



RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



PROJET FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE
DURABLE EN COTE D'IVOIRE :
« Emergence - bas carbone dans les transports »





RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE



MOVIN'ON
Sustainable Mobility Fund



PARIS PROCESS
ON MOBILITY AND CLIMATE



PROJET FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE :

« Emergence - bas carbone dans les transports »

Version provisoire
Novembre 2019

Le projet feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire est réalisé sous la tutelle du Ministère des Transports, par les acteurs non-étatique (collectivités, secteur privé, partenaires publics et organisations de la société civile), conduit par l'association Climate Chance et soutenu par Movin'On et le PPMC dont il tire sa source.

L'élaboration de cette feuille de route doit son succès à l'engagement du Ministère des Transports, à travers sa Direction Générale des Transports Terrestre et de la Circulation, de l'Association des Régions et Districts de Côte d'Ivoire (ARDCI), de l'association Climate Chance, du Directeur de l'Observatoire des Mobilités Africaines, de l'ensemble des membres du comité de pilotage et de toutes les structures publiques et privées ainsi que les organisations de la société civile qui ont fortement contribué à son élaboration.

Le Consultant tient à remercier l'ensemble des acteurs et souhaite que cette Feuille de Route participe à l'atténuation des émissions des gaz à effet de serre de la Côte d'Ivoire tout en assurant une mobilité efficace des personnes et des biens.

1. Table des matières

Liste des Tableaux.....	0
Liste des Figures.....	0
Sigles et abréviations.....	1
I. Contexte et objectifs de la Feuille de Route pour une Mobilité Durable en Côte d'Ivoire.....	2
B. Défis de la mobilité ivoirienne	2
B. Objectifs de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire	3
II. MOBILITE, CLIMAT ET OBJECTIFS DU DEVELOPPEMENT DURABLE.....	4
A. Mobilité et changement climatique	4
B. Mobilité et les Objectifs de Développement Durable	4
III. MACRO-FEUILLE DE ROUTE GLOBALE DU PPMC ET ADAPTATION A LA COTE D'IVOIRE.....	6
A. Stratégie Nationale en Matière de Changement Climatique	6
B. Adaptation de la macro-feuille de Route à la Côte d'Ivoire.....	6
IV. TRANSPORTS ET MOBILITE EN COTE D'IVOIRE.....	7
V. AXES DE LA FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE.....	13
1. Transformation urbaine Synergétique et Numérique.....	13
2. Energie bas Carbone	17
3. Optimisation de l'efficacité des modes et systèmes	20
4. Réduction des déplacements non nécessaires	23
5. Solutions adaptées au monde rural et aux villes secondaires.....	25
6. Construction et adaptation des infrastructures.....	26
7. Effectivité et efficacité de la mise en œuvre des outils réglementaires et financiers.....	27

8. Sécurité routière.....	30
9. Défragmentation et raccourcissement des chaînes logistiques	32
10. Education des Usagers.....	33
VI. PERSPECTIVES DE LA FEUILLE DE ROUTE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE.....	35
VII. CONTRIBUTEURS A FEUILLE DE ROUTE.....	35
VIII. BIBLIOGRAPHIE.....	37

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Déplacements par mode de déplacement (source : SDUGA).....	14
Tableau 2: Exemple d'émissions de GES pour des carburants utilisés dans le transport routier (source : Lignes directrices 2006 du GIEC)	18
Tableau 3: Les prévisions de production énergétique de la Côte d'Ivoire à l'horizon 2030 (source : Ministère du Pétrole et de l'Energie).....	18
Tableau 4: Les Valeurs cible pour la Côte d'Ivoire à l'horizon 2050	18
Tableau 5: Parc en activité en Côte d'Ivoire (source : Ministère des Transports).....	20
Tableau 6: Les premiers éléments de la taxe carbone.....	28
Tableau 7: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule léger.....	28
Tableau 8: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par une motocyclette	29
Tableau 9: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule lourd.....	29

LISTE DES FIGURES

Figure 1: lien entre la feuille de route et les ODD.....	5
Figure 2: lien entre la feuille de route et l'Agenda 2063 de l'UA.....	5

Figure 3: Axe de la macro-feuille de route globale du PPMC 6
 Figure 4: Axe de la feuille de route ivoirienne 7
 Figure 5: Evolution des accidents entre 2013 et 2018 31

SIGLES ET ABBREVIATIONS

AERIA : Aéroport International d'Abidjan
AGETU : Agence des Transports Urbains
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
AMUGA : Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan
ARDCI : Assemblée des Régions et Districts de Côte d'Ivoire
BNETD : Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
BRT : Bus Rapid Transit
CITRANS : Compagnie Ivoirienne de Transport
DGAMP : Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires
DGTTC : Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation
HCPTR : Haut Conseil du Patronat des Transports Routiers de Cote d'Ivoire
LOTI : Loi d'Orientation du Transport Intérieur
MT : Ministère des Transports
MEDD : Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MDV : Ministère de Ville
OSER : Office de Sécurité Routière
PAA : Port Autonome d'Abidjan
PACOGA : Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan
PAMOSSET : Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports
PIDUCAS : Projet d'Infrastructures pour e Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Secondaires
PMUA : Projet de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan
PAPS : Port Autonome de San-Pédro
PDE : Plan de Déplacement des Entreprises
PDU : Plan de Déplacement Urbain

PMUA : Projet de Mobilité Urbain d'Abidjan
PPP : Partenariat Public Privé
PPMC : Processus de Paris pour le Climat et la Mobilité
PTUA : Projet des Transport Urbain d'Abidjan
RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SDUGA : Schéma Directeur d'Urbain du Grand Abidjan
SDTU : Schéma Directeur des Transports Urbains
SICTA : Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles
SOTRA : Société de Transport Abidjanais
STL : Société des Transport Lagunaire
UVICOCI : Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire

I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE

A. Défis de la mobilité ivoirienne

La Côte d'Ivoire affiche un dynamisme particulièrement fort ces dernières années, avec un taux de croissance moyen annuel du PIB de 9% sur la période 2012-2016¹, en faisant la première puissance économique de l'UEMOA. Cette dynamique n'est pas dissociable d'une urbanisation rapide : plus de la moitié de la population ivoirienne vit en ville et cette proportion devrait atteindre deux tiers en 2050, notamment avec l'expansion d'Abidjan qui abritera plus de 10 millions d'habitants. De la même façon 80 % des entreprises formelles du pays se concentrent à Abidjan.

Créé en 2015, le *Paris Process on Mobility and Climate* (PPMC) est une plateforme ouverte et inclusive qui invite activement toutes les organisations et initiatives qui soutiennent une action efficace sur les transports et le changement climatique à se joindre au processus. Le PPMC a été créé pour renforcer la voix de la communauté des transports durables dans le processus de la CCNUCC (Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques), en particulier dans la perspective de la Conférence des Parties (COP21) de décembre 2015 à Paris et de l'Accord de Paris.

En Côte d'Ivoire, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont triplé entre 2005 et 2016 -même si en comparaison avec la moyenne mondiale par habitant, son niveau d'émissions reste extrêmement réduit (0,1 tCO₂/an/habitant à comparer par exemple avec celui des transports routiers français à 1,7 tCO₂/an/habitant), le volume des déplacements restant encore limités. La Contribution déterminée au niveau national de Côte d'Ivoire, soumise lors de la COP21, estime que la hausse des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pourrait atteindre 25% d'ici à 2030, en

faisant le 2^{ème} poste d'émissions, à égalité avec l'agriculture et après la production d'électricité. Ainsi, la Côte d'Ivoire a inclus des actions d'atténuation ambitieuses dans le secteur des transports, notamment à travers la planification urbaine et les incitations à l'achat de véhicules peu polluants.

Cette vision a besoin d'être accompagnée par un cadre institutionnel fort car les responsabilités sont aujourd'hui éparpillées entre diverses institutions gouvernementales, même si les évolutions sont rapides dans ce domaine. A ce titre, on notera que le gouvernement de Côte d'Ivoire a adopté en janvier 2019, la création de l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) « chargée de structurer, d'organiser, de réglementer, de fluidifier le trafic, de développer les capacités du réseau de transport public et de faciliter la mobilité de tous ». Plusieurs projets pour l'amélioration de la mobilité dans le Grand Abidjan dont la gestion devrait être confiée à cette l'AMUGA sont en cours de mise en œuvre. Il s'agit en outre, d'un système intelligent de gestion de la circulation routière qui devrait être opérationnel fin 2019 et le BRT sur l'axe Yopougon – Bingerville financé par la Banque Mondiale.

Mais alors que plus de 85 % des déplacements urbains en transport en commun se font dans les transports artisanaux et non conventionnés (taxis collectifs : wôrô-wôrô et minibus : gbaka), il n'est pas envisageable de penser une stratégie de la mobilité sans inclure ces acteurs privés ainsi que les organisations de la société civile et les usagers dans la réflexion afin de ne pas exclure davantage des populations vulnérables et de limiter les oppositions frontales. S'il est préférable de donner la priorité à des modes de transport de masse sur les axes principaux des agglomérations, les délais nécessaires à cette transition ainsi que les limites inhérentes à ces modes de déplacement (premier et dernier kilomètres), nécessitent de phaser la transition en lien avec cette multitude d'acteurs économiques artisanaux et d'ouvrir plusieurs

¹ Ministère de l'Economie et des Finances

chantiers parallèles (démocratisation du vélo, opportunités du numérique pour faciliter l'intermodalité, etc.).

Il est donc nécessaire d'obtenir des points de vue locaux sur la manière de surmonter les défis pour le secteur des transports en matière de changement climatique, en tenant compte des contraintes de l'ensemble de l'écosystème des transports. Forte de son expérience de rassemblement des acteurs non-étatiques dans leur diversité, Climate Chance anime cette dynamique en Côte d'Ivoire pour la construction d'une vision partagée de la mobilité à horizon 2050 et l'émergence d'une feuille de route pour mobiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs.

Améliorer la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire constitue aujourd'hui un impératif économique, social et environnemental, non seulement pour Abidjan mais également pour l'ensemble de la Côte d'Ivoire. En effet, les autres agglomérations ivoiriennes, bien que beaucoup plus petites qu'Abidjan, affichent des taux de croissance rapides et sont des villes-relais essentielles pour maîtriser l'hypercéphalie de la capitale économique.

B. Objectifs de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire

Le Sommet Climate Chance - Afrique 2018 d'Abidjan en Côte d'Ivoire a permis de commencer à bâtir et décliner des feuilles de route sectorielles et opérationnelles adaptées au contexte des territoires africains. Ces feuilles de route africaines sont initiées par des coalitions d'acteurs impliqués dans les territoires africains. Elles font le lien entre climat et développement (en mentionnant l'impact des actions sur le climat sur les objectifs de développement durable - ODD), accordent de l'importance aux enjeux de l'adaptation sur le continent, proposent de relier les bailleurs de fonds et les acteurs de terrain dans leur diversité, participent à la création d'un environnement favorable à l'action climat, proposent de diffuser des informations stratégiques et de renforcer l'action pour le climat en Afrique. Le PPMC a été étroitement associé à cet exercice, réunissant ainsi des acteurs ivoiriens et ouest africains autour du principe de la constitution d'une feuille

de route Mobilités & Transports adaptée aux enjeux de la région. L'une des recommandations issues de cet atelier d'Abidjan était de décliner la démarche de macro-feuille de route transports à la Côte d'Ivoire, afin de démontrer, la pertinence de la démarche pour la région ouest-africaine.

