur du climat

- La conférence s'est clôturée par l'adoption du « Paris rulebook », mais aussi du « paquet de Katowice » cadre de transparence pour la promotion de la confiance notamment à travers l'accès aux plans d'actions nationaux à la fois pour la réduction des GES mais également pour l'adaptation des impacts des changements climatiques.
- Par ailleurs, les mécanismes communs d'évaluation de la réduction des émissions de GES et les outils mis à disposition des pays en développement pour renforcer leurs capacités en cas de difficultés d'atteinte des engagements, ont été précisés .

### COP 25



#### La COP 25 s'est déroulée à Madrid le 15 décembre 2019 et a reconnu un bilan mitigé

- Les résultats de la COP25 reconnaissent que les contributions déterminées au niveau national doivent être considérablement améliorées pour la prochaine COP, qui aura lieu à Glasgow en 2020.
- Les Parties ont approuvé un plan d'action pour l'égalité des sexes (PAES) visant à accroître la participation des femmes dans tous les processus de la CCNUCC et à soutenir les politiques climatiques sensibles aux questions de genre.



## DANS CE CONTEXTE INTERNATIONAL ET CLIMATIQUE TENDU, LA COP 26 A ABOUTIT NON SANS DIFFICULTÉS, À DES AVANCÉES MAJEURES

### Le Pacte de Glasgow

Signé par 197 pays, le Pacte de Glasgow est une série d'engagements non contraignants visant à réduire les émissions mondiales de CO2 de 45 % d'ici 2030 par rapport au niveau de 2010.

On relève 3 mesures principales :

- La réduction progressive de l'utilisation du charbon « non traité » et la sortie des subventions aux énergies fossiles.
- La nécessité d'aider financièrement les pays en développement.
- La mise à jour des CDN tous les 5 ans.

### Le "Paris Rulebook"

Six ans après la COP21, les États sont parvenus à finaliser les trois articles nécessaires à opérationnaliser l'Accord de Paris :

- l'article 6, qui encadre la régulation du marché mondial de compensation carbone grâce aux crédits carbone.
- l'article 4.10, qui définit les délais communs pour la mise en œuvre des CDN au niveau national.
- l'article 13, qui permet aux signataires d'être transparents sur leurs engagements et de pouvoir les suivre.

### D'autres engagements en faveur du climat ont vu le jour...

**82 pays**

Ont défini la neutralité carbone comme objectif national, soit 13 de plus à la conférence de Glasgow

**152 pays**

Représentant près de 90 % des émissions de GES, ont remis des contributions nationales rehaussées

**+120 pays**

Représentant 90 % des forêts du monde, se sont engagés à stopper et à inverser la déforestation d'ici 2030

**+100 Etats, Gouvernements, Villes et Entreprises**

Ont signé la déclaration sur les voitures et les fourgonnettes à émission zéro

**13 pays**

Se sont engagés à mettre fin à la vente de véhicules fonctionnant aux combustibles fossiles

**39 pays**

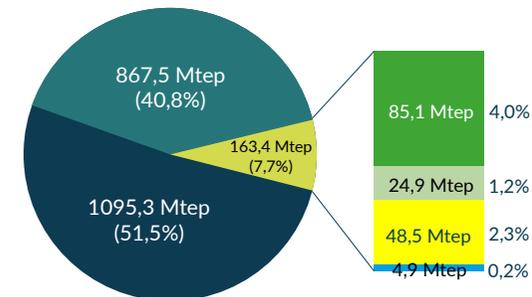
Ont signé un accord pour mettre fin aux financements publics de projets d'énergies fossiles à l'étranger, dès 2022

## LE SECTEUR DU TRANSPORT EST RESPONSABLE D'UN QUART DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE AU NIVEAU MONDIAL, DONT 75% RELÈVE DU TRANSPORT ROUTIER

### Quelques chiffres

- La consommation mondiale d'énergie dans le secteur des transports routiers s'élève en 2018 à 2,1 Gtep, en hausse de 1,5% par rapport à 2017.
- Le pétrole fait fonctionner plus de 90% du secteur des transports.
- Sur les plus de 2 milliards de tonnes de pétrole, 75% alimentent les transports terrestres.

### Consommation mondiale d'énergie dans les transports routiers en 2018



La part des carburants alternatifs à l'essence et au gazole pétroliers est de 7,7 % des carburants consommés avec une augmentation en volume de 161,1 Mtep à 163,4 Mtep.

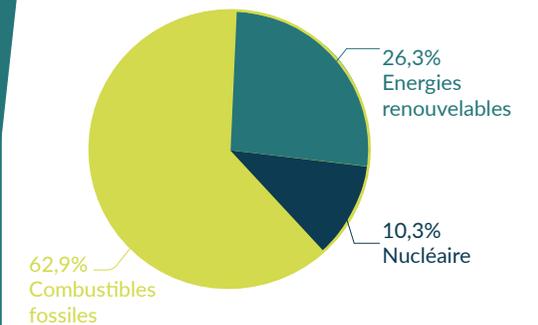
Ces alternatives sont de 4% pour les biocarburants, 1,2% pour le GPL, 2,3% pour le GNV et 0,2% pour l'électricité.



### L'heure est à la révolution électrique

- En 2018, 2 millions de voitures électriques ont été vendues, portant le parc mondial à 5 millions, soit 0,4% du parc automobile mondial. Avec plus de 4,4 millions de véhicules vendus en 2021, le marché de la voiture électrique se développe à vitesse exponentielle et représente aujourd'hui 2,5% des ventes mondiales.
- Les estimations montrent qu'en 2030, entre 145 et 230 millions de VE seront en circulation dans le monde et 670 millions en 2050, soit 33% de la flotte mondiale.

### Sources d'énergie utilisée pour la production d'électricité en 2019 (Renewables 2021)



La production d'électricité mondiale d'origine fossile représente plus de 60%. La voiture électrique ne sera net zéro qu'à condition que l'électricité utilisée soit décarbonée.

## AVEC LE GREEN NEW DEAL – FIT 55, APPELÉ ÉGALEMENT LE PACTE VERT, L'EUROPE SE POSITIONNE EN LOCOMOTIVE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

### Le Pacte Vert

Est constitué d'un ensemble de propositions visant à adapter les politiques de l'Union en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des terres, de transport et de fiscalité en vue de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990. Les solutions retenues comprennent :

- Le renforcement et l'extension du système actuel d'échange de quotas d'émission de l'UE ;
- Un recours massif aux énergies renouvelables ;
- Une amélioration de l'efficacité énergétique ;
- Un déploiement plus rapide de modes de transport à faibles émissions et des politiques connexes en matière d'infrastructures et de carburants ;
- Une mise en adéquation des politiques fiscales et des objectifs du Pacte vert pour l'Europe ;
- Des mesures visant à prévenir la fuite de carbone ;
- Et des outils destinés à préserver et étendre la capacité des puits de carbone naturels.

### L'UE entend réduire sa dépendance aux combustibles fossiles tout en numérisant totalement le secteur des transports



D'ici 2030, il y aura au moins 30 à 40 millions de voitures à émissions nulles et 80 000 camions à émissions zéro en circulation.



Le trafic sur les trains à grande vitesse doublera d'ici 2030. D'ici 2050, le trafic ferroviaire de marchandises doublera.



Les déplacements collectifs programmés de - de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 dans l'UE.



1 recharge / 60 km pour les VE, 1 recharge / 150 km pour les véhicules Hydrogène. Soit 1 M de points de charge électrique en 2025 et 3,5 millions en 2030 en Europe.



Le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance augmentera de 25 % d'ici à 2030.

En France, la transformation de la filière est estimée à 17,5 Mds € essentiellement pour le développement des infrastructures de recharge, les usines de batteries, stations hydrogènes, etc.



D'ici 2030, la billetterie électronique intégrée permettra le transport multimodal sans rupture. Le transport de marchandises se fera sans papier.



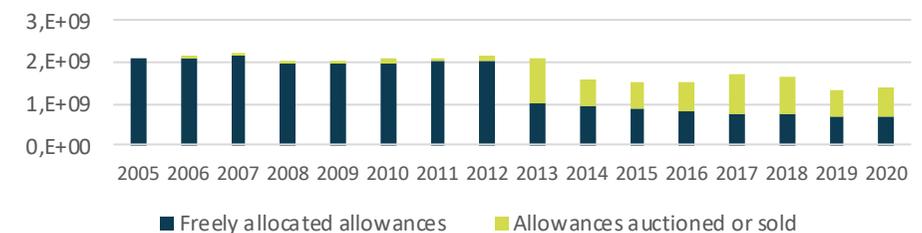
En 2030, la mobilité autonome sera déployée à grande échelle en Europe.