La Feuille de Route pour une Mobilité Durable en Côte d'Ivoire a pour objectif de soutenir les stratégies nationales de la Côte d'Ivoire et son ambition de devenir un pays émergent, à travers la mise en œuvre d'un modèle de développement à forte valeur ajoutée et prospérité partagée. Une attention particulière sera accordée à la Stratégie Nationale pour le Développement Durable et l'ensemble des actions déjà entreprises par les différents Ministères intervenant dans les questions de Mobilités



La Feuille de Route ivoirienne devrait permettre à l'ensemble des acteurs d'élaborer une vision partagée à l'horizon 2050 qui servira de base pour les stratégies de développement des mobilités en Côte d'Ivoire.

La Feuille de Route ivoirienne, tout en s'appuyant sur la feuille de Route Mondiale et s'inspirant de celle du Maroc, intègre les stratégies nationales pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

II. MOBILITE, CLIMAT ET OBJECTIFS DU DEVELOPPEMENT DURABLE

A. Mobilité et changement climatique

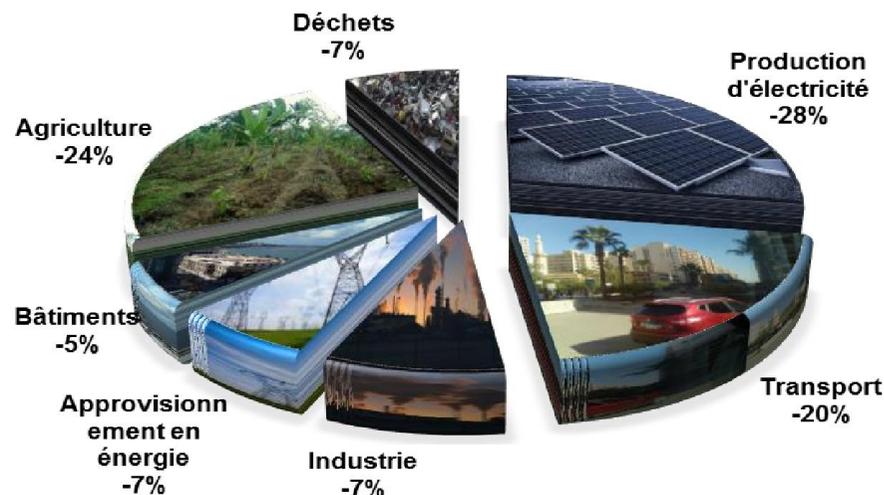
En 2016, le secteur des transports représentait environ 23% des émissions globales de carbone dues à la combustion d'énergie². La majorité des émissions de carbone dans le secteur des transports provient du transport routier, qui représente environ les trois quarts des émissions de carbone des transports, soit environ 6 GT d'émissions directes de carbone en 2017. Depuis 2000, les émissions du transport routier ont augmenté de 2% par an, faisant de ce sous-secteur l'un des secteurs d'émissions affichant la plus forte croissance au cours des cinquante dernières années. Depuis 2000 la croissance des émissions de carbone des transports routier provient exclusivement des pays non membres de l'OCDE. La part des émissions provenant des pays non membres de l'OCDE est passée de 31% en 2000 à 47% en 2015 et la croissance s'est majoritairement concentrée dans les pays d'Asie et d'Afrique où les émissions de carbone du transport routier ont doublé.

Dans le cadre des Contributions Déterminées au niveau National de la Côte d'Ivoire, l'on estime la croissance des émissions globales de la Côte d'Ivoire à environ 4,3%,³ en moyenne par an. Les statistiques montrent que par rapport aux proportions dans les émissions totales en 2012, le secteur des transports a la deuxième plus forte croissance des émissions par secteur, après le secteur de l'électricité. Les transports constituent donc un enjeu important dans la réduction des émissions de CO2 de la Côte d'Ivoire.

Conformément au scénario bas carbone des Contributions Déterminées au niveau National (NDC), le secteur des transports devraient contribuer à

² GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'évolution du climat

hauteur de 20% par à la réduction globale des émissions de la Côte d'Ivoire, comme présenté ci-dessous.



B. Mobilité et les Objectifs de Développement Durable

La Feuille de Route ivoirienne tire sa source de la Feuille de Route mondiale qui est en lien avec les objectifs de développement durable (ODD).

Le lien entre les ODD et le Mobilité tel qu'établi dans la Feuille de Route Globale du PPMC et rappelé dans celle du Maroc est présenté ci-dessous. Ce lien touche tous les 17 ODD, avec un impact beaucoup plus fort en Côte d'Ivoire en particulier pour le 10 ODD présentés ci-dessous.

³ NDC : Contributions Déterminées au niveau Nationales, lors de la COP21

Figure 1: lien entre la feuille de route et les ODD

Objectifs du Développement Durable et leurs liens avec la mobilité

 <p>1 PAS DE PAUVRETE Le transport donne accès à la vie économique.</p>	 <p>9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURES La résilience des infrastructures de transport assure une mobilité fiable.</p>
 <p>2 FAIM «ZÉRO» Le transport durable assure la distribution des aliments et réduit leur perte.</p>	 <p>10 INÉGALITÉS RÉDUITES La mobilité à travers le développement, des transports de masse et des, réduit les inégalités et donne accès aux services de bases</p>
 <p>3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE Le transport sûr et propre protège la santé des populations.</p>	 <p>11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES La mobilité urbaine efficace, accessible et inclusive est partie intégrale de villes durables.</p>
 <p>5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES La mobilité inclusive contribue à l'égalité entre les sexes.</p>	 <p>12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES Le transport efficace en énergie et faible en énergies d'origine fossiles contribue à l'utilisation rationnelle des ressources.</p>
 <p>7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN CÔTÉ ABORDABLE Le transport propre et efficace en énergie fait partie d'un monde à énergie durable.</p>	 <p>13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES Le transport durable joue un rôle clé dans l'atténuation des émissions et dans l'adaptation.</p>

B. Mobilité et les aspirations de l'Agenda 2063 de l'UA

L'Agenda 2063 de l'UA définit l'orientation stratégique des pays africains à l'horizon 2063. Toutes les politiques nationales doivent intégrer cette stratégie qui se bâtit autour de sept (7) aspirations. Ainsi, la feuille de route pour une Mobilité de la Côte d'Ivoire se bâtit en répondant assez bien aux différentes aspirations de l'Agenda 2063, comme on peut le voir ci-après.

Figure 2: lien entre la feuille de route et l'Agenda 2063 de l'UA

<p>Aspiration 1 : Une Afrique prospère fondée sur une croissance inclusive et un développement durable – la mobilité durable précède et accompagne le développement durable à travers des infrastructures résilientes et un système de transport urbain et rural qui favorise l'accès de tous aux opportunités.</p>	<p>Aspiration 3 : Une Afrique où règnent la bonne gouvernance, la démocratie, le respect des droits de l'homme, la justice et l'État de droit – l'émergence d'un leadership visionnaire axé sur le développement d'une mobilité durable à travers l'élaboration de plans de transports de masse, des modes doux et d'une planification urbaine et de mobilité intégrée.</p>	<p>Aspiration 5 : Une Afrique dotée d'une identité culturelle forte, de valeurs, d'une éthique et d'un patrimoine communs – la promotion de la culture et des valeurs traditionnelles à travers une bonne accessibilité aux différentes régions du pays et zones rurales.</p>
<p>Aspiration 2 : Un continent intégré, politiquement uni, fondé sur les idéaux du panafricanisme et de la vision de la renaissance de l'Afrique – l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des biens sur les corridors terrestres sous-régionaux et des lignes aériennes renforcées et efficaces énergétiquement est un gage de bonne intégration durable pour la mise en place de la Zone de Libre Echange Commerciale (ZLEC).</p>	<p>Aspiration 4 : Une Afrique en paix et sûre – assurer la paix passe par une bonne sécurisation du territoire et donc une bonne accessibilité des forces de l'ordre aux différentes zones.</p>	<p>Aspiration 6 : Une Afrique dont le développement est axé sur les citoyens, s'appuyant sur le potentiel de ses populations, en particulier de ses femmes et de ses jeunes, et prenant soin des enfants – le développement de transports sûrs et équitables sécurisant pour les personnes vulnérables.</p>
<p>Aspiration 7 : Une Afrique en tant qu'acteur et partenaire fort et influent sur la scène mondiale – la mise en place d'une feuille de route pour une mobilité durable est un signal fort dans le cadre de la bonne gouvernance et de la lutte contre le changement climatique</p>		

III. MACRO-FEUILLE DE ROUTE GLOBALE DU PPMC ET ADAPTATION A LA COTE D'IVOIRE

A. Stratégie Nationale en Matière de Changement Climatique

Axe stratégique 1 : Promouvoir l'intégration des changements climatiques dans les politiques et stratégies sectorielles, dans la planification du développement et renforcer le cadre institutionnel et juridique.

Axe stratégique 2 : Améliorer la connaissance nationale sur les changements climatiques et renforcer les capacités techniques et humaines des acteurs du Programme National CC

Axe stratégique 3 : Promouvoir des mesures d'atténuation des effets des changements climatiques dans tous les secteurs (REDD+, MDP, etc....)

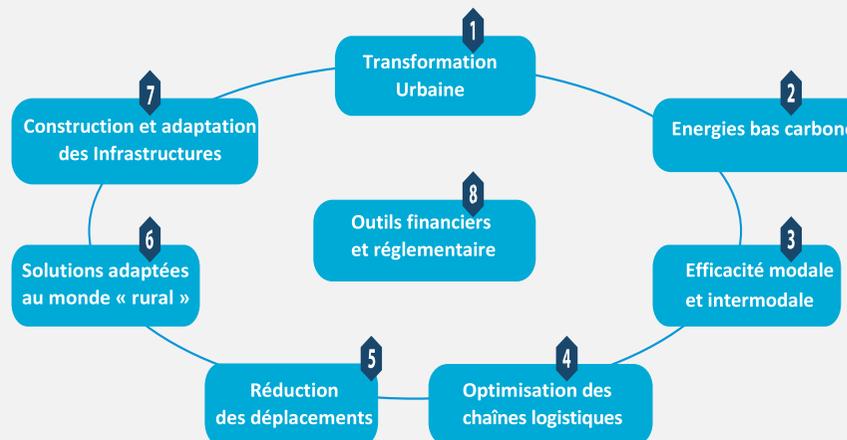
Axe stratégique 4 : Renforcer et promouvoir les actions d'adaptation aux changements climatiques Selon la 2ème communication nationale, la Côte d'Ivoire est très vulnérable aux effets des changements climatiques et les secteurs les plus vulnérables en Côte d'Ivoire par ordre d'importance sont : l'agriculture, la santé, la pêche, l'énergie, les ressources en eau, l'élevage, la forêt- faune, l'habitat, le transport, l'industrie et l'éducation.

Axe stratégique 5 : Promouvoir la recherche-développement au niveau national et le transfert de technologies en matière de changements climatiques

Axe stratégique 6 : Gérer les risques de catastrophes naturelle Les pertes dues au catastrophes naturelle sont en augmentation, c qui a de grave conséquences pour l vie, les moyens de subsistance des populations, particulier les plus pauvres.

Axe stratégique 7 : Renforcer la coopération internationale et mobiliser des financements pour la mise en œuvre de la Politique Nationale CC

Axes de la Macro-Feuille de Routes Globale du PPMC



La feuille de route ivoirienne dont les axes sont présentés ci-dessous intègre deux nouveaux axes adaptés au contexte ivoirien et dont les effets permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer les conditions de déplacement des personnes et des biens, il s'agit de :

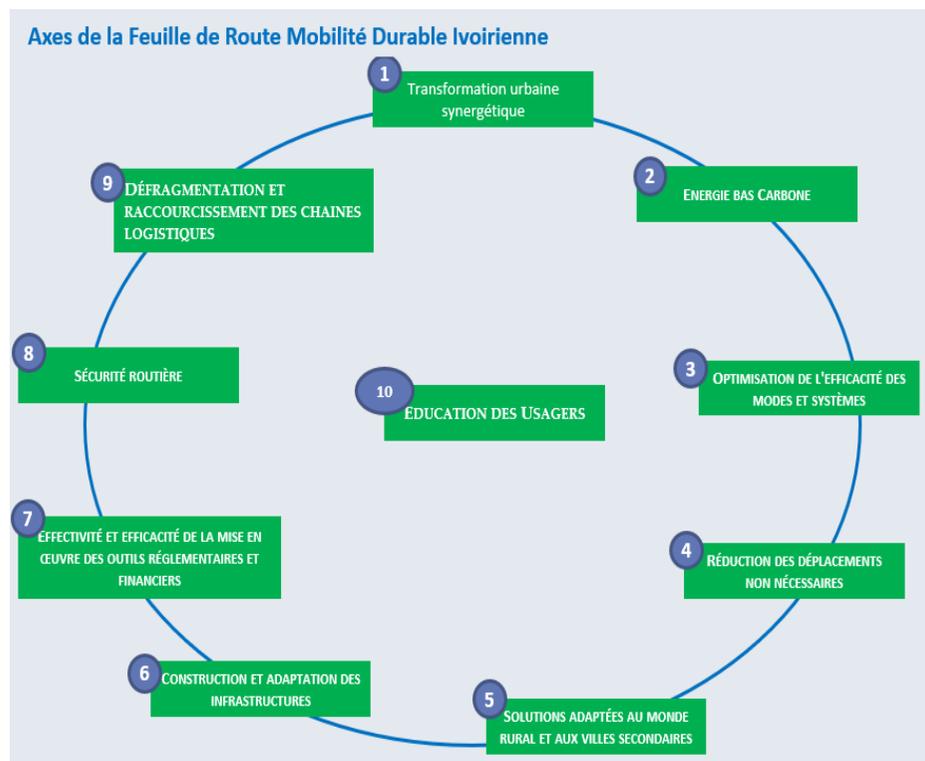
- la **Sécurité Routière**, inspirée de la Feuille de Route Marocaine, cet axe est très important dans le contexte ivoirien. En Côte d'Ivoire, le nombre d'accidents est croissant depuis plusieurs années avec une croissance moyenne d'environ 4% sur la période 2013 à 2018 et la gravité des accidents est de plus en plus importante avec une croissance de plus de 12% en moyenne par an des tués par de la route. Cette situation menace le déploiement et la promotion des modes doux dont la marche ; car 37% des tués sont de piétons ;
- l'**Education des Usagers**, sur la base de la nécessité de changement de comportement à promouvoir, de la formation et sensibilisation nécessaires ainsi que la nécessité du développement de la recherche sur les questions de mobilité, pour la réussite du développement d'une mobilité durable en Côte d'Ivoire, cet axe est capital.

B. Adaptation de la macro-feuille de Route à la Côte d'Ivoire

La Feuille de Route ivoirienne tire sa source de la Feuille de Route mondiale dont elle reprend l'ensemble des huit axes qui sont rappelés ci-dessous.

Figure 3: Axe de la macro-feuille de route globale du PPMC

Figure 4: Axe de la feuille de route ivoirienne

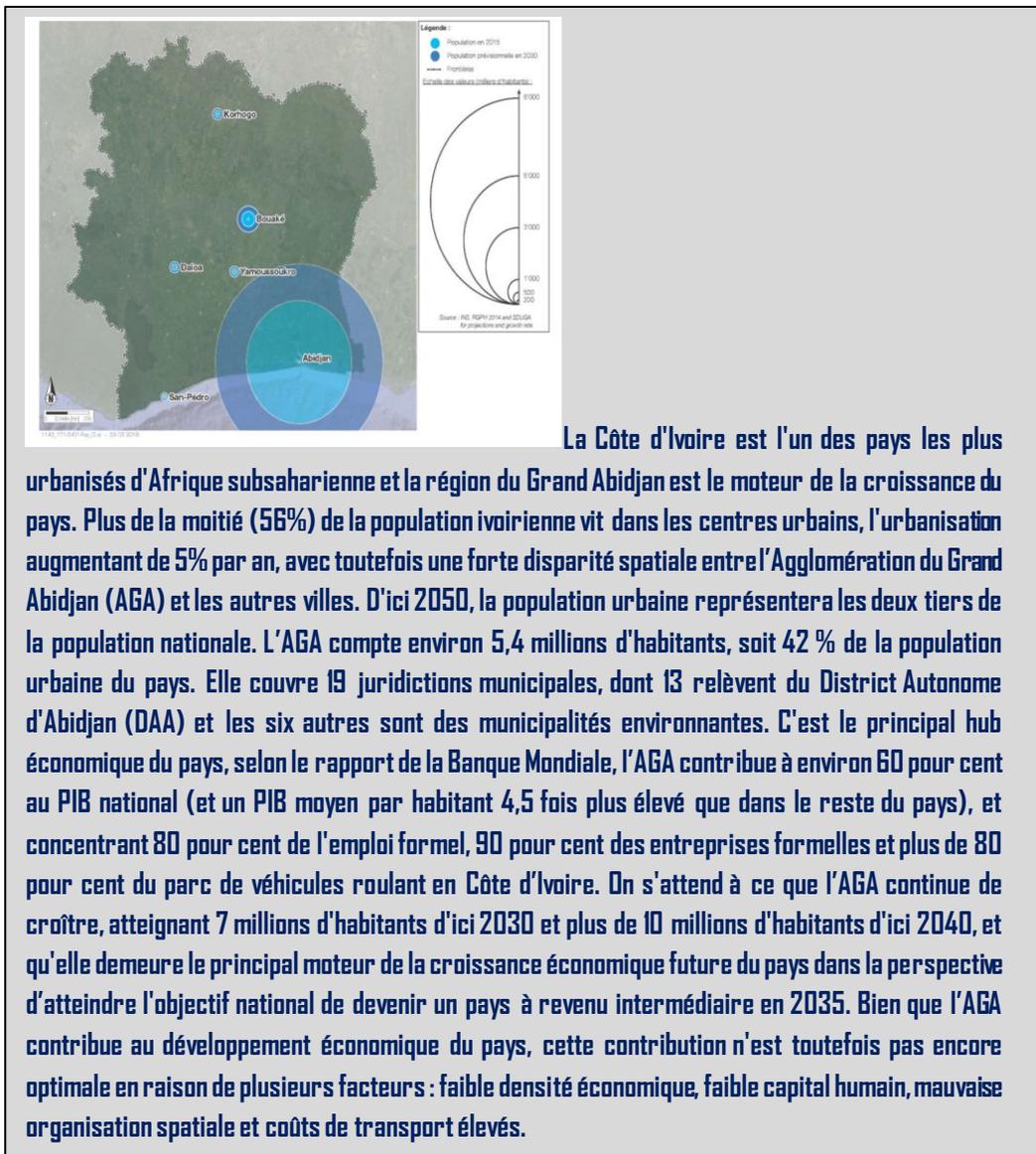


IV. TRANSPORTS ET MOBILITE EN COTE D'IVOIRE

1. ENJEUX DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE DE LA COTE D'IVOIRE

Le secteur des transports, Côte d'Ivoire est dominé par le sous-secteur des transports routiers qui assure plus de 90% des déplacements des personnes et des biens, dans les échanges nationaux comme sous-régionaux.

En termes de mobilité, le dernier plan national des transports date de 1988 et le dernier projet purement transport terrestre financé par les bailleurs et mis œuvre à ce jour date de 1988 ; à savoir la composante transport du Programme d'Investissement et d'Ajustement du Secteur des Transports de la



Côte d'Ivoire (CI-PAST). La crise socio-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire à partir de 2002, a entraîné 10 ans de retard aussi bien en termes de planification que de recherche de financement et de réalisation de projet pour la mobilité des personnes et des biens.

Le secteur est également marqué non seulement par un manque de structures de recherche et développement pour accompagner et éclairer les décideurs publics mais également par l'indisponibilité de données fiables faciles à obtenir. Les données existantes sont éparpillées au sein de l'administration.

Toutes ces réalités ont induit, un secteur des transports fortement dominé par le secteur artisanal (secteur également informel en grande partie), pas toujours bien organisé et utilisant quelquefois des moyens de transports vétustes avec des taux d'accidents élevés.

La capitale économique qui regroupe plus de 40% de la population urbaine et contribue à plus de 60% au PIB nationale est confronté à des difficultés de déplacement de plus en plus importants qui impactent la productivité de ses habitants et donc de toute la Côte d'Ivoire. Pour trouver des solutions durables aux difficultés de déplacement et maîtriser le développement urbain, l'Etat de Côte d'Ivoire avec l'appui de la coopération japonaise (JICA) a réalisé le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) et sa composante transport, en 2013. Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) adopté en 2015 par le gouvernement montre qu'entre 1998 et 2013, il y a eu un changement important dans les caractéristiques modales de déplacements de personnes à Abidjan. En effet, en termes absolus, En effet, en termes absolus, les déplacements de personnes par wôrô-wôrôs⁴ ont augmenté avec un taux significatif d'un peu plus de 7% par an, tandis que la SOTRA a perdu une part de marché de près de 2% par an en raison de leurs mauvaises conditions de circulation entraînant leur faible vitesse commerciale (moins de 15 km/h), des temps d'attente de plus en plus importants pour les usagers de la SOTRA⁵ et de la non adaptation de son réseau à l'évolution urbaine de la ville d'Abidjan.

2. UN CADRE LEGISLATIF

Dans l'histoire récente du pays, le secteur des transports a fait l'objet de nombreuses réformes en lien avec les problématiques des transports urbains

identifiées sur Abidjan d'une part, et les problématiques de transport de marchandises vers les pays limitrophes d'autre part. Les principaux textes régissant le secteur sont les suivants :

2000 : Réforme des transports terrestres

Cette réforme initiée dans le cadre du Programme d'Ajustement du Secteur des Transports de Côte d'Ivoire (PAST-CI) financé par la Banque mondiale avait pour objectifs de :

- ✓ Améliorer l'état et l'efficacité des infrastructures de transport ;
- ✓ Renforcer les moyens de planifier, programmer et mobiliser le financement nécessaire à la réalisation d'investissements dans le secteur des transports ;
- ✓ Renforcer le cadre juridique et réglementaire du secteur.

Cette réforme a permis de définir d'une part les notions de base du transport urbain et de clarifier d'autre part la politique nationale de transport et notamment des transports publics. La principale mesure issue de la réforme fut la constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports à Abidjan : l'AGETU, en charge de la régulation des transports publics.

2003 : Loi portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales

Cette loi porte notamment transfert des compétences relatives à l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du transport et de la voirie aux collectivités territoriales qu'étaient la Région, le Département, le District et la Commune. Chacune des collectivités s'est vue transférer les compétences relatives à l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de planification du territoire, à la création, la gestion et l'entretien des voies de communication ainsi que la délivrance des autorisations de transport sur son périmètre propre. Toutefois, la gestion de la circulation et du stationnement et la

⁴ Wôrô-wôrôs : taxis collectifs communaux et intercommunaux

⁵ SOTRA : Société des Transports Abidjanais

règlementation du transport artisanal (en dehors de l'octroi des licences) ne sont pas évoquées dans ce texte.

2014 : Loi d'Organisation du Transport Intérieur (LOTI)

La LOTI a été initiée par le gouvernement ivoirien pour faire face au désordre institutionnel, juridique et structurel qui régissait le secteur suite aux différentes crises économiques et politiques dans le pays. Cette réforme prône une vision intégrée des transports et de ses externalités environnementales, sociales et économiques.