## LE SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION ET LE MÉCANISME DE TAXE CARBONE AUX FRONTIÈRES EUROPÉENNES SONT DES OUTILS MAJEURS POUR INCITER LES ENTREPRISES À DÉCARBONER

Le système SCEQE est un instrument mis en place en 2005 dans le cadre du protocole de Kyoto pour atteindre les objectifs de réduction de CO<sub>2</sub>

- Le système d'échange de quotas d'émissions (SCEQE ou ETS en anglais) met en place un plafond d'émission par secteur, revu chaque année à la baisse. Au-delà de ce plafond, les entreprises doivent acheter des crédits carbone auprès d'entreprises environnementales qui font des efforts en matière de climat et qui génèrent ainsi des crédits carbone commercialisés sur le marché.
- Les secteurs concernés sont : La production d'électricité et de chaleur, l'aviation commerciale au sein de l'Espace économique européen, les secteurs à forte consommation d'énergie tels que les raffineries de pétrole, les aciéries, la production de fer, d'aluminium, de métaux, de ciment, de chaux, de verre, de céramique, de pâte à papier, de papier, de carton, d'acides, de produits chimiques organiques ...etc.
- Il a permis de réduire les émissions de la production d'électricité et des industries à forte intensité énergétique de 42,8 % au cours des dernières années.
- Certains quotas d'émission carbone sont distribués gratuitement mais leur nombre est en constante diminution depuis 2013.

Nombre de quotas alloués gratuitement et intégré au système ETS, 2005-2020

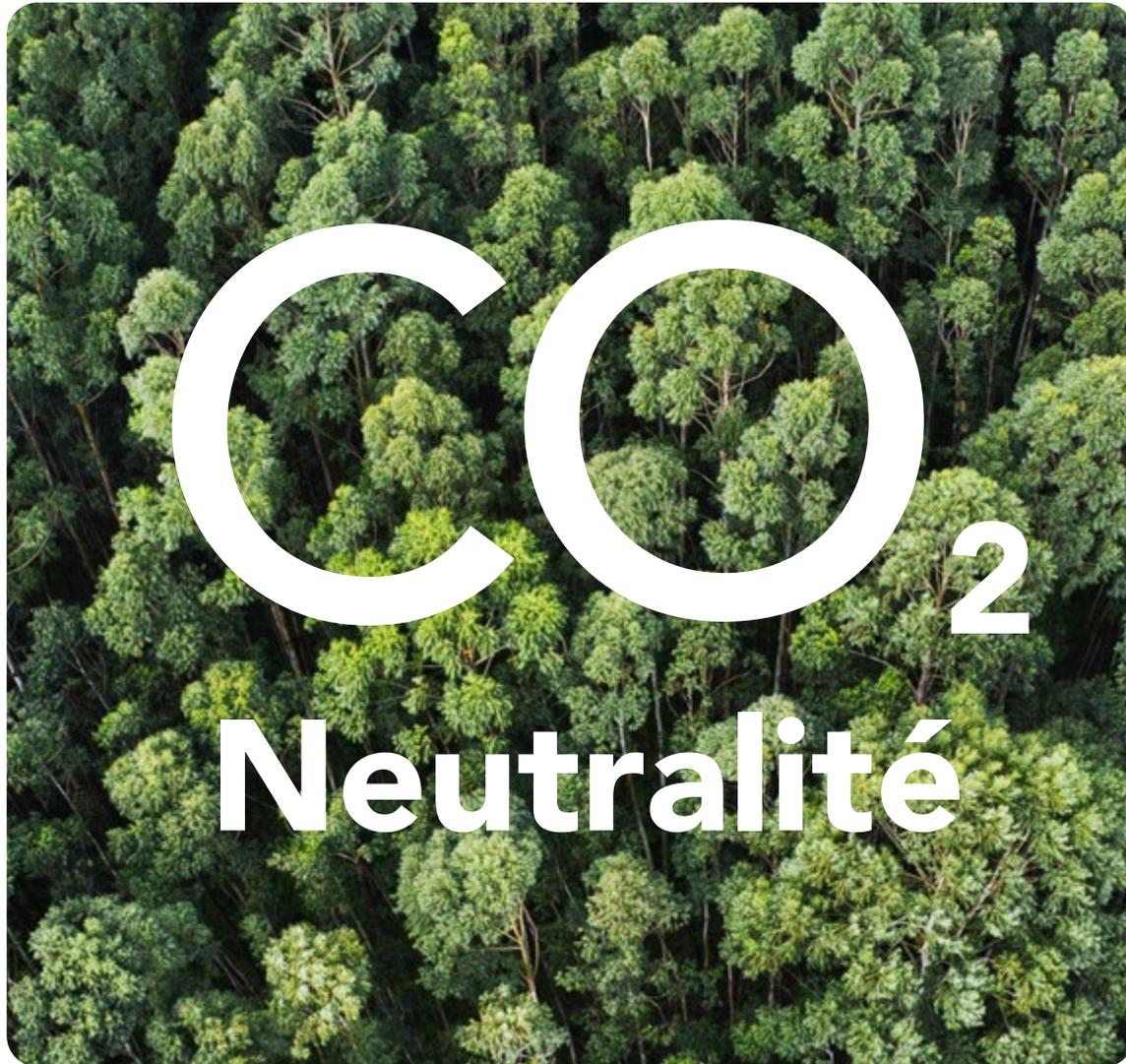


Le système d'échange de quotas d'émission, va connaître des transformations importantes sur les prochaines années

- Le nombre de quotas annuels disponibles jusqu'en 2030 devrait diminuer pour atteindre une réduction des émissions de 63 % d'ici 2030.
- Le transport routier commercial et les bâtiments commerciaux seront intégrés dans le système à partir de 2029.
- Les quotas d'émission gratuits devraient disparaître complètement en 2032.
- Toutes les recettes provenant du SCEQE devront être utilisées exclusivement pour l'action climatique ou la requalification des travailleurs touchés par la transition verte.
- Une partie des recettes du nouveau SEQE sera allouée au Fonds social pour le climat, qui vise à soutenir les ménages et les entreprises touchés par la pauvreté énergétique.

Pour maintenir une concurrence égale entre les acteurs, l'UE a défini un mécanisme visant à taxer les produits importés à forte intensité de carbone au niveau de ses frontières

- Les entreprises qui souhaitent exporter leurs produits dans l'UE, et qui ont des règles en matière d'émissions moins ambitieuses qu'en Europe, devront acheter des certificats CBAM en fonction de l'intensité de carbone de leurs produits. Le taux de la taxe devrait être le même que le prix du quota ETS.
- Le système sera mis en place en 2023, pour une phase d'essai et devrait devenir pleinement opérationnel en 2026.
- Les secteurs concernés par la phase de test sont le Ciment, le Fer, l'aluminium et acier, les Fertilisants et l'électricité.



## POUR ACCÉLÉRER LA TRANSFORMATION DU SECTEUR, LA COMMISSION EUROPÉENNE FIXE DES OBJECTIFS AMBITIEUX

L'objectif de neutralité carbone nécessitera de réduire de 90% de ces émissions à l'échelle européenne d'ici 2050

### Engagements & Décision de l'Europe du Nord

- Interdiction de vente du Véhicule Thermique (VT).
- Dès 2025 en Norvège (en 2020, les VE sont à 50% de pdm de ventes).
- En 2030 pour le Royaume Uni, la Suède, les Pays-Bas, l'Islande et l'Irlande.



### Engagements & Décisions du Canada

- Neutralité carbone à 2050.
- Interdiction de vente des VT à partir de 2035.



### Engagements & Décisions de la Commission Européenne

- Neutralité carbone de l'UE à 2050, réduction de 55% de CO2 en 2030.
- Fin de la vente du véhicule thermique en 2035 en Europe (la France et l'Allemagne demandent la fin du VT en 2040).
- Mise en œuvre d'un mécanisme d'ajustement aux frontières du carbone (phase test 2023-2025, gén. 2026).



### Engagements & Décisions de USA



- Objectif de neutralité carbone en 2050 (réduction de 50 % et 52 % d'ici 2030 par rapport à 2005).
- Limitation à 50 % de pdm de la voiture thermique en 2030.
- Interdiction de la vente de véhicules thermiques à partir de 2035 en Californie.



- Le Cap Vert vise 100% de VE en 2035.



- L'Inde vise 30% de pdm en VE en 2030.

### Engagements & Décisions de la Chine



- Objectif de neutralité d'ici 2060.
- Objectif d'élimination progressive du véhicule thermique annoncé en 2017 sans fixer de date.
- Objectif de 20 % de véhicules fonctionnant aux « énergies nouvelles » d'ici 2025. Prévu comme étant majoritaires en 2035.