La LOTI prévoyait la mise en place d'une Autorité de Régulation des Transports Intérieurs (ARTI) destinée à prendre le relais de l'AGETU à l'échelle nationale, mais les conflits institutionnels opposant gouvernements centraux et locaux n'ont pas encore permis de la rendre effective. En 2016, un atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan rassemblant les principaux acteurs institutionnels du transport urbain a recommandé la création d'une Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA). La LOTI a été modifiée par ordonnance au cours du Conseil des Ministres du 10 janvier 2018 puis le 30 janvier 2019 pour autoriser la mise en place de cette AMUGA et l'ARTI.

En matière de mobilité urbaine, le processus de décentralisation est essentiel afin d'assurer que l'ensemble des compétences relatives à la mobilité soient exercées en tenant compte de l'échelon local. En Côte d'Ivoire, le processus de décentralisation a débuté dans les années 1980 et est régi par les textes suivants :

2014 : Loi portant orientation de l'organisation générale de l'Administration Territoriale

Cette loi définit le découpage administratif du pays, effectif actuellement, et la répartition des compétences entre les organes déconcentrés (régions, départements, sous-préfectures et villages) et décentralisés de l'état (régions et communes), ainsi que le statut spécifique des districts autonomes.

Le processus de décentralisation est toutefois loin d'être abouti et de nombreuses compétences s'exercent dans la pratique à l'échelle du gouvernement central, soit par un manque de clarté de la définition et de

l'attribution des compétences, soit par une absence de transfert des moyens humains et financiers afférents aux compétences décentralisées.

2019 : Décrets de création de l'ARTI et l'AMUGA

Le 30 janvier 2019, le Décret n°2019-101 du 30 janvier 2019, déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'Autorité de Régulation des Transports Intérieurs a été adopté en conseil des Ministres. Cette autorité est chargée :

- D'identifier, en collaboration avec les différents acteurs, les faiblesses du système du transport intérieur et de proposer, sous forme d'avis ou de recommandations, toute mesure législative ou réglementaire, de nature à améliorer ledit système, dans un souci d'économie, de transparence et d'efficacité ;
- de collecter et d'analyser, en relation avec les différents acteurs, les données relatives aux aspects économiques du transport intérieur ;
- de produire au Ministère en charge des Transports, un rapport annuel portant sur l'état de mise en œuvre de la réglementation en vigueur, le respect des principes directeurs, et de faire des recommandations pour l'amélioration du système du transport intérieur ;
- de réaliser des audits indépendants des conventions de concession de service public dans le secteur du transport intérieur et d'assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations qui en résultent ;
- de faire des recommandations aux Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine, en abrégé AOMU, ou à toute autre structure du secteur du transport intérieur, en vue de corriger les dysfonctionnements constatés et, le cas échéant, de saisir toute autorité administrative ou toute juridiction compétente pour en connaître ;
- de donner son avis sur tout projet de texte législatif ou réglementaire relatif au secteur du transport intérieur dont elle aura été saisie par une autorité publique ;
- de tenir le fichier des acteurs publics et privés ayant commis des irrégularités dans l'exercice de leurs activités respectives ;

- de participer à l'élaboration des normes, des spécifications techniques et du système de management de la qualité applicable au secteur du transport intérieur.

Également, Le 30 janvier 2019, le Décret n°2019-100 du 30 janvier 2019, déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) a été adopté en conseil des Ministres. Cette autorité a pour mission notamment d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport dans le District Autonome d'Abidjan et les communes périphériques qui constituent le Grand Abidjan.

Engagements internationaux

Par ailleurs, le secteur des transports est privilégié dans les engagements internationaux pour le climat et l'état ivoirien s'est notamment engagé pour :

- ✓ L'amélioration de la mobilité et le développement des offres de transport bas-carbone ;
- ✓ L'intégration d'une dimension énergie/climat dans les documents de planification territoriale afin de limiter les distances, de travailler sur la mixité fonctionnelle et de proposer des politiques de transport en commun efficaces ;
- ✓ L'accompagnement des communes dans l'élaboration de plans de transport urbain (exemple de la première ligne de métro à Abidjan) ;
- ✓ La facilitation de l'achat de véhicules peu polluants et la mise au rebut des plus polluants via des normes, incitations ou obligations.

L'état ivoirien a également renforcé en 2016 ses standards en matière d'importation de produits pétroliers vers des carburants plus propres.

3. LE CADRE INSTITUTIONNEL

Les ministères impliqués

En Côte d'Ivoire, deux ministères travaillent en complémentarité sur le sujet de la mobilité : la réalisation, la gestion et l'entretien des infrastructures routières sont à la charge du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien

Routier, tandis que la compétence des services de transport est dévolue au Ministère des Transports.

D'autres ministères sont également impliqués et collaborent avec le Ministère des Transports dans la définition de la politique de mobilité, au regard de la transversalité du sujet : les Ministères en charge de la Construction, du Logement, de l'Urbanisme, de la Ville et des affaires intérieures d'une part, et le Ministère en charge de l'Environnement et du Développement Durable d'autre part. Les Ministère en charge de l'Economie et des Finances ainsi que du Budget

Les compétences des collectivités territoriales

En Côte d'Ivoire, une région est à la fois une circonscription administrative et une collectivité territoriale. Ce double statut fait relever la région, respectivement, de la déconcentration et de la décentralisation. Les collectivités territoriales, entités administratives dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière, sont constituées, aux termes de l'article 36 de l'ordonnance n°2011-262 du 28 septembre 2011. Elles interviennent dans la conception, la programmation, l'harmonisation, la coordination et la mise en œuvre des actions et des opérations de développement économique, social et culturel. **Les Conseils Régionaux** sont réunis au sein de l'Assemblée des Régions et Districts de Côte d'Ivoire (ARDCI).

Depuis 2011, **les villes d'Abidjan et Yamoussoukro** ne sont plus dirigées par une mairie centrale, mais ont été érigées en **Districts Autonomes** dont le gouverneur est nommé par le Chef de l'État. Le District Autonome regroupe un certain nombre de communes et de sous-préfectures et constitue le premier niveau de territorialisation de la Côte d'Ivoire. Il a pour compétences la protection de l'environnement, la planification de l'aménagement du territoire du district, la lutte contre les effets néfastes de l'urbanisation, la promotion et la réalisation des actions de développement économique, social et culturel, la lutte contre l'insécurité et la protection et promotion des traditions et coutumes. En matière d'urbanisme, le MCLAU est souvent à l'initiative des documents de planification malgré la compétence de planification théorique du District. En matière de transport, le District est

responsable de l'entretien des routes d'intérêt urbain, mais, par manque de moyens, c'est l'AGEROUTE qui s'en charge. À Abidjan, la division du transport urbain s'occupe de la fluidité de la circulation. Une autre division gère le transport lagunaire. Le District Autonome d'Abidjan s'est doté en 2013 d'une Agence d'Urbanisme : **l'Agence d'Urbanisme et de Prospective du District d'Abidjan**.

La commune est l'échelon le plus local de l'administration territoriale en Côte d'Ivoire. Les communes sont dirigées par des maires, élus au suffrage universel. Les communes sont les seules autorités compétentes dans la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière d'urbanisme et de mobilité. Toutefois, en l'absence de moyens humains et financiers internes, leurs compétences ne sont bien souvent pas exercées. Les documents de planification d'urbanisme sont élaborés à l'initiative du MCLU avec une concertation parfois difficile avec les entités locales.

À Abidjan, les compétences relatives à la mobilité urbaine ont, pour la plupart, été transférées à l'échelle du District. En termes de transport, les communes exercent toutefois la compétence du stationnement sur la voirie et assurent la délivrance des licences d'exploitation pour les taxis communaux.

Le rôle des établissements publics et agences nationales

- ❖ **L'Agence de gestion des Routes (AGEROUTE)** Créée en 2001, a pour missions principales l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les projets ayant trait au développement et à l'entretien du réseau routier ivoirien.
- ❖ **L'Agence des Transports Urbains (AGETU)**, a été créée en 2000 dans le cadre de la réforme des transports terrestres (CI-PAST) pour organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des modes transports urbains dans l'agglomération abidjanaise. Elle a été dissoute en 2014 suite à des conflits institutionnels avec les communes portant sur la perception des taxes sur la délivrance des licences de transport.
- ❖ La **Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI)** de 2014 a prévoyait la mise en place de **l'Agence de Régulation du Transport Intérieur**

(ARTI) pour prendre le relais au niveau national de l'AGETU, en matière de régulation et de gestion des transports publics. En janvier 2018, suite aux discussions et recommandations formulées lors de l'atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan, la LOTI a été modifiée pour autoriser la mise en place de **l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)** à Abidjan. En janvier 2019, les décrets de création de l'ARTI et de l'AMUGA ont été pris en conseil des Ministres. Il reste la mise en place de ces différents organes pour une meilleure gestion et coordination des transport urbains et interurbains en Côte d'Ivoire.

- ❖ Le **Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD)** est une agence polyvalente chargée d'accompagner le gouvernement ivoirien dans la conception, la mise en œuvre et le contrôle des grands projets de développement. Le BNETD a été fondé en 1978 et exerce ses compétences dans les domaines variés que sont le bâtiment, les transports, les travaux publics, l'énergie, l'industrie, l'aménagement, l'assainissement, l'hydraulique, l'agriculture, les ressources naturelles et les technologies de l'information et de la communication
- ❖ Créé par décret en 2009 dans le cadre de l'organisation et de la modernisation du secteur des transports urbains à Abidjan, le **Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)** a pour missions de développer le transport routier par la modernisation et la professionnalisation du secteur, faciliter l'accès des entreprises de transport aux crédits acquéreurs consentis par les banques et établissements financiers, mobiliser les ressources et apporter des appuis financiers à toute action concourant au développement du transport routier
- ❖ Créé par ordonnance en 2001, le **Fonds d'Entretien Routier (FER)** a pour mission la mobilisation des ressources allouées au financement du programme national d'entretien routier.
- ❖ **L'Office de Sécurité Routière (OSER)** met en œuvre depuis 1978 la politique de la sécurité routière en Côte d'Ivoire.

- ❖ Le **PRICI** fondé en 2012 comme agence d'exécution du **Projet de Renaissance des Infrastructures Urbaines de Côte d'Ivoire (PRICI)**. L'agence assure, sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, la coordination des projets de développement de la Banque Mondiale dans cinq secteurs sensibles : les infrastructures routières urbaines et rurales, l'eau potable, l'assainissement urbain, l'éclairage public, et la réhabilitation d'infrastructures scolaires et sanitaires.
- ❖ Le **PMUA** est une agence de gestion qui est mise en place au sein de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation du Ministère des Transport afin de gérer le **Projet de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan**.



Les acteurs de la société civile

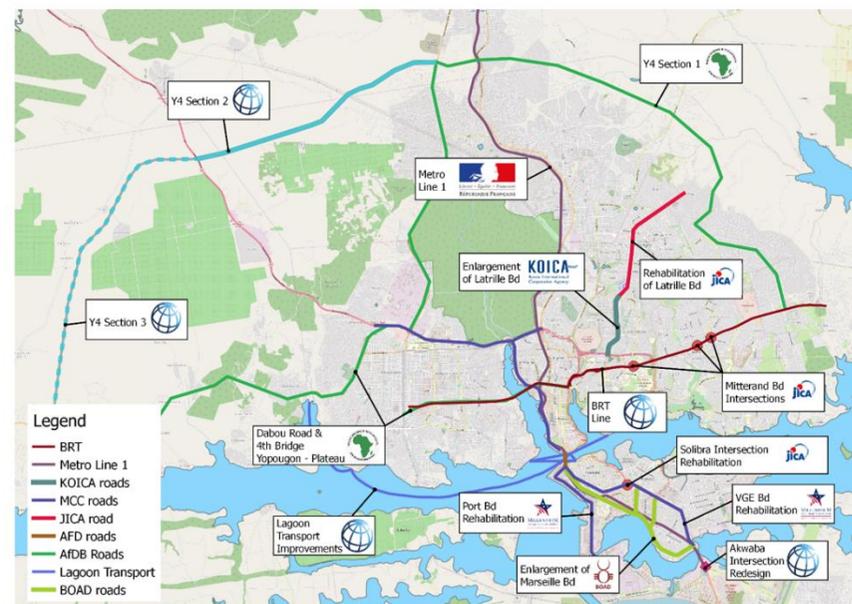
- ❖ La **Convention de la société civile ivoirienne (CSCI)** est une coalition organisationnelle créée en 2003 au départ par la Ligue ivoirienne des droits d l'homme en réponse à la crise politico-militaire. Elle s'est renforcée en 2005 pour représenter l'ensemble des citoyens ivoiriens. Elle a pour but de faire participer les forces vives aux objectifs de la Côte d'Ivoire, de réunir l'ensemble des ivoiriens autour du projet de la nation.
- ❖ Le **Haut Conseil du patronat des entreprises de transport routier de Côte d'Ivoire (HCPTR)**, créé en 2014, constitue une organisation professionnelle regroupant l'ensemble des transporteurs routiers, urbain comme interurbain, de personnes comme de marchandises sur le territoire national. Il assure d'une part la représentation des transporteurs par rapport à l'Etat, aux partenaires au développement et aux partenaires techniques et la défense de leurs intérêts. Par ailleurs, le Haut Conseil se porte garant de la communication et de l'information envers les transporteurs quant aux évolutions législatives et réglementaires du secteur.
- ❖ Les **ONG** œuvrant en faveur de causes connexes de la mobilité : ONG de défense des droits des handicapés (ONG Espoir Handicap), ONG en faveur de la sécurité routière, etc.



Les partenaires internationaux

De nombreux bailleurs internationaux sont des acteurs actifs de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire de par des portefeuilles projets concentrés sur Abidjan. Il s'agit notamment de :

- la Banque Mondiale
- la Banque Africaine de Développement (BAD)
- le Millenium Challenge Corporation (MCC)
- l'Agence Française de Développement (AFD)
- l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA)
- l'État français.



Il est à noter que la plupart des projets financés par les bailleurs dans le secteur des transports sont concentrés sur le Grand-Abidjan. Mis à part le financement des voiries dans les principaux pôles régionaux de la Côte d'Ivoire et le Projet d'Infrastructures pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Secondaires (PIDUCAS) initié en Juin 2017, avec un financement conjoint de la Banque Mondiale et de l'Etat de Côte d'Ivoire à

hauteur de 78 milliards de FCFA pour une période de 04 ans en vue de développer de nouveaux pôles de croissance économique (Bouaké et San-Pédro) en dehors d'Abidjan. Il y a un véritable manque de financement pour les villes secondaires et le monde rural, en matière de mobilité des personnes et des biens.

V. AXES DE LA FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE

1. TRANSFORMATION URBAINE SYNERGETIQUE ET NUMERIQUE



1.1. Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Créer de nouvelles villes et de nouveaux quartiers durables et attractifs.** La feuille de route permettra d'anticiper sur le développement futur de l'Agglomération du Grand Abidjan et des villes secondaires avec l'aménagement de zones vertes et de promotion de la mobilité durable
- ❖ **Développer des startups pour la promotion de la e-mobilité.** La promotion de transports de masse, des modes doux et de la mobilité partagée comme facteur de développement de nouveaux métiers dans le domaine du numérique en Côte d'Ivoire.
- ❖ **Améliorer l'accessibilité des tous aux zones d'emploi.** Le développement des transports de masse et des déplacements sans « véhicules » développera une égalité sociale qui induira un meilleur accès aux zones d'emplois, pour les plus pauvres.
- ❖ **Améliorer de la mobilité partagée.** Le développement des taxis collectifs (wôrô-wôrôs) dans des conditions plus optimisées, facilitera l'accès au premier et dernier kilomètre tout en réduisant par passager transporté.
- ❖ **Transformer des centres urbains en des zones à zéro émission (notamment le Plateau et Adjamé).** Les conditions de déplacement dans les zones centrales qui sont fortement congestionnées avec des problèmes de stationnement, seront améliorées.
- ❖ **Développer les transports de masse et les modes doux.** La promotion des modes doux en complémentarité des transports de masse permettra d'avoir des cités moins polluantes avec un mieux-être pour tous.

1.2. Etat des lieux et actions initiées

Deux principaux objectifs sont visés par cet axe 1 ; il s'agit :

- du transfert modal et de la réduction des véhicules* Kilomètres par véhicules individuels ;
- de la création de cité à zéro émission.

1.2.1. Transfert modal

Mis à part Abidjan où les véhicules particuliers sont les plus importants dans la circulation, à Bouaké et dans la plupart des principales villes secondaires,

les taxis collectifs et/ou les 2 et 3 roues sont les plus importants. La question du transfert modale semble donc beaucoup plus pertinente pour Abidjan. Bien qu'il y a lieu de maîtriser les évolutions futures dans les villes secondaires.

En ce qui concerne le transfert modal, selon le SDUGA, les déplacements privés représentent environ 22% de l'ensemble des déplacements aujourd'hui et cette part devraient continuer à croître les années à venir, comme on peut le voir ci-dessous.

Tableau 1: Déplacements par mode de déplacement (source : SDUGA)

Unité : millions de déplacements /jour

Année	2013	2020	2025	2030
Marche	5,6 (40%)	6,6 (38%)	7,3 (37%)	8,0 (35%)
Transport Public	5,6 (40%)	6,9 (40%)	8,4 (42%)	9,8 (42%)
Véhicule Privé	2,7 (19%)	3,7 (22%)	4,3 (21%)	5,3 (23%)
Total	13,8 (100%)	17,3 (100%)	20,0 (100%)	23,1 (100%)

Vu la forte croissance économique attendue les années avenir et les investissements massifs dans les infrastructures, il y a lieu de définir une stratégie nationale pour la maîtrise de l'évolution des déplacements motorisés individuels, surtout à Abidjan.

Le développement seul des modes de transport de masse ne pourrait pas suffire à maîtriser la croissance des déplacements motorisés individuels à Abidjan, il y donc nécessité d'y adjoindre des mesures.

Toutefois, la politique de l'Etat en matière de déploiement des transports de masse avec la ligne du métro d'Abidjan et la ligne de BRT sur l'axe Yopougon – Bingerville (présentées ci-dessous) est à saluer.



1.2.2. Cité à zéro émission

La création de cité à zéro émission concerne toutes les agglomérations de la Côte d'Ivoire. Des initiatives sont en cours au niveau national avec le projet de déploiement de véhicules électriques en Côte d'Ivoire.

En ce qui concerne les initiatives au niveau des collectivités, l'on des initiatives de création de zone verte notamment la commune de Marcory qui envisage développer un écoquartier. Aussi, avec l'accord de District d'Abidjan, la commune du Plateau en partenariat avec l'ONG « Mydream For Africa » s'apprête à déployer des vélos en libre-service, au sein de la dite commune.

1.3. Propositions de la Feuille de Route

En vue de renforcer les initiatives en cours et développer des villes intégrant une mobilité durable, les propositions ci-après sont faites, par l'ensemble des acteurs ayant participé à l'élaboration de cette feuille de route.

A. *Intégrer urbanisme et mobilité durable dans les Schémas Directeurs d'Urbanisme en vue de développer des villes attrayantes et modernes.*

Développer des Schémas Directeurs d'Urbanisme (SDU) qui intègrent occupation des sols et déplacement urbains. Il est nécessaire que les SDU aient systématiquement un volet transport qui prenne en compte le développement des modes de transport. A l'échelle des pôles régionaux réaliser des modèles de déplacements « occupation des sols – transport ». Ces outils de planification permettront de maîtriser les évolutions futures, développer des villes bien pensées et de prévenir le développement des modes polluants qui s'installent de fait.

Réaliser des Plans de Déplacements Urbains (PDU) multimodaux et à faible émission, intégrant les besoins de mobilité des différents utilisateurs (avec une considération particulière des personnes âgées, femmes, et des personnes à mobilité réduite) et de déplacement des biens, permettant d'opérationnaliser la mise en œuvre du volet transport des SDU pour tous les pôles régionaux. Dans le court terme réaliser les PDU pour Abidjan, Bouaké et Yamoussoukro afin de servir de modèles.

Opérationnaliser l'ARTI et l'AMUGA et s'assurer de leurs bons fonctionnements. Former les agents des municipalités, des districts, des régions et des directions départementales et régionales au suivi, à la mise en œuvre et au développement d'outils pour la mobilisation de financement en vue du déploiement des PDU qui seront élaborés. Aujourd'hui, un master en « Transport et Aménagement Urbain », qui traite ces différentes questions est dans sa phase

d'opérationnalisation avec le début des premiers cours prévus en janvier 2020 à l'INP-HB de Yamoussoukro.

Renforcer les formations existantes en intégrant le développement des SDU et des PDU. Et, établir un cadre national pour la réalisation d'un PDU en Côte d'Ivoire. Cela permettra d'harmoniser les documents stratégiques de développement et de s'assurer de leur efficacité dans le traitement des exigences de développement durable.

B. *Renforcer la politique de développement des transports de masse et par autobus (type SOTRA) à Abidjan, Bouaké et Yamoussoukro, Daloa, Korhogo, Man et San-Pédro puis développer systématiquement des zones vertes (écoquartiers) dans ces principales villes du pays, avec le déploiement de solutions adaptées aux autres villes secondaires.*

Réaliser effectivement les deux premières lignes de transport de masse projetées dans le SDUGA, pour l'horizon 2030. Ces lignes dont la source d'alimentation est l'électricité, permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux gbâkâs et wôrô-wôrôs, dans leurs différents couloirs.

Développer un système de transport publics performant et efficient plaçant le voyageur au centre des préoccupations, à Abidjan à travers un réseau de transport en commun hiérarchisé (donnant une place sur la périphérie aux transports artisanaux) et intégré aussi bien au niveau tarifaire qu'au niveau du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV).

Renforcer le parc de bus à EnR et les lignes de la SOTRA dans le district d'Abidjan et développer un modèle financier qui assure la pérennité de la structure, tout en garantissant un niveau de service fixé et adapté à la demande, à travers un contrat de performance.

Mettre en place les conditions de déploiement des modes doux (marche, vélos, etc.) le long des couloirs des transports de masse, sur les principales artères et dans les communes centrales de la ville d'Abidjan (Adjamé et Plateau), en complémentarité des transports publics pour assurer le premier et dernier kilomètre dans les zones centrales.



Développer un système de transport public de voyageurs par autobus à Bouaké, ce service pouvant se baser sur la réorganisation et la formation des artisans, accompagnés par le renouvellement de leur parc (éventuellement des minicars électriques ou fonctionnant avec des EnR), afin d'avoir des véhicules moins polluants et plus sécurisants pour les usagers. Le déploiement du système de transport public structuré devra se faire avec la prise en compte des autres modes de transport de voyageurs que sont les taxis collectifs et les motos-taxis.

Développer à Yamoussoukro, un réseau de minibus roulant avec une énergie renouvelable sur les principales artères de la ville dans laquelle sera effectivement transférée la capitale politique. Les taxis

collectifs devront être intégrés dans le système à mettre en place afin d'éviter la concurrence, tout s'assurant de l'efficacité énergétique de ces transports en commun.