### Engagements & Décisions du Japon



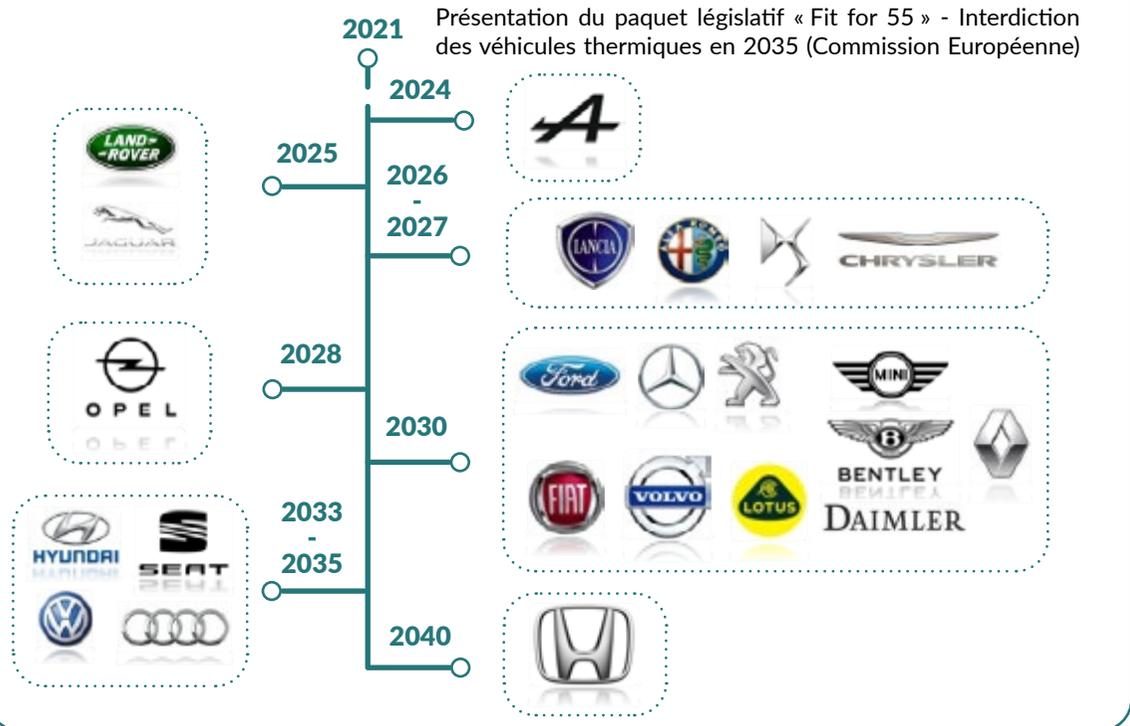
- Objectif de neutralité d'ici 2050.
- Objectif d'interdiction du véhicule thermique à horizon 2035.



Les pays à l'échelle internationale se préparent à éradiquer le véhicule thermique, au profit des véhicules électriques et aux carburants alternatifs

## LES ENTREPRISES SE MOBILISENT À LEUR TOUR ET PRENNENT LE VIRAGE DE LA TRANSITION VERS LES VÉHICULES PROPRES

Les constructeurs automobiles annoncent tour à tour une fin de production de leurs véhicules thermiques au profit des véhicules électriques



Les politiques d'électrification de flottes les plus ambitieuses se trouvent actuellement dans le secteur de la logistique notamment dans les grandes multinationales

- 

a pris l'engagement d'atteindre 70 % de livraisons propres lors des premiers et derniers kilomètres de livraison d'ici 2025 en Europe.
- 

ambitionne de réduire ses émissions de CO2 à zéro dans les villes européennes d'ici 2030.
- 

s'est distingué pour la livraison 100% propre d'une capitale européenne (Chrono-city).
- 

visait la neutralité carbone de ses opérations mondiales d'ici 2040 et a d'ores et déjà engagé un investissement de plus de 2 Mds \$.
- 

a rejoint le Climate Pledge, et s'engage à atteindre l'objectif zéro émission nette d'ici 2040.
- 

affiche en 2018 une ambition globale chiffrée de 30 % de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à horizon 2030 (année de référence : 2017).
- 

pionnier de l'électrification du transport de marchandises sans émissions en Amérique du Nord. En 2023, il exploitera le premier parc de véhicules de transport à émission zéro aux USA.



## LE MAROC SE POSITIONNE DEPUIS PLUS DE 10 ANS EN LEADER RÉGIONAL DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET AFFICHE DE GRANDES AMBITIONS FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE

Le nouvel élan de développement dans lequel s'inscrit le pays, démontre une forte volonté de s'ancrer dans une économie verte inclusive porteuse d'opportunités et de croissance. La transition énergétique du Maroc va connaître une accélération grâce à un programme audacieux sur les 30 prochaines années

La Commission Spéciale du Nouveau Modèle de Développement, la Task Force pour la mise à jour des NDC, les rapports du CESE, les réflexions et études de haut lieu ont contribué à définir les grandes orientations pour tirer profit des opportunités de la transition énergétique ...

La Stratégie Nationale Énergétique vise la réduction de 24,5% de la consommation d'énergie pour le transport (par rapport à l'évolution tendancielle).

Le Plan de l'exemplarité de l'Administration (développé dans le cadre de la mise en œuvre de la SNDD 2030) ambitionne d'augmenter de 30% la part des voitures écologiques (hybrides & électriques) du parc de l'État .

- Objectif du NMD : La part du renouvelable dans la consommation totale d'énergie sera de 40% en 2050 (en 2019 : 11%).
- La mobilité électrique et les mobilités alternatives constituent des positionnements géostratégiques pour le Maroc.

Le Plan de Relance Industrielle 2021-2023 ambitionne de positionner le Royaume comme base industrielle décarbonée et circulaire et de mettre une partie des énergies renouvelables du Royaume au service d'un ancrage industriel.

Malgré sa faible responsabilité en matière d'émissions de gaz à effet de serre, le Maroc a élaboré une stratégie Bas Carbone à Long Terme

Avec pour principaux objectifs :

- Accélérer le fort développement des énergies renouvelables, avec pour objectif indicatif de mix électrique à 80% d'ENR en 2050 ;
- Hausser l'électrification des usages notamment dans le transport, et évaluer le potentiel de l'hydrogène vert pour décarboner le fret routier ;
- Mettre en place des plans de transports et de logistique favorisant la multi-modalité et l'investissement massif dans le développement de nouvelles infrastructures de transport ;
- Promouvoir une nouvelle génération de villes sobres et « intelligentes », notamment par la transition numérique.

Et pour plan d'actions spécifique sur le secteur du transport :

CT

Amélioration des performances des véhicules en circulation, par la réglementation (nouvelles normes).

MT

Stratégie d'électrification des véhicules avec politique dissuasive (taxe carburant), soutien à l'investissement adapté pour les ménages modestes (primes casse et conversion écologique, Développement de l'infrastructure.

LT

Stratégie de développement de chaîne de production hydrogène, déploiement des infrastructures et des véhicules hydrogènes.

## SUR LE PLAN INTERNATIONAL, LE MAROC A REHAUSSÉ LE NIVEAU D'AMBITION DE SON ENGAGEMENT, DÉJÀ INITIALEMENT ÉLEVÉ

Les NDC du Maroc, Focus sur le secteur Transport

- L'objectif conditionnel atteint 45,5% de réduction de gaz à effet de serre et l'objectif inconditionnel est réhaussé à 18,3%.
- Reposant respectivement sur 27 et 34 mesures, la feuille de route estime le budget total à près de 40 milliards de dollars pour des émissions de gaz à 77,5 Mt CO<sub>2</sub>eq à horizon 2030 bien loin des 142 Mt CO<sub>2</sub>eq dans le scénario de base, soit une baisse significative de 64,5 Mt CO<sub>2</sub>eq.
- Sur le secteur du Transport, l'enveloppe budgétaire, évaluée à 2,2 Milliards de dollars, comprend 2 actions inconditionnelles : l'extension des tramway de Rabat et celle de Casablanca, et 5 actions conditionnelles : l'amélioration des normes environnementales des véhicules, un système de Bonus-Malus, un programme de renouvellement et de casse, un programme d'écoconduite et l'application des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules particuliers et professionnels légers neufs.

L'engagement du Maroc pour le programme onusien l'Agenda 2030



En 2015, Le Maroc a réaffirmé son engagement pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable, programme 2030 de l'ONU et a démontré une réelle capacité de suivi et de transparence sur les progrès menés

- Le Royaume a présenté son rapport sur les premières mesures entreprises pour la mise en œuvre du Programme 2030, à l'occasion de la tenue en juillet 2016 de la session du Forum politique de haut niveau sur le développement durable, sous l'égide de l'ECOSOC/NU.
- Les ODD, au nombre de 17 : Pas de pauvreté, Faim zéro, Bonne santé et bien-être, Education de qualité, Égalité entre les sexes, Eau propre et assainissement, Énergie propre et d'un coût abordable, Travail décent et croissance économique, Industrie innovation et infrastructure, Inégalités réduites, Villes et communautés durables, Consommation et production responsables, Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, Vie aquatique, Vie terrestre, Paix, justice et institutions efficaces et enfin Partenariats pour la réalisation des objectifs.
- Malgré la crise COVID, le Maroc a démontré un progrès significatif dans le suivi des 17 ODD de l'Agenda 2030 ainsi que des avancées notables en matière de développement durable, des objectifs parfaitement alignés aux différentes stratégies nationales.