Soutenir la mise en place de système de transport public dans les principales villes secondaires du pays (notamment Daloa, San-Pédro et Korhogo), susceptible d'accueillir un transport de public par autobus ou minibus.

Développer des zones vertes « à zéro émission » dans chaque ville, à travers (i) la promotion de l'usage du vélo et de la marche, (ii) la création de quartier avec tous les équipements de base et (iv) la réalisation d'études spécifiques pour le développement de quartier à zéro émission liée mobilité.

C. Développer la e-mobilité, les SAEIV et l'intégration tarifaire dans les transports publics, à travers l'appui aux startups

Organiser et réaliser la cartographie des transports en commun à Abidjan et dans les principales villes secondaires. Cette cartographie devrait être précise, disponible à travers des applications libres et permettre aux usagers de s'orienter et d'utiliser les transports publics facilement, sans forcément connaître la ville.

Etendre les services de transport à la demande au transport public de plus grande capacité (gbâkâs, bus SOTRA, bateau bus) avec le développement des paiements électroniques et le partage des informations voyageurs sur les services entre opérateurs.

Favoriser le développement de start-up, à travers des centres d'incubation et la mise à dispositions d'informations voyageurs.

D. Développer l'électrification et l'utilisation des sources d'énergie peu polluantes (Gaz naturel, biocarburants, etc.) dans les transports en commun

Favoriser le renouvellement des bus de la SOTRA, en fonction de leurs cycle de vie, par des bus moins polluants utilisant l'électricité, les biocarburants ou le gaz naturel, comme ceux le bus l'« émergent » qui fonctionnent avec le gaz naturel.

Favoriser l'utilisation des énergies propres à travers la création de zone d'exclusion ou la dissuasion par la taxation.

Faire circuler les poids lourds sur les voies de contournement (notamment la Y4) et créer des zones de station en périphérie des zones urbaines (notamment à travers la construction de la plateforme logistique du Pk24)

Continuer la politique de renouvellement des taxis compteurs et renouveler les gbâkâs en privilégiant les EnR. Inciter l'utilisation de motos-taxis électriques, à travers des systèmes d'appui aux propriétaires de ces modes.

2. ENERGIE BAS CARBONE

2.1. Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Promouvoir une stratégie nationale pour le développement de l'énergie solaire.** Les besoins en termes de consommation énergétique des transports et l'impérieuse nécessité de passer à la transition énergétique permettraient de mobiliser des financements pour le renforcement des initiatives de déploiement de l'énergie solaire en Côte d'Ivoire
- ❖ **Développer une économie circulaire.** Le développement du biocarburant ou biogaz pour des transports publics avec l'utilisation des cabosses de cacao par exemple, constituerait des gains supplémentaires par la valorisation de ces déchets tout en réduisant l'utilisation de carburants fossiles plus polluants.
- ❖ **Développer une industrie locale renforcée dans le secteur des EnR.** L'actuelle balbutiement dans la production des énergies renouvelables a besoin d'être booster par une politique volontariste entraînant une demande conséquente dans le secteur des transports
- ❖ **Développer des Start-ups et la recherche dans les EnR.** Le développement des EnR dans les transports permettra de développer de nouveaux métiers aussi bien pour l'entretien du matériel que pour le déploiement des énergies. Cela induira également le développement de la recherche dans le domaine des EnR en Côte d'Ivoire

2.2. Etat des lieux et actions initiées

Il est annoté qu'en plus du Diesel et essence pour les véhicules, le gaz naturel et butane sont utilisés aujourd'hui, dans les transports en commun respectivement par la SOTRA (sur une flotte de 50 bus à Abidjan) et par les taxis-villes surtout à l'intérieur.

Les différentes émissions par type de carburants consommés en Côte d'Ivoire, pour les différents modes de transports sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

En ce qui concerne l'électricité produite en Côte d'Ivoire, la production actuelle à partir du mix électrique émet 501 g CO₂e/KWh (139 222 Kg CO₂/TJ) avec une part de 86,04% de thermique et de 13,96% d'hydraulique en 2017.

En ce qui concerne l'hydrogène et les biocarburants, il n'existe pas encore de production locale de ces sources d'énergie. D'où la nécessité de les développer en s'assurant de leur efficacité énergétique dans leur utilisation et qu'aussi ils mettent moins de GES.

Tableau 2: Exemple d'émissions de GES pour des carburants utilisés dans le transport routier (source : Lignes directrices 2006 du GIEC)

Type de carburants	Emissions (tCO2)	Emissions (tCH4)	Emissions (tN2O)	Emissions (tCO2e)
Essence auto	69,3	0,033	0,003	71,00
Gasol/Gasol	74,1	0,004	0,004	75,34
Gas de pétrole liquéfié (GPL)	63,1	0,062	0,0002	64,58
Gaz Naturel	56,1	0,092	0,003	59,10

Tableau 3: Les prévisions de production énergétiques de la Côte d'Ivoire à l'horizon 2030 (source : Ministère du Pétrole et de l'Energie)

Capacité des installations raccordées au réseau	2015	2020	2025	2030
	MW	MW	MW	MW
Petites centrales hydro-électriques (<30 MW)	55	65	115	131
Moyennes et grandes centrales hydro-électriques (> 30 MW)	549	975	1592	1592
Solaire	-	25	40	424
Bioénergie	-	225	485	528
Total	604	1290	2232	2675

2.3. Propositions de la Feuille de Route

En termes de perspectives d'évolution définies lors de l'atelier des 18 et 19 juillet 2019, dans le cadre de l'élaboration de cette Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, la part des EnR dans les transports est estimée à 50%, à l'horizon 2050. Pour atteindre cet objectif de 50% d'EnR dans les transports en 2050, des estimations par source d'énergies sont faites dans le tableau ci-dessous.

Au vu des objectifs de production d'EnR de l'Etat et des textes en vigueur en matière d'importation des véhicules, ces hypothèses sont conservatrices.

Tableau 4: Les Valeurs cible pour la Côte d'Ivoire à l'horizon 2050

Horizon	2019	2030	2050
Electrique	0%	10%	30%
Hydrogène	0%	0%	5%
Bio	0%	5%	15%
Fossile	100%	85%	50%

Source : Atelier des 18 et 19 juillet 2019, Feuille de Route Mobilité Durable

A. Continuer les efforts de réduction des émissions liées à la production électrique en vue d'une électrification verte des transports.

La Côte d'Ivoire s'est fixée les objectifs d'un mix énergétique de 42% à base d'EnR en 2030 dont 16% hors moyenne et grande hydro, répartis entre énergie solaire, biomasse et en mini hydraulique.

Pour arriver à ce mix énergétique, des projets doivent être menés pour porter les capacités installées en énergies renouvelables à 2 675

MW en 2030, dont 131 MW en Petite Hydroélectricité (<30 MW). Vu les barrages d'Ayamé 1 et 2 (20 et 30 MW respectivement) et Faye (5), totalisant 55 MW installés, cela correspond à 76 MW à installer d'ici 2030.

Des unités de production d'énergie solaire pour l'alimentation des maisons sont en développement dans la zone nord avec l'accompagnement de plusieurs bailleurs dont l'Allemagne.

L'ensemble de ces projets devraient être renforcés en vue de produire de l'énergie électrique verte utilisable pour les transports.

B. Déployer l'énergie électrique dans le secteur des transports

Mettre en place les infrastructures nécessaires pour le déploiement de l'énergie électrique, notamment les bornes de rechargement.

Favoriser l'acquisition des véhicules électriques en passant par des véhicules hybrides, à l'horizon 2030.

C. Déployer les biocarburant, biogaz et gaz naturel pour les transports communs

Développer l'acquisition et la construction de véhicules fonctionnant au biocarburant notamment la biomasse en Côte d'Ivoire.

Renforcer et travailler à la mise en œuvre effective des projets de production électrique à base des biomasses en Côte d'Ivoire et de leur déploiement dans les transports. Il s'agit notamment des projets tels que :

- « Biokala » qui a pour but la production d'électricité par combustion de biomasses issues des déchets du palmier à huile. Ce projet est porté par le groupe agro-industriel Sifca et le Français EDF qui envisagent la construction de plusieurs centrales à biomasse.
- la construction d'une centrale électrique à biomasse utilisant les déchets de production du cacao dans la ville de Divo. Dans le cadre du renforcement des relations entre la Côte d'Ivoire et l'Etat Américain, lors de la visite d'une délégation américaine en juillet 2018 en Côte d'Ivoire, l'annonce de la

construction d'une centrale à biomasse a été faite. Cette centrale devrait permettre d'économiser environ 250 000 tonnes de CO2 par an.

L'Etat devrait accompagner le développement de tous ces projets et surtout l'utilisation de ces nouvelles sources d'énergies pour rendre le transport plus vert en Côte d'Ivoire.

D. Développer la recherche et créer des centres d'incubation pour les start-ups en relation avec les producteurs des énergies fossiles en Côte d'Ivoire

Assurer une bonne transition énergétique dans les transports, en Côte d'Ivoire, à travers le développement du capital humain. L'Etat devra investir dans la formation et la recherche sur les EnR, conformément à l'axe 5 de sa stratégie nationale, en matière de changement climatique.

Encourager, soutenir et promouvoir les start-ups qui se développent dans le domaine des EnR, à travers la création de centres d'incubation au niveau des laboratoires de recherche (dans les universités et/ou grandes écoles), et/ou en relation avec les producteurs d'énergie fossiles et la CIE, en vue de faciliter la transition énergétique, adaptée aux transports.

3. OPTIMISATION DE L'EFFICACITE DES MODES ET SYSTEMES

3.1 Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Faire de l'améliorer de l'efficacité énergétique des transports un levier de compétitivité du pays.** L'amélioration de l'efficacité énergétique des modes permet de baisser la consommation en énergie fossile et réduire les coûts sociaux (pollution, dégradation des chaussées, bruits, etc.) par passager transporté.
- ❖ **Renforcer l'utilisation des transports lagunaire aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.** La ville d'Abidjan dispose d'un plan d'eau lagunaire desservant la quasi-totalité des communes qui semble sous-exploité et pourrait réduire les temps et coûts de déplacement. Des Régions dispose également de plan d'eau à exploité.
- ❖ **Créer de la richesse par le développement d'une industrie locale pour la construction d'un parc utilisant des énergies locales propres (biocarburant, biogaz, énergie solaire, etc.).** Le développement d'une énergie locale propre adaptée aux transports nécessite le déploiement de matériel roulant capable d'utiliser cette énergie. Les constructeurs devront donc adapter les véhicules aux caractéristiques de l'énergie produite. Un fort potentiel existe avec l'ensemble de motos-taxis actuels, des minicars (gbâkâs) et taxis-collectifs.

3.2 Etat des lieux et actions initiées

En vue d'assurer une efficacité des modes, l'Etat à travers le FDRT a engagé dans le renouvellement du parc des taxis compteurs et pris la loi sur la limitation d'âge d'importation véhicules et de leur exploitation pour les transports publics de voyageurs comme de marchandises.

Au niveau du développement des transports publics, en relation avec la SOTRA l'Etat a entrepris le rajeunissement du parc de SOTRA et l'acquisition de 50 bus à gaz, pour servir de test à la mise en œuvre de la réglementation de l'utilisation du gaz dans les transports en commun.

Enfin, l'Etat s'est engagé dans la construction de la ligne 1 du métro d'Abidjan à traction électrique et de la ligne de BRT sur l'axe avec des bus électriques.