## EN CE QUI CONCERNE LA SÉCURITÉ, LE CONTEXTE INTERNATIONAL EST MARQUÉ PAR LE LANCEMENT DE LA 2<sup>ÈME</sup> DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2030

### Contexte

- + de 3 500 personnes décèdent chaque jour sur les routes, soit près de 1,3 million de décès et environ 50 millions de blessés. Les accidents de la route constituent la 1<sup>ère</sup> cause de mortalité des enfants et des jeunes dans le monde.
- L'action internationale a mis en place un plan pour accompagner différents États à instituer une véritable gouvernance en vue de superviser, d'organiser et d'aménager durablement les conditions à l'amélioration de la sécurité routière.
- Après la Conférence de Moscou en 2005, de Brasilia en 2013 puis de La Valette en 2017, la Déclaration de Stockholm a conclu la 3<sup>e</sup> Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en février 2019 à Stockholm, saluant les avancées et les défis de la décennie de l'action pour la sécurité routière 2011-2020.
- 8 pays se sont particulièrement distingués par la baisse de leur taux de mortalité sur les routes en 2019 : La Suède, la France, la Croatie, la Finlande, l'Allemagne, la Grèce, la Lettonie et le Luxembourg.

### Après le plan « Decade to Action for Safety Road 2011-2020 », le plan Decade to Action for Safety Road 2021-2030 et son plan mondial

- Les accidents de la route pourraient causer 13 millions de décès et 500 millions de blessures supplémentaires au cours de la prochaine décennie, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.
- La 2<sup>ème</sup> Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), fixe l'objectif ambitieux de réduire d'au moins 50% des décès et des blessures dus aux accidents de la route d'ici 2030.
- Le Plan Mondial offre un cadre d'actions nécessaires aux pays et aux villes pour atteindre cet objectif. Le Plan se concentre essentiellement sur 5 piliers majeurs : le transport multimodal et l'aménagement du territoire, l'infrastructure routière sûre, les véhicules sûrs, l'usage sûr des routes et les interventions après un accident.

### Illustration des dispositifs pour atteindre les objectifs internationaux en matière de sécurité

La Commission Européenne et le plan mondial dressent une série de mesures pratiques. Parmi celles-ci :

- la limitation de vitesse à 30 km/h dans tous les lieux où les voitures croisent des piétons et des cyclistes.
- des dispositifs technologiques de sécurité installés dans les véhicules.

L'UE a acté l'intégration de dispositif d'adaptation intelligente de la vitesse et le système de freinage d'urgence obligatoire dans tous les véhicules neufs à partir de mai 2022 et dans tous les véhicules à partir de mai 2024. Le système fournira au conducteur des informations basées sur les cartes et les panneaux de signalisation.

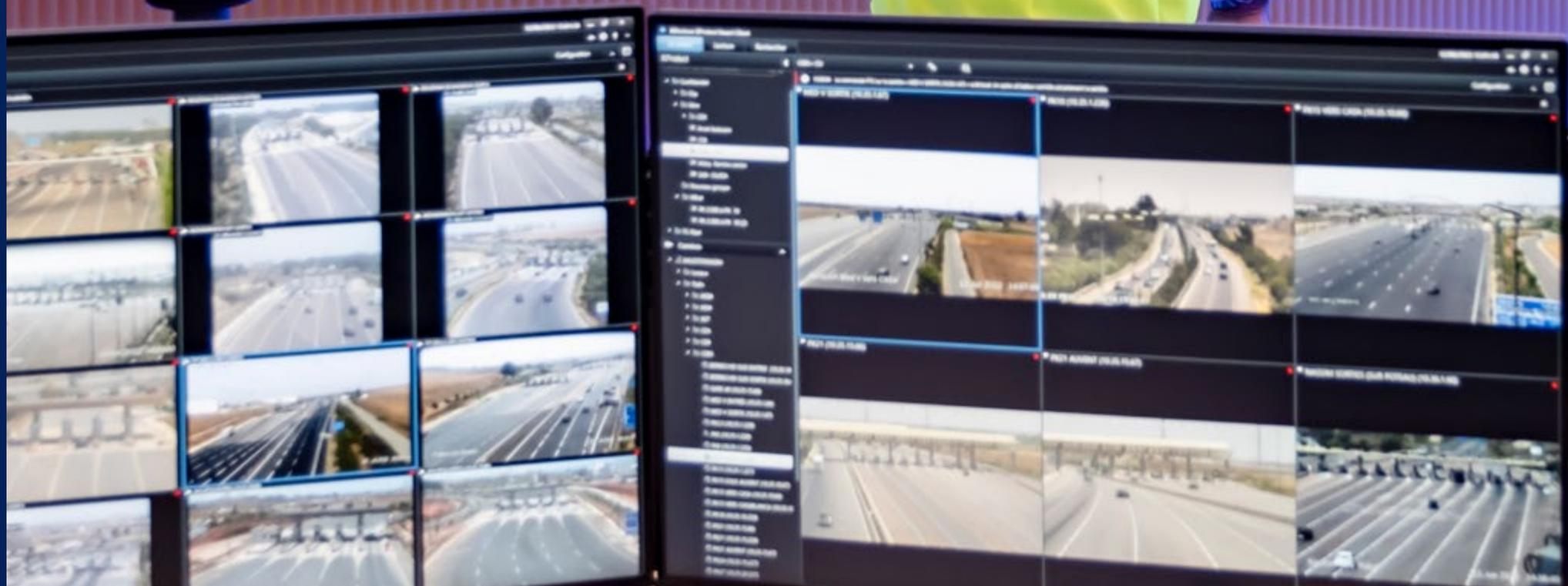
D'autres dispositifs tels que : l'installation d'un éthylomètre antidémarrage, l'avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur, la reconnaissance avancée de distraction du conducteur, le signal de freinage d'urgence, la détection en marche arrière, l'enregistreur de données d'événements («boîte noire»), le système d'urgence de maintien de la trajectoire, la technologie de la vision directe pour lutter contre les angles morts des camions et bus (dès 2025 pour certains dispositifs).

## LE MAROC A ABOUTIT À DES RÉSULTATS TRÈS ENCOURAGEANTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET CONTINUE À DÉPLOYER TOUTE SON ÉNERGIE POUR MOBILISER DES ROUTES ENCORE PLUS SÛRES

### La nouvelle stratégie nationale de la sécurité routière 2021-2026

- Le Maroc, a lancé sa première stratégie nationale de la sécurité routière sur la période 2004-2013, déclinée en trois plans stratégiques intégrés d'urgence triennaux et qui ont permis de sauver près de 9 210 vies selon les chiffres du Ministère de tutelle.
- En 2018, le pays crée la NARSA, l'Agence nationale de la sécurité routière dont le rôle vise à instaurer un comportement routier citoyen, à assurer une organisation routière plus sûre et à améliorer la qualité des services rendus aux usagers de la route, en créant une proximité entre les autorités locales et les citoyens.
- Le Royaume s'est doté d'une nouvelle stratégie nationale de sécurité routière 2017-2026, ambitieuse et exigeante, en phase avec le « Decade To Action For Safety » avec pour objectifs d'inverser la tendance à la hausse des accidents de circulation, de réduire le nombre de morts de la route de 20% à horizon 2021 (2 800 morts), puis de 50% à horizon 2026, et de minimiser le nombre de blessés. Un objectif si il est atteint, en avance sur l'objectif international de -50% à horizon 2030.
- En 2021, avec 3676 décès, l'objectif de 20% n'est pas atteint. Le coût économique des décès et blessés des accidents de la route s'élève à 1,7% du produit intérieur brut.
- Une évaluation permettra l'identification des moyens d'atteindre les résultats souhaités, en fixant de nouveaux objectifs conformes au Programme d'action mondial pour la décennie 2021-2030.
- En décembre 2021, un groupe d'entreprises au Maroc a signé une convention « La Charte de la Coalition » coordonné par la Fédération Routière Internationale (IRF), pour s'engager à partager leurs connaissances et leurs expériences pour réduire les décès et les blessures sur les routes au Maroc.





## LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES AUTOROUTES DU MAROC PLACE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU CŒUR DE SA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

### الطرق السيارة بالمغرب Autoroutes du Maroc

Depuis plus d'une décennie, le Maroc s'est lancé dans la réalisation de projets ambitieux visant à élever ses infrastructures aux standards internationaux. Parmi ces projets de grande envergure, figure au premier plan, le réseau autoroutier marocain avec 1 800 km d'autoroutes et 1 080 km de voies express.

La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) est le bras armé du Royaume pour la construction, l'entretien et la maintenance du réseau autoroutier.

Au-delà de ces performances reconnues à l'échelle internationale, ADM a, depuis sa création en 1989, placé le développement durable et la sécurité routière au cœur de sa stratégie de développement en vue de garantir aux générations futures un avenir durable et pérenne.

Dans ce cadre, ADM mène de nombreuses initiatives visant la réduction des émissions à effets de serre, la prise en compte des effets des changements climatiques, la sécurité durable des routes et l'inclusion des populations avoisinantes. A cet effet, on peut citer de nombreux projets ayant trait à diverses problématiques importantes: l'optimisation de ressources en eau, la réduction de la consommation d'électricité, la gestion des déchets et la sécurité routière

#### Terres et Forêts

Durant l'année 2020, ADM a poursuivi le déploiement du projet AL ARD à travers : l'accompagnement d'agriculteurs pour l'intégration de terrains dans une opération de la multiplication des semences, l'aménagement d'une pépinière de production de plants sur une surface de 3 000 m<sup>2</sup>, contenant une serre, une ombrière, un espace labo, des équipements d'irrigation distribuée, permettant d'assurer une capacité de production annuelle de 100 000 plants d'espèces résilients, et disposant d'une plateforme de démonstration. Les terrains d'agriculteurs riverains ont permis d'assurer une récolte de plus de 70 quintaux de semences. La constitution d'une banque de semences d'espèces résilients, a permis d'initier le traitement de 15 ha de talus exposés au risque de l'érosion hydrique.

Le projet AL ARD est le résultat d'un partenariat fructueux avec l'Institut National de Recherche Agronomique (INRA) et la Coopération Technique Allemande (GIZ).

#### Sécurité

Plusieurs initiatives structurantes ont été menées par ADM avec pour impact la sécurité. En effet, ADM a renforcé sa vigilance grâce à la salle de contrôle de trafic centrale et deux salles de contrôle de trafic régionales, l'objectif étant d'améliorer la qualité des données et la gestion des flux d'informations et de prise de décisions. un système de vigilance renforcée 24h/7. En 2020, ADM a procédé à plus de 36 000 interventions dont plus de 4 000 concernant les accidents. Enfin, une campagne importante de sensibilisation des usagers a été déployée, #Whna\_fIAutoroute, sur la base des messages clés issus du premier baromètre marocain de la conduite responsable.

ADM a poursuivi ses objectifs de soutien des communautés rurales proches du réseau.

#### Inclusion

Les actions ont été adaptées au contexte de pandémie, en priorisant l'amélioration des conditions sanitaires et l'accès aux ressources numériques. Des opérations de forage de puits et des travaux de raccordement en eau potable ont été réalisés au profit de certaines écoles. De plus, ADM a poursuivi le renforcement de ses liens de partenariat avec le Ministère de l'Éducation Nationale, de la Formation Professionnelle, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique en introduisant la création et l'équipement des classes numériques au sein des écoles rurales partenaires.



## ADM ET L'IRF SE MOBILISENT POUR L'ORGANISATION DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LA MOBILITÉ DURABLE

### Le rôle de la Fédération Routière Internationale



International Road Federation  
Fédération Routière Internationale  
Federación Internacional de Carreteras

- Fédérant tous les acteurs du secteur des routes et de la mobilité, dans plus de 130 pays à travers le Monde, l'IRF intervient en tant qu'organisation indépendante à but non lucratif, ayant pour principale mission d'encourager et de promouvoir le développement de réseaux routier permettant l'accès et la réalisation d'une mobilité durable pour tous.
- Son approche s'articule notamment autour de trois composantes stratégiques clés : le transfert de connaissances et le partage d'informations, la mise en relation de personnes, d'entreprises et d'organisations, et le travail de plaidoyer tant au niveau international, régional et national.
- L'IRF est aussi une plateforme de dialogue contribuant à l'échelle internationale, à mettre en place les meilleures solutions technologiques intégrant toutes les composantes que sont la durabilité, l'écologie et la prise en compte des changements climatiques, mais aussi, la sécurité, la mobilité, la rentabilité économique et les retombées sociales.
- L'IRF est le partenaire historique de la Conférence Internationale sur la Mobilité Durable depuis sa 1ère édition en 2016.

ADM et l'IRF ont confirmé leur leadership en matière de transport durable, notamment à travers l'organisation, dès 2016, de la Conférence Internationale sur la Mobilité Durable, qui a pour objectifs majeurs :

Sensibiliser les parties prenantes et mobiliser les acteurs

Mûrir les réflexions et les propositions de développement

Partager les expériences et capitaliser sur les bonnes pratiques

Participer à positionner la Mobilité Durable au cœur des priorités nationales

Accompagner les différentes institutions à prendre des engagements solides en matière de sécurité et de mobilité durable dans le Royaume

## LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LA MOBILITÉ DURABLE

### Le succès des trois premières éditions

#### La 1<sup>ère</sup> édition de la Conférence Internationale de la Mobilité Durable

Cette première édition, sous la thématique « Mobilité durable : mise en place des premiers jalons » a permis de lancer un appel aux autorités locales, opérateurs de transport et de la logistique, pour penser le rôle de la mobilité et du secteur des transports dans la lutte contre les changements climatiques.

Les échanges et les conclusions de la journée de la Conférence Internationale de la Mobilité Durable, ont été présentés lors du side event sur le même sujet, tenu en marge de la COP22 en Novembre 2016 à Marrakech.

La Conférence a eu pour effet de sensibiliser une large cible aux enjeux des changements climatiques induits par le secteur du transport, l'éducation et la formation jouant un rôle très important dans la prise de conscience globale. Enfin, elle a conclu sur la nécessité avérée d'avoir une approche holistique avec tous les acteurs du transport, en vue de contribuer à la réduction de l'empreinte carbone des réseaux routiers, et également sur la nécessité de développer des mécanismes financiers et de renforcer les capacités en vue de réaliser des projets à la fois rentables et durables.

#### La 2<sup>ème</sup> édition de la Conférence Internationale de la Mobilité Durable

La seconde édition, sous la thématique « Mobilité durable : relever les défis de l'Afrique en mobilité durable » a abouti au rapprochement de l'ADM avec l'IRESN et au positionnement de ADM en tant que leader et précurseur de la mobilité durable au Maroc, notamment à travers le développement de nouveaux produits d'énergie propre et la mise en place de borne de recharge électrique sur l'axe Tanger-Agadir.

Le Maroc a confirmé son rayonnement à l'international en matière de développement durable, qui s'est également concrétisée par la mobilisation de la communauté scientifique, des bailleurs de fonds des institutions internationales et des opérateurs autour de la question de la mobilité durable à travers cette conférence.

Par ailleurs, la conférence a permis de hisser le Maroc à l'avant-garde pour un transfert de savoir faire envers les pays voisins africains et de mettre en exergue le travail réalisé en matière de sécurité et de confort routier de ADM et les efforts à poursuivre de manière coordonnée et intégrée avec toutes les parties prenantes, notamment à travers le développement de structures en PPP.

#### La 3<sup>ème</sup> édition de la Conférence Internationale de la Mobilité Durable

La troisième édition, sous la thématique « Transport routier et mobilité durable pour un avenir durable » a été un lieu d'échange et de partage ayant permis de capitaliser sur des expériences solides et des réflexions de haut niveau. L'évènement a par exemple mis en exergue des sujets tels que la finance verte et son rôle dans le développement de la mobilité durable, l'importance de l'accessibilité et de la mobilité pour un développement socio-économique inclusif ou encore la nécessité d'intégrer les coûts économiques des conséquences climatiques dans la planification et l'évaluation de la performance financière des projets.

CONFERENCE  
ILITY

NOVEMBER 26, 2019  
MARRAKECH  
SOFITEL HOTEL

SUSTAINABLE ROAD TRANSPORT AND MOBILITY FOR A SUSTAINABLE FUTURE



WEB SITE

www.cimd.

3rd Edition of  
International  
Conference for  
Sustainable Road  
Transport and  
Mobility

## 4ÈME ÉDITION DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LA MOBILITÉ DURABLE & CONFÉRENCE ANNUELLE DE L'IRF

Suite au succès retentissant des trois premières éditions, ADM poursuit son action mobilisatrice avec la 4<sup>ème</sup> édition de la Conférence Internationale sur la Mobilité Durable, en collaboration avec son partenaire historique l'IRF, sous la thématique « Décarboner, Financer et Digitaliser le secteur routier pour une mobilité et une croissance durables ».