Tableau 5: Parc en activité en Côte d'Ivoire (source : Ministère des Transports)

Modes de Déplacements	Sources d'énergies utilisées	Age moyen du parc par type de véhicules
Transports urbains de voyageurs		
Motos-taxis (2 roues)	Gasoil	5 ans
Voitures particulières	Essence/Gasoil	15 ans
Taxis collectifs (voitures)	Gasoil	25 ans
Taxis privés (voitures)	Gasoil	10 ans
Gbâkâs (minicars)	Gasoil	20 ans
Bus SOTRA	Gasoil/Gaz Naturel Compressé	5 ans
Pinasses	Gasoil	20 ans
Bateaux-bus SOTRA, STL et CITRANS	Gasoil	7 ans
Transport interurbain et milieu rural de voyageurs		
Motos-taxis (2 roues)	Gasoil	5 ans
Tricycles	Gasoil	5 ans
Peugeot 504	Gasoil	10 ans
Minicars	Gasoil	15 ans
Autocars des compagnies	Gasoil	10 ans
Transport aérien	Kérosène	5 ans
Transport ferroviaire	Diesel DDO/HDO	20 ans
Transport international des voyageurs		
Autocars des compagnies	Gasoil	15 ans
Transport aérien	Kérosène	5 ans
Transport ferroviaire	Diesel DDO/HDO	20 ans
Transport de marchandises		
Tricycles	Gasoil	5 ans
Camionnettes	Gasoil	10 ans
Camion et ensembles articulés	Gasoil	10 ans
Sitarail	Diesel DDO/HDO	20 ans

3.3 Propositions de la Feuille de Route

Ces objectifs ne semblent pas s'intéresser aux transports en commun qui sont réputés utiliser des énergies non polluantes dans les pays en développement ou développés, en Côte d'Ivoire avec un secteur fortement dominé par le transport artisanal, il conviendrait d'avoir des objectifs d'efficacité énergétiques liés à ces modes. L'on devrait analyser la possibilité d'exploiter des gbâkâs et wôrô-wôrôs électriques ou à gaz par exemple. Il convient de noter que la SOTRA a entamé sa transition avec l'utilisation des bus à gaz naturel.

En ce qui concerne les autres objectifs, le contexte national de limitation de l'âge d'importation des véhicules et de limitation du temps d'exploitation des véhicules dédiés aux transport en commun permettrait de suivre assez facilement les évolutions du marché. Il faudrait également être attentif aux futurs constructeurs automobiles qui voudraient s'installer en Côte d'Ivoire, de sorte qu'ils respectent les normes techniques nécessaires pour avoir des véhicules à faible émission.

Le déploiement prévu de véhicules électriques permettra d'avoir l'efficacité modale souhaitée.

Enfin, un accent sur la production locale d'énergie renouvelable et de biocarburant est nécessaire pour assurer la faisabilité du déploiement des véhicules électriques et à consommation de biocarburant.

A. Promouvoir le passage du parc des motos-taxis et tricycles à essence aux motos-taxis et tricycle à énergie solaire



Retire progressivement les 2 ou 3 roues utilisant le gasoil par des 2 ou 3 roues utilisant du biocarburant/biomasse ou gaz naturel ou encore hybride ou adapter ces 2 ou 3 roues en y ajoutant des panneaux photovoltaïques dans un cadre réglementaire, à l'horizon 2030 puis des 2 ou 3 roues électriques à l'horizon 2050.

Renforcer et promouvoir les initiatives qui avaient été menées au niveau de la mairie de Jacqueville qui a expérimenté le développement des 3 roues fonctionnant avec des panneaux photovoltaïques. Il est nécessaire de tirer les leçons des contreperformances du système mis en place à Jacqueville, en réalisant des études détaillées permettant le déploiement effectif et durable de ce système, dans les zones où cela est nécessaire.

B. Développer l'utilisation du gaz et de l'électricité dans les transports publics

Installer progressivement un réseau d'alimentation électrique des véhicules à Abidjan et dans les principales villes secondaires parallèlement à la promotion des véhicules hybrides et électriques dans un cadre réglementaire adapté à l'horizon 2030. La nécessité de la mise en place des infrastructures est d'autant plus importante que plusieurs pays développés d'où sont importés les véhicules en circulation en Côte d'Ivoire, notamment la France et le Japon ont décidés de mettre fin à la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires neufs utilisant des énergies fossiles, respectivement d'ici 2040 et 2050. Et, les investissements pour la transition énergétique dans la construction automobile sont de plus en plus importants dans l'industrie Allemande.



Encadrer et développer l'utilisation du gaz naturel, dans les transports en commun en Côte d'Ivoire, sur la base du retour d'expérience de la SOTRA.

Renforcer la politique de promotion de l'électricité dans les transports en commun. En effet, les lignes de transport de masse projetée (Métro et BRT d'Abidjan) devraient utiliser l'énergie électrique. En plus de ces

lignes de transport de masse, l'Etat devrait appuyer la Sotra pour la transformation de certaines lignes de bus en véhicules électriques.

C. Accélérer la création d'entreprise de construction automobile en Côte d'Ivoire.

Développer à l'horizon 2050 des partenariats comportant des clauses de transfert de compétences et d'installation d'unité de montage puis après de construction de véhicules utilisant des EnR notamment les biocarburants et l'électricité en Côte d'Ivoire.

D. Développer le transport lagunaire

Développer le transport lagunaire à Abidjan afin qu'il serve de véritable alternative au transport routier. Aujourd'hui, ce mode assure moins de 2% des déplacements à Abidjan et pourtant le potentiel est important. Promouvoir l'utilisation d'embarcation à faible émission de gaz à effet de serre.

Développer le transport lagunaire avec des embarcations plus sûres dans les régions disposant de plans d'eaux navigables.

E. Renforcer les normes sur le diesel utilisé pour les transports de marchandises.

La transition au niveau des poids lourds ne peut se faire aux mêmes horizons que pour les véhicules légers. Il est donc nécessaire pour l'Etat de renforcer son dispositif et ses normes sur le diesel utilisé.

F. Continuer la politique de renouvellement du parc de poids lourds et des véhicules de transport public

Renforcer le renouvellement du parc de poids lourds dont l'âge moyen est supérieur à 20 ans aujourd'hui.

Renouveler le parc de minicars existant (gbâkâs et véhicules de transport en commun interurbain) par des véhicules utilisant les EnR (biocarburants et biogaz) et/ou des véhicules électriques.

Promouvoir une construction locale de minicars et autocars utilisant des EnR.

Inciter et promouvoir l'achat d'autocars utilisant une EnR localement produite.

4. REDUCTION DES DEPLACEMENTS NON NECESSAIRES

4.1 Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Augmenter la productivité en réduisant les temps de déplacement.**
Les besoins en termes de consommation énergétique des transports et l'impérieuse nécessité de passer à la transition énergétique devraient permettre de mobiliser des financements pour le renforcement des initiatives de déploiement de l'énergie solaire en Côte d'Ivoire
- ❖ **Décongestionner Abidjan et développer d'autres pôles économiques régionaux, en Côte d'Ivoire.** L'hypercéphalie de la ville d'Abidjan qui abrite plus de 80% des entreprises et la quasi-totalité des administrations entraîne des déplacements importants vers et dans cette ville. Le développement de pôles régionaux permettra de limiter ces déplacements tout en induisant un développement plus équitable sur le plan spatial et une meilleure promotion culturelle et touristique de la Côte d'Ivoire.

4.2 Etat des lieux et actions initiées

Cet axe ouvre la réflexion sur la question de la maîtrise de la demande globale de mobilité. La combinaison à des mesures relatives à l'aménagement du territoire, à l'alliance de l'autopartage, du covoiturage, et de l'essor des véhicules autonomes et connectés, ainsi qu'au télétravail, etc, et de tous ces nouveaux usages/technologies pourraient réduire substantiellement le kilométrage parcouru par les véhicules.

Il convient de rappeler que le Ministère des Transports a démarré le déploiement des Système intelligent de transports (ITS) afin de réguler la circulation et d'aider les usagers.

La réflexion devrait permettre d'identifier les mesures à proposer en matière d'urbanisme (sur la construction des cités, des centre commerciaux, etc.), du travail à distance et de la prise en compte de l'usage et du déploiement de vélos pour le premier et dernier kilomètre pour les usagers des Transports publics.

4.3 Propositions de la Feuille de Route

A. *Revoir le développement urbain de sorte à réduire l'étalement des villes*

Revoir le développement urbain de sorte à réduire l'étalement de la ville (favoriser les constructions en hauteur, réglementer l'aménagement du territoire et des villes).

Développer des cités autonomes réduisant les besoins de déplacements des populations, pour les motifs d'achats, d'écoles et d'aires de jeux, au minimum.

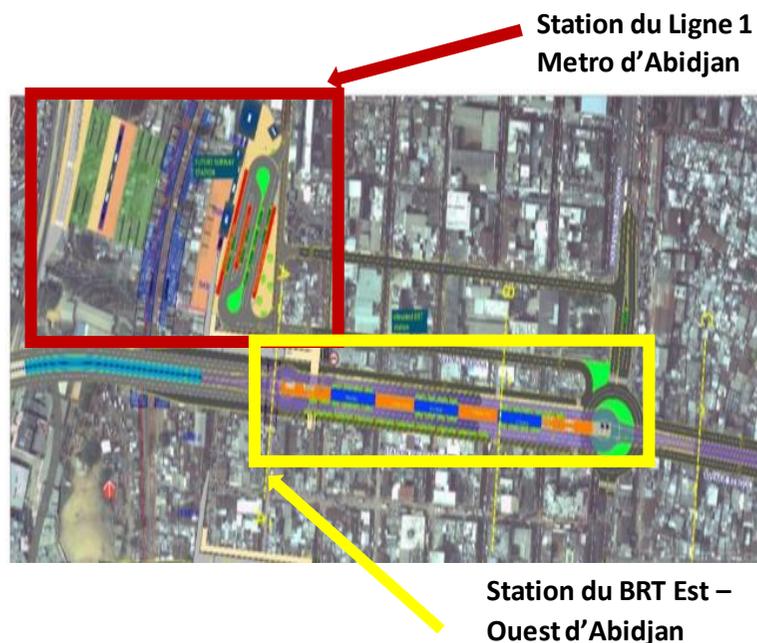
Mettre en œuvre le développement axé sur les transports en commun (TOD – Transit Oriented Development) qui consiste à développer de manière proactive dans les couloirs des transports de masse, des habitations en hauteur, des commerces, des zones d'activité diverse de sorte à réduire les distances entre les transports de masse et les zones d'origines – destinations des personnes.

Appliquer les schémas directeurs d'urbanisme et plans de déplacements urbains qui sont élaborés.

B. *Développer les services de transports publics*

Développer et Etendre les services de transport à la demande aux modes de plus grandes capacités.

Développer des Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) intégrés pour les différents opérateurs : Partage d'information, intégration des systèmes d'informations aux voyageurs des prestataires de service de transport. Ce système devra s'appuyer une cartographie des transports publics continuellement mise à jour et accessible à tous (sur les smartphones par exemple).



Déployer un système de billettique avec un mode paiement électronique et intégré.

C. Réduire les vehxKm sur le segment de la demande domicile – travail avec les véhicules particulier.

Réduire les vehxkm privée des travailleurs à travers :

- L'élaboration et la mise en œuvre de Plan de Déplacement Inter Entreprise ;
- Développement de portails numériques pour les administrations pour les services et actes administratifs ;

- Développement d'une politique de télétravail et/ou de délocalisation au niveau des entreprises ;
- Politique de taxation des accès et stationnements des véhicules privés, dans le centre-ville.

D. Développer des pôles économiques régionaux en Côte d'Ivoire

Transférer effectivement la capitale politique à Yamoussoukro. Cela permettra de réduire les distances de déplacement des populations pour des questions administratives et permettra au district autonome de Yamoussoukro de devenir un véritable pôle économique, d'autant que la ville dispose aujourd'hui d'infrastructures de bases nécessaires (aéroport, routes, écoles, etc.) sous-exploitées.