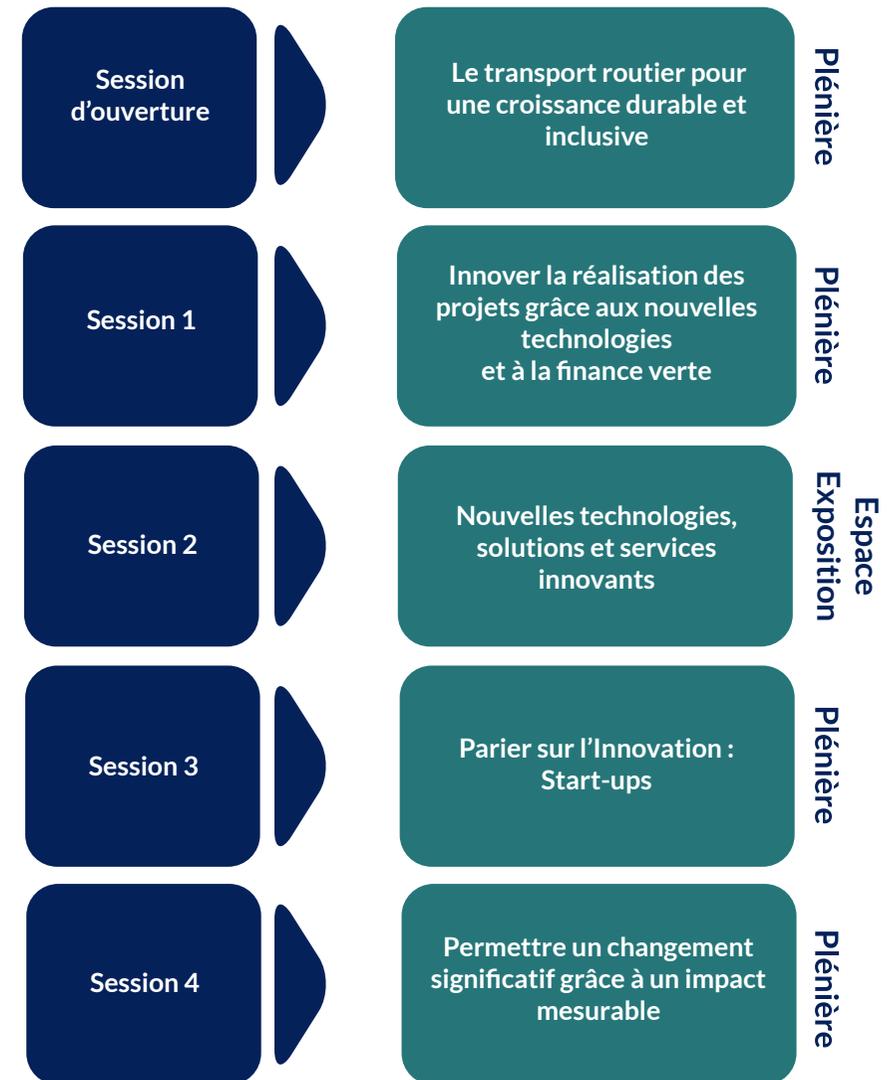
A travers cette 4<sup>ème</sup> édition & la conférence annuelle de l'IRF, placée sous le signe de l'engagement et de l'action, ADM et l'IRF ambitionnent de catalyser la réalisation de grands projets structurants pour opérer la transition du secteur. Sous la thématique « Décarboner, Financer et Digitaliser le secteur des transports pour une mobilité et une croissance durables », ADM et l'IRF souhaitent valoriser les opportunités de la transition énergétique pour le secteur des transports tout en soulignant l'importance de l'équité et de l'inclusion notamment dans un contexte après COVID. En outre, les deux institutions mettront en lumière la création de valeur et l'innovation en matière de mobilité durable. Dans ce sens, la CIMD accueillera pour la première fois cette année, le prix de la start-up de la mobilité durable dans le cadre de l'IRF start-up label, en vue de soutenir et de promouvoir l'entrepreneuriat et l'innovation dans le secteur.

Cette rencontre de haut lieu est l'occasion d'échanges et de partages avec d'éminents intervenants politiques, institutionnels, économiques, techniques, scientifiques et associatifs, et s'attache à répondre aux objectifs suivants :

- Appréhender les enjeux de la transition du secteur des transports et l'accompagner vers une mobilité bas carbone.
- Explorer les opportunités de la mobilité durable, présenter les nouveaux modèles économiques et les perspectives pour le Maroc, l'Afrique, l'Europe et au-delà.
- Partager les expériences de financement verts mis en place dans le cadre de la finance climat, des plans de relance après la crise COVID et dans le cadre de la coopération internationale.
- Présenter les projets « bas carbone » dans le secteur routier à l'échelle internationale.
- Suivre les avancées en matière d'engagements et de règlements internationaux, présenter les conclusions de la CoP26 au regard des thématiques liées à la mobilité durable en vue de préparer une synthèse au comité de la CoP 27, prévue en Egypte.
- Présenter les avancées nationales importantes, rappeler la position du Maroc et communiquer auprès de la communauté internationale, de l'engagement du Royaume pour l'environnement et plus particulièrement pour la mobilité durable.
- Dialoguer et faire murir les réflexions entre les parties prenantes : acteurs publics, privés, opérateurs, usagers et organisations non gouvernementales.
- Mettre en relief les expériences de développement, d'équité et d'inclusion au travers de projets structurants d'infrastructures
- Proposer des solutions pertinentes au service de la mobilité durable, notamment pour le verdissement de l'infrastructure, la massification des énergies vertes et la démocratisation du numérique.
- Sensibiliser et informer sur les enjeux, les évolutions, les défis et les perspectives de la mobilité durable et des infrastructures routières, notamment au regard des nouvelles technologies, des grandes percées du digital et des différentes innovations.

## LE PROGRAMME

ADM et IRF, proposent d'adresser la thématique « Décarboner, financer et digitaliser le secteur routier pour une mobilité et une croissance durables » à travers cinq sessions.



## LE PROGRAMME

8 : 00	Accueil & enregistrement
9 : 15	<b>Session d'ouverture, présidée par M. Nizar Baraka, Ministre de l'Équipement et de l'Eau :</b> Le transport routier pour une croissance durable et inclusive
10 : 45	Pause
11 : 15	<b>Session 1 :</b> Innover la réalisation des projets grâce aux nouvelles technologies et à la finance verte
12 : 30	Pause déjeuner
14 : 00	<b>Session 2 :</b> Nouvelles technologies, solutions et services innovants (Espace d'exposition)
14 : 45	Pause
15 : 15	<b>Session 3 :</b> Parier sur l'Innovation : Start-ups Présentation de start-ups de la mobilité durable
15 : 45	<b>Session 4 :</b> Permettre un changement significatif grâce à un impact mesurable
16 : 30	<b>Statistiques routières mondiales de l'IRF</b> Annonce spéciale
16 : 45	<b>Cérémonie de remise des prix</b> Annonce des gagnants du label start - ups de l'IRF Interventions finales
17 : 15	<b>Session de clôture présidée par M. Mohamed Abdeljalil, Ministre du Transport et de la Logistique</b>

## LES INTERVENANTS



**Nizar Baraka**  
Ministre de l'Équipement  
et de l'Eau, Maroc



**Mohamed Abdeljalil**  
Ministre du Transport et  
de la Logistique, Maroc



**Anouar Benazzouz**  
Directeur Général, ADM  
& Président, IRF



**Ahmed Reda Chami**  
Président, CESE



**António Nunes De Sousa**  
Président, ASECAP



**Christophe Saintillan**  
Directeur Général Adjoint,  
Vinci Autoroutes



**Magali Anderson**  
Directrice du Développement  
Durable et de l'Innovation,  
Holcim



**Ali Ipinge**  
Président, ARMFA  
& Président Directeur  
Général, RFA Namibie



**Nicolas Miravalls**  
Président Directeur Général,  
ORIS



**Bill Halkias**  
2<sup>ème</sup> Vice-Président, IBTTA  
& Président sortant, IRF



**Arnold Dix**  
Président, ITA/AITES



**Radu Dinescu**  
Président, IRU



**Jacques-Emmanuel Saulnier**  
Directeur Général, la Fondation  
d'Entreprise TotalEnergies



**Benacer Boulaajoul**  
Directeur Général, NARSA



**Pietro Torchi Lucifora**  
Directeur Général, Ecogest



**Susanna Zammataro**  
Directrice Générale, IRF



**Olga Gonzalez**  
Directrice Marketing,  
Valerann



**Julio Urzua**  
Directeur des projets  
stratégiques mondiaux, iRAP



**Kiran K. Kapila**  
Président, ICT  
& Président Émérite, IRF



**Ahmed Baroudi**  
Directeur général, Société  
d'Investissements Énergétiques  
(SIE)



**Sikkal Omar**  
Directeur Général,  
ADM Projet



**Antonio Stornello**  
Architecte, Kassandra srl



**Motohiko Nishibayashi**  
Directeur du département  
international, Hanshin  
Expressway Co. Ltd.



**Weixi Gong**  
Coordinateur principal de la  
coopération Sud-Sud et de  
la coopération triangulaire,  
UNIDO



**Badr Ikken**  
Vice-Président de la  
commission Économie verte,  
La Confédération générale des  
entreprises du Maroc ( CGEM )



**Laurent Charles-Nicolas**  
Directeur Développement  
Africa, EGIS



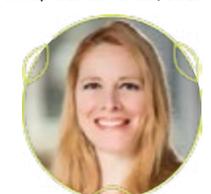
**Rym Belhaj**  
Experte en Durabilité et  
Transition énergétique



**Nasma Jrondi**  
Experte en Climat, Énergie et  
Développement Durable, La Fondation  
Mohammed VI pour la Protection de  
l'Environnement



**Nicolas Peltier**  
Global Manager Transport,  
Banque Mondiale



**Johanna Tzanidaki**  
Directrice de l'innovation,  
ERTICO

## SESSION INAUGURALE

## Le transport routier pour une croissance durable et inclusive

## Sous-thématiques

- La transition énergétique et son impact sur le secteur.
- Les opportunités de la transition énergétique, quelles perspectives pour le Maroc et pour l'Afrique?
- Inclusion : répondre aux besoins de mobilité en milieux rural et urbain .
- Multimodalité : la route comme trait d'union de la multimodalité et d'une économie performante.

## Description

Cette session a pour objectif de présenter le contexte international de la transition énergétique, d'exposer les grandes tendances, les orientations et décisions de la commission européenne, de partager les conclusions de la COP26 et d'échanger sur les perspectives d'évolution du secteur du transport routier des personnes et des marchandises. Il conviendra dans cette session de s'interroger sur les solutions de verdissement envisagées pour le transport de marchandises et sur l'évolution du secteur à l'aune des exigences internationales (taxes carbone...) imposant ainsi une nouvelle forme de compétitivité. Cette première session entend également expliciter la vision nationale en matière de mobilité durable notamment dans le cadre du Nouveau Modèle de Développement. En outre, la session visera à exposer les opportunités de la transition énergétique particulièrement celles liées à la mobilité durable et de lancer les réflexions sur les moyens à engager pour le développement de ces nouveaux marchés au Maroc et en Afrique. En outre, les intervenants partageront leur expérience et leurs réflexions sur les prérequis nécessaires à l'essor d'un véritable écosystème autour de la mobilité durable, les leviers à activer, le rôle du secteur privé, mais également l'engagement du secteur public et la convergence des différentes politiques sectorielles en vue de faire de la mobilité décarbonée un nouveau pilier porteur de croissance. Par ailleurs, cette session traitera de l'infrastructure routière comme levier de mobilité sociale et d'inclusion, en soulignant l'importance du désenclavement des territoires et de l'accessibilité à tout citoyen aux besoins de base, aux bassins d'emplois et à l'offre de santé, d'éducation et de divertissement.

Enfin, l'accent sera mis sur la multimodalité, prérequis nécessaire à la mobilité durable, où il sera question de présenter les défis, les expériences internationales les plus pertinentes, les réflexions sur le rôle des parties prenantes et les moyens à mettre en œuvre pour connecter efficacement les différents modes de transport et éviter les points de rupture.

## Intervenants

## Modératrice

Susanna Zammataro - Directrice Générale, IRF

## Intervenants

- Nizar Baraka – Ministre de l'Équipement et de l'Eau , Maroc
- Anouar Benazzouz – Directeur Général, ADM & Président, IRF
- Ahmed Reda Chami, Président CESE
- António Nunes De Sousa – Président, ASECAP
- Radu Dinescu – Président, IRU
- Magali Anderson - Directrice du Développement Durable et de l'Innovation, Holcim
- Christophe Saintillan – Directeur Général Adjoint, Vinci Autoroutes

## Timing

09:15 - 10:45

## SESSION 1

## Innover la réalisation des projets grâce aux nouvelles technologies et à la finance verte

## Sous-thématiques

- La finance durable et les grands projets d'infrastructure.
- La digitalisation dans la planification et la réalisation de projets routiers.
- L'impact de la mobilité électrique sur la planification, le financement et la réalisation de l'infrastructure routière.
- La technologie au service des nouveaux modèles économiques de la mobilité.

## Description

L'enjeu de la réussite de la transition énergétique réside essentiellement dans la capacité collective à drainer les capitaux nécessaires au déploiement des grandes initiatives durables. C'est l'objet de cette session qui vise à partager les expériences de grands projets d'infrastructures routières bas carbone ayant par exemple été financé par un fonds vert ou par un plan de relance. De même, cette seconde session aura pour objectif de présenter les nouveaux modes de financement, de préciser les concepts, la taxonomie et l'actualité autour de la finance verte notamment l'évolution et la pertinence d'utilisation des instruments tels que les green, les social et les sustainability bonds. Par ailleurs, cette seconde session prévoit d'exposer les nouveaux outils digitaux pour la planification et la réalisation des projets, qui assurent plus de résilience et plus de durabilité, tout au long du cycle de vie du projet, de la conception à la maintenance en passant par la phase de construction. En outre, cette session entend proposer des quick wins et des actions de fond nécessaires à la réussite de la transition d'un pays vers l'électromobilité . Il sera question de partager les meilleures pratiques pour massifier et démocratiser les usages, mais également les défis à relever dans la planification des routes, leur financement, leur réalisation et même dans la phase de maintenance.

Cette session prévoit également de lancer les réflexions sur le rôle à jouer par les différents acteurs et notamment par l'écosystème du transport autoroutier. Enfin, les nouvelles technologies bouleversent les usages, à l'instar des applications de VTC ou de celles pour le co-voiturage. Pour autant, on note que les technologies et les acteurs économiques, alors même qu'ils répondent à des problématiques environnementales et participent à l'effort de réduction de gaz à effet de serre, peuvent être freinés par des cadres réglementaires non adaptés ou une société civile peu enclin aux changements. Dans ce cadre, cette deuxième session sera l'occasion d'une part, de partager certaines de ces nouvelles technologies et leur succès à l'international et d'autre part, de s'interroger sur comment les gouvernements, la coopération internationale les associations et les grands acteurs économiques peuvent appuyer ce type de création de valeur et accélérer la démocratisation des usages répondant à des objectifs de développement durable.

## Intervenants

## Modératrice

Nasma Jroni – Experte en Climat, Énergie et Développement Durable, La Fondation Mohammed VI pour la Protection de l'Environnement

## Intervenants

- Arnold Dix – Président, ITA/ AITES
- Nicolas Miravalls – Président Directeur Général, ORIS
- Weixi Gong – Coordinateur principal de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire, UNIDO
- Badr Ikken, Vice-Président de la commission Economie verte, La Confédération générale des entreprises du Maroc ( CGEM )
- Ali Ipinge – Président, ARMFA & Président Directeur Général, RFA Namibie
- Pietro Torchi Lucifora – Directeur Général, Ecogest
- Antonio Stornello – Architecte, Cassandra srl
- Laurent Charles-Nicolas – Directeur Développement Africa, EGIS
- Nicolas Peltier – Global Manager Transport, Banque Mondiale

## Timing

11:15 - 12:30



## SESSION 2

## Nouvelles technologies, solutions et services innovants (Espace Exposition)

### Description

Présentations d'industriels et de sociétés de services œuvrant dans le secteur de la mobilité durable dans un espace d'exposition dédié.

Cette session vise à donner un aperçu des solutions innovantes dans le secteur des transports et particulièrement celui du transport routier, avec notamment pour objectifs de créer des liens entre besoins et solutions et de faciliter les échanges et les synergies entre les différentes parties prenantes.

Le secteur des transports et de la mobilité connaît actuellement un tournant majeur. Un nouveau paysage se façonne, notamment grâce aux nouvelles technologies et procédés induisant de nouveaux modes de production et de consommation. Ainsi, nous avons vu l'émergence de nouvelles activités produits ou services qui concourent significativement à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

De plus en plus d'acteurs éco-responsables s'éveillent à la nécessité de décarboner leur écosystème et développent ainsi des solutions innovantes pour la réduction de leur empreinte carbone. Cela concerne tous les secteurs d'activité et particulièrement celui de la construction d'infrastructure routière et de la production de matériaux et produits moins carbonés et moins consommateurs d'énergie et de ressources.

En outre, l'électromobilité vit un moment historique à l'échelle internationale, et implique des transformations profondes. Ainsi, de nouvelles chaînes de valeur se créent et donnent lieu au développement de nouveaux opérateurs nationaux et internationaux.

Enfin, certains acteurs de l'écosystème autoroutier ont mis en place des solutions vertes participant ainsi à l'effort collectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Parmi ces solutions, on retrouve des stations-services « bas carbone » avec des bornes de recharge électriques ou encore des fermes solaires sur les parkings ou les toitures. Certaines territoires réfléchissent même à déployer des voies routières dédiées au co-voiturage.

### Intervenants

#### Modératrice

Rym Belhaj – Experte en durabilité et Transition énergétique

#### Intervenants

- Sikkal Omar – Directeur Général, ADM Projet
- Kai Luecke – Vice-président des affaires étrangères, ZF Group
- Angelos Bekiaris – Directeur, Le Centre de recherche et de technologie Hellas (CERTH)
- Satish Parakh – Promoteur & Directeur Général, Ashoka Buildcon Ltd.
- Sukhamrit Singh Oberoi – Directeur, Dark eye & TPM
- Nasma Jrondi – Experte en Climat, Énergie et Développement Durable, La Fondation Mohammed VI pour la Protection de l'Environnement

### Timing

14:00 - 14:45



L'expertise technique développée par ADM sur plus de 30 ans dans la gestion des projets d'infrastructures de transport de grande envergure constitue le noyau de sa filiale d'ingénierie ADM PROJET. L'accompagnement porte sur une assistance à forte valeur ajoutée dans un large spectre de domaines d'infrastructures : construction, exploitation et maintenance des autoroutes, constructions routières, aménagements urbains...

La contribution va au-delà de la maîtrise technique des projets en apportant des solutions appropriées à chaque contexte et visant les optimisations des coûts et délais, l'introduction de nouvelles solutions innovantes et l'implémentation de standards internationaux. ADM PROJET a également introduit l'approche BIM et la digitalisation de la gestion des projets qui sont confiés par ses partenaires pour amorcer une transformation futuriste de cette gestion.



Ashoka Buildcon Ltd. est une société de développement d'infrastructures basée en Inde. La société est un acteur intégré EPC, BOT & HAM. Elle dispose d'un portfolio de 39 PPP projets, qui est le plus important en nombre de tous les acteurs privés en Inde.

Outre que la construction d'autoroutes et de ponts, la société est également engagée dans la transmission et la distribution d'énergie sur la base EPC.

Ashoka a travaillé dans plus de 22 États à travers le pays et a réalisé des projets prestigieux pour les gouvernement centraux et d'État. À l'étranger, elle a réalisé un réseau autoroutier pour la Société de développement du logement de la république des Maldives.



Darkeye a intégré le groupe Texla en 1956. La division Trafic & Sécurité routière a commencé en 1998 et est actuellement le premier fabricant de produits de sécurité routière. L'usine de fabrication est installée sur une surface de 30000 m<sup>2</sup>, dotée d'équipements modernes de dernière génération et un système de contrôle rigoureux.

Darkeye est devenue la marque de sécurité routière la plus recherchée sur les marchés nationaux et étrangers. Dédiée à sa devise d'amélioration de la sécurité routière et à sa vision, elle reste engagée à fabriquer des produits de sécurité routière innovants, polyvalents et de qualité.



ABRAR INVEST est une holding marocaine, créée par son fondateur M. Brahim MOJAHID.

La Holding opère dans le secteur du BTP à travers ses différentes filiales structurées sous forme de 3 pôles :

- Pole INFRASTRUCTURE
- Pole INDUSTRIE
- Pole IMMOBILIER

Avec un capital de 720 MDH

Et un CA global qui dépasse les 2 MMDH

## SESSION 3

## Parier sur l'Innovation : Start-ups

## Description

Cette session prévoit de présenter une analyse approfondie de la sécurité routière et un déchiffrement des indicateurs de performance permettant d'appréhender les enjeux, les impacts, et les actions de mitigation déployées par les différents acteurs. Il est prévu d'exposer une vue d'ensemble claire et partagée des engagements internationaux en faveur de la sécurité routière et d'échanger sur les expériences à succès et les défis qui restent à relever en la matière. Cette session abordera également le rôle du secteur privé dans la sécurité routière, son engagement en recherche & développement notamment dans la mise au point de nouvelles techniques contribuant à concevoir et produire des véhicules plus résilients et davantage sécurisés.

Par ailleurs, les comportements humains font partie des causes majeures d'accidents sur les routes et menacent ainsi la sécurité de nombreux usagers. A cet effet, cette session traitera des leviers à actionner et des options à mettre en place pour sensibiliser les usagers et réduire ce phénomène inquiétant.

Enfin, les projets d'infrastructure routière nécessitent la convergence de nombreuses compétences pointues et très techniques : les bureaux d'études, les aménageurs, la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, le(s) porteur(s) financier(s), et les organismes qui assurent la maintenance des routes. Pour autant, la garantie de la sécurité routière dans son ensemble repose sur le contrôle, l'évaluation et l'inspection de toute la chaîne de valeur, de la conception à la réalisation, sans oublier l'exploitation.

## Intervenants

## Modérateur

Ahmed Baroudi - Directeur Général, Société d'Investissements Energétiques (SIE)

## Intervenants

- Ammar Bin Waqar - Directeur des nouvelles technologies, Transconomy LLC
- Hicham Zouaoui - Président Directeur Général & Co-fondateur, Pip Pip Yalah
- Ali Lakrakbi - Président Général, KW Network
- Emil Sylvester Ramos - Co-fondateur & Président Directeur Général, IRIS
- Daniel Stofan - Fondateur & Président Directeur Général, GoodVision
- Bradley Abbott - Président Directeur Général, Kerbed IT
- Vyacheslav Lukin, Co-fondateur & Président Directeur Général, Edgevision
- Wei Sun - Co-fondateur & Président Directeur Général, AIWaysion

## Timing

15:15 - 15:45

## SESSION 4

## Permettre un changement significatif grâce à un impact mesurable

## Sous-thématiques

- Au delà du "green" : le Reporting RSE - Responsabilité Sociale et Environnementale.
- Maximiser l'impact des investissements en routes plus sûres.
- Renforcer la résilience aux chocs.
- Une mobilité « connectée » pour des sociétés et des économies plus connectées et résilientes.

## Description

Les projets de décarbonation et de digitalisation sont importants, les budgets mobilisés le sont tout autant. Pourtant plusieurs problématiques se posent régulièrement : le projet a-t-il réellement un objectif de durabilité, concourt-il à réduire la consommation énergétique et les émissions des gaz à effet de serre ? et en aval du projet, quelle évaluation de durabilité fait on après la réalisation des projets ? De manière plus macro, au niveau d'une entreprise ou d'une institution, a-t-on une vision sur les émissions de gaz à effet de serre ? Avons-nous mis en place un plan d'actions pour les réduire et suivons-nous ces actions ? Avons-nous positionné des objectifs de réduction de gaz à effet de serre ? L'objectif de cette dernière session est de réfléchir à la manière d'aborder la durabilité à la fois au niveau des projets et au niveau des institutions, en vue de maximiser les impacts souhaités et de s'assurer de leur effectivité. Dans ce sens, plusieurs frameworks et outils de reconnaissance internationale existent et sont destinés à faciliter l'élaboration des rapports RSE/ESG ou récemment appelés aussi Rapport Sustainability, ce qui permet aux institutions concernées une meilleure performance, un soutien plus prononcé des bailleurs de fonds et une meilleure valorisation de leur structure. Par ailleurs, cette session est également l'occasion de partager les objectifs du 2ème plan international pour la sécurité mondiale porté par les Nations Unis, le plan « Decade to Action for Road Safety » pour la décennie 2021-2030. Avec une mortalité estimée à 13 millions de décès et un nombre de blessés supplémentaires estimés à 500 millions sur la décennie, le Plan mondial fixe l'objectif ambitieux de réduire d'au moins 50% les décès et blessés de la route d'ici 2030. Il conviendra dans cette session de se concentrer sur les expériences et les solutions novatrices pour des routes davantage sécurisées, des véhicules plus fiables et un usage des routes plus adapté. Enfin dans cette dernière session, il sera aussi question de se pencher sur la résilience des chocs et sur les dernières expériences de routes connectées compatibles avec les véhicules autonomes pour l'implémentation d'infrastructures routières intelligentes et la numérisation des données de fluxurbain.

## Intervenants

## Modératrice

Johanna Tzanidaki - Directrice de l'innovation, ERTICO

## Intervenants

- Motohiko Nishibayashi - Directeur du département international, Hanshin Expressway Co. Ltd.
- Julio Urzua - Directeur des projets stratégiques mondiaux, iRAP
- Bill Halkias - 2ème Vice-Président, IBTTA & Président sortant, IRF
- Olga Gonzalez - Directrice Marketing, Valerann
- Kiran K. Kapila - Président, ICT & Président Émérite, IRF

## Timing

15:45 - 16:30



## IRF STATISTIQUES ROUTIÈRES MONDIALES

**IRF WORLD  
ROAD  
STATISTICS  
2022**  
DATA 2015 - 2020

Produites depuis 1964 par la Fédération Routière Internationale (IRF), les Statistiques routières mondiales ([www.worldroadstatistics.org](http://www.worldroadstatistics.org)) sont devenues au fil des années un outil de référence primordial pour les parties prenantes qui souhaitent analyser, comprendre et rendre compte des tendances et évolutions mondiales, régionales et nationales dans le secteur routier et au-delà. Cette 59ème édition annuelle comprend les dernières données couvrant les années 2015 à 2020. Elle comprend plus de 200 indicateurs liés à la route et au secteur des transports répartis dans 11 sections, couvrant plus de 200 pays et territoires.

Grâce au généreux soutien de la Fondation TotalEnergies et de la Fondation d'Entreprise Michelin, la publication de l'édition 2022 de l'IRF World Road Statistics (WRS) marque le début d'une nouvelle ère dans notre politique en matière de données.



## ANNONCE DE LA PERSONNALITÉ DE L'ANNÉE DE L'IRF

Le prix de la personnalité de l'année est décerné chaque année depuis 1951, pour honorer des personnes largement reconnues pour avoir apporté des contributions particulièrement distinguées et inspirantes aux domaines des routes et des transports. Au fil des années, le prix a distingué certaines des personnalités les plus influentes dans le monde des transports pour leur engagement envers ce que l'IRF définit comme sa propre mission : promouvoir le développement de réseaux routiers qui permettent l'accès et la mobilité durable pour tous.

## LIEU DE LA CONFÉRENCE

### Palais des Congrès, Marrakech



#### Adresse

Entrée sur l'avenue Moulay El Hassan, Hivernage, 40000, Marrakech

#### Téléphone

+212 524 339 100

## PLAN TOURISTIQUE DE LA VILLE DE MARRAKECH







[www.adm.co.ma](http://www.adm.co.ma) | [www.irfnet.ch](http://www.irfnet.ch)