Faire des grandes zones régionales notamment au Nord – Korhogo, à l'Ouest – Daloa, au Centre – Bouaké, à l'Est – Abengourou et à San-Pédro – deuxième ville portuaire, des pôles de développement économiques qui captent les populations de ces zones, réduisant les déplacements vers et à Abidjan, tout en créant un développement équitable et partagé sur l'ensemble du territoire. Ces pôles régionaux pourront induire une plus forte croissance économique liée à la promotion touristique des régions ivoiriennes.

5. SOLUTIONS ADAPTEES AU MONDE RURAL ET AUX VILLES SECONDAIRES

5.1 Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Favoriser le développement du monde rural par l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens**
La mobilité en milieu rural constitue un levier essentiel pour l'atteinte des Objectifs du Développement Durable. S'il s'agit de la réduction de la pauvreté en créant des accès aux opportunités économiques, la meilleure valorisation des produits agricoles à travers des systèmes de stockage et de distribution, de l'accès à la santé et l'éducation, de l'insertion de la femme ou de la résilience au changement climatique : tout passe par une mobilité augmentée des personnes et des biens.
- ❖ **Utiliser les EnR dans l'amélioration la mobilité dans les zones rurale et augmenter les revenus des agriculteurs.**
Les véhicules à deux et trois roues ou les tracteurs agricoles sont les plus adaptés aux pistes rurales qui sont très souvent en terre et dans un mauvais état de praticabilité pour les véhicules de plus de 4 roues. L'utilisation des EnR pour ces véhicules à 2 ou 3 roues permettra de réduire les coûts économiques et sociaux pour les zones rurales.
Par ailleurs, le développement d'EnR utilisant des résidus agricoles augmentera les revenus des producteurs.

5.2 Etat des lieux et actions à mener

La situation en Côte d'Ivoire montre qu'à part la ville d'Abidjan, l'e-mobilité est quasi-inexistante dans les autres villes et zones du pays. Cet objectif devient donc nécessaire en milieu rural, pour assurer la livraison de colis dans des zones qui sont difficilement accessibles du fait l'état de praticabilité des routes. Elle est également valable pour les villes qui sont en zones enclavées. Une réflexion pour le développement de start up pour les déplacements et approvisionnement (covoiturage par exemple) dans les villes secondaires et en milieu rural est importante.

Il y a également la nécessité du déploiement des sources d'énergie pour l'utilisation des 2 et 3 roues électriques dans les zones où l'état de dégradation des routes est avancé.

Enfin, une réflexion sur le développement des biocarburants qui ont un double avantage, avoir des énergies propres et booster le développement économique, soit menée.

5.3 Propositions de la Feuille de Route

A. *Rendre effective la décentralisation dans la gestion de la mobilité.*

Appliquer la disposition constitutionnelle relative au transfert des compétences (Article 174 de la Constitution : Tout transfert de compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales s'accompagne de l'attribution de ressources équivalentes à celles qui étaient consacrées à leur exercice.) Renforcer des capacités des collectivités territoriales,

Réinstaurer la Régie en matière d'entretien routier dans les Collectivités territoriales (Recommandation du CI-PAST).

B. *Développer la e-mobilité dans le monde rurale et dans les villes secondaires*

Utiliser les nouvelles technologies pour le transport de médicaments notamment par des drones. Utiliser des plateformes pour le transport (telles que : (YANGO, TAXI JET). La mise en œuvre de ces mesures aura pour apport : (i) le gain de temps et d'énergie, (ii) la réduction des déplacements, (iii) le développement de nouveaux métiers, (iv) la création d'emplois, (v) la sauvegarde de vies, etc.

C. *Produire du Bio-carburant ou du Biogaz dans le monde rural*

Utiliser la diversité, l'abondance et le forts potentiel agricole de la Côte d'Ivoire constitue un atout majeur à développer. Ainsi, l'on pourrait s'appuyer sur : (i) le Jatropha, une plante dont l'huile est utilisée pour produire du bio-carburant ; (ii) l'huile d'amande de l'anacarde, les coques de cacao et (iii) les fèves pourries de cacao, les graines pourries de café, etc.

Développer une économie circulaire permettant aux producteurs d'avoir des revenus complémentaires et réduire ainsi l'exode rural

6. CONSTRUCTION ET ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES

6.1 Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Eviter les futurs coûts accrus de réaménagement et d'adaptation des infrastructures.** Dans les pays industrialisés, la grande majorité des infrastructures sont déjà construites. Les pays en émergence, comme la Côte d'Ivoire, vont continuer à développer leurs infrastructures. Ils disposent ainsi du potentiel d'adopter à temps de nouvelles technologies en faveur d'une meilleure résilience aux effets du changement climatique et d'éviter de futurs investissements et dépenses pour les mesures de réaménagement et maintenance.
- ❖ **Capitaliser et valoriser les expériences locales en matière de construction d'infrastructures résilientes et développer la recherche**
La Côte d'Ivoire dispose d'un réseau routier de plus de 82 000 Km de routes dont plus de 6 500 Km bitumés. La construction de ce réseau et son entretien ont permis de capitaliser une expérience locale en matière de gestion des ressources naturelles et de prévention ou d'observations des effets du changement climatique qu'il y a lieu de valoriser et de promouvoir. Il est aussi nécessaire de développer la recherche dans le domaine

6.2 Etat des lieux et actions initiées

Dans le domaine des infrastructures, le LBTP dispose d'un département recherche qui travaille sur les questions de matériaux et de techniques de construction.

Le BNETD anciennement Direction Générale des Grands Travaux (DGTx), l'Ageroute et le FER disposent d'une bonne mémoire des infrastructures réalisées à ce jour en Côte d'Ivoire.

6.3 Propositions de la Feuille de Route

A. *Renforcer la recherche dans le domaine et être en avant-garde des leçons apprises dans d'autres pays et région du monde*

Rédiger des mémoires sur les leçons et techniques développer sur chacun des grands chantiers d'infrastructures urbaines et interurbaines, qui soient consultables afin de capitaliser sur les bonnes pratiques développer.

Mettre en place un centre de recherche national, éventuellement au sein de l'Ecole Supérieur des Travaux Publics (ESTP) de l'INP-HB, dans le domaine de la construction d'infrastructures de transport durables. Ce centre de recherche divulguera et promouvra les bonnes pratiques, les méthodes et matériaux locaux de construction adaptés au changement climatique et les innovations au niveau mondial et africain.

Renforcer la présence de la Côte d'Ivoire au sein des organisations internationales de recherche et de développement des routes et infrastructures de transports.

B. *Renforcer les contraintes d'adaptation aux changements climatiques dans la conception et réalisation des infrastructures de transport*

Elaborer des termes de références et cahiers de charges intégrant la prise en compte du changement aussi bien dans la conception que dans la réalisation des infrastructures.

C. *Intégrer les questions de déploiement des mobilités douces et des transports de masse dans la conception et la réalisation des infrastructures urbaines*

Intégrer aussi bien dans la conception et la réalisation que dans l'exploitation des pistes cyclable et des passages piétons qui soit protégés, dans les zones urbaines.

Assurer des emprises nécessaires permettant d'implanter des couloirs pour les transports de masse sur les principaux axes (structurants) urbains à Abidjan et Bouaké, tout au moins.

D. Mettre à niveau et réaménager les infrastructures urbaines existantes pour le déploiement de la mobilité douce et l'intégration des transports de masse

Réaménager les infrastructures urbaines existantes afin de donner une place de choix aux piétons et aux vélos.

Revoir l'aménagement de la voirie de Yamoussoukro en intégrant des arrêts pour les transports publics, des pistes cyclables et des voies piétonnes qui soient protégées.

Revoir l'aménagement de urbaines à Abidjan et dans les autres villes secondaires, sur la base des PDU, pour intégrer des zones d'arrêt et de stationnement pour les transports informels ou artisanaux.

7. EFFECTIVITE ET EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DES OUTILS REGLEMENTAIRES ET FINANCIERS

7.1 Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Finaliser et mettre en œuvre une réglementation en faveur de la mobilité durable.**
Aujourd'hui, la tarification des différents modes de transport ne prend pas en compte les coûts portés par toute la société (accidents, bruit, pollution, santé, maintenance de la route, gaz à effet de serre). L'instauration d'une compétition équitable entre les modes à travers une réglementation et des outils financiers adéquats réduit les coûts sociaux et renforce l'accès aux opportunités économiques et sociales pour plus de personnes.
- ❖ **Affiner et finaliser le cadre d'attraction des investissements.**
La création d'un cadre cohérent et fiable avec une visibilité à long terme, soutient la meilleure utilisation des ressources et rassure les investisseurs privés ainsi que les bailleurs de fonds.
- ❖ **Introduire à temps les standards en technologie durable.**
La transformation vers une mobilité durable pourra être accélérée avec l'introduction des standards en technologie. Ces derniers assurent l'interopérabilité des systèmes dans les régions et dans le temps, encouragent l'émergence d'un tissu économique et permettent de réaliser des économies d'échelles.

7.2 Etat des lieux et actions initiées

Les différents outils élaborés ou en cours d'élaboration pour réduire les émissions des gaz à effet de serre liés aux transports sont les suivants :

- ✓ **Adoption du décret 2017-792 du 6 Décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importé en Côte d'Ivoire**
 - 5 ans pour les taxis
 - 7 ans pour les minicars de 9 à 34 places
 - 7 ans pour les camionnettes jusqu'à 5 tonnes
 - 10 ans pour les cars de plus de 34 places

- 10 ans pour les camions de 5 à 10 tonnes
- 10 ans pour les camions de plus de 10 tonnes

Pénalité : Une amende de 2 000 000 FCFA

✓ **Adoption du décret 2017-793 du 6 Décembre 2017 fixant les durées d'exploitation des véhicules affectés au transport public ou privé de personnes et de marchandises**

- 7 ans pour les taxis
- 10 ans pour les minicars de 9 à 34 places
- 10 ans pour les camionnettes jusqu'à 5 tonnes
- 15 ans pour les cars de plus de 34 places
- 20 ans pour les camions de 5 à 10 tonnes
- 20 ans pour les camions de plus de 10 tonnes

✓ **Les actions de mise en place d'une casse moderne et la question des primes à la casse.**

Le PAMOSSET (Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur du Transport) prévoit la mise en place **d'un centre de traitement et de valorisation de véhicules hors d'usage** avec l'institution d'une prime à la casse pour 300 camions dans le cadre du PAMOSSET ainsi que 2000 taxis et 1000 gbâkâs dans le cadre du Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA).

✓ **La taxation du carbone en balbutiement**

Des études sont en cours en vue de mettre en place une taxation conformément aux engagements de la Côte d'Ivoire dans le cadre des contribution pays mais également en tenant compte des réalités sociales internes.

Les premiers résultats des études qui restent à être validées et adoptées sont présentés ci-dessous.

Tableau 6: Les premiers éléments de la taxe carbone

Année	Consommation (L/Km)	Taxe unitaire
2018-2020	Sensibilisation et mise en place	
2020-2027	178,5 g / CO ₂	19 000 F. CFA
2027-2034	153,0 g / CO ₂	19x2=19 000 F. CFA
2034-2041	127,5 g / CO ₂	19x3=19 000 F. CFA
2041-2048	102,0 g / CO ₂	19x4=19 000 F. CFA
2048-2050	Evaluation et bilan	

✓ **Ordonnance n° 2012 – 487 du 07 juin 2012 portant code des investissements.**

Ce Code offre des avantages fiscaux aux opérateurs selon le montant et la nature des investissements

✓ **Décret N°2017-123 du 2 Février 2017 relatif à la qualité de l'air**

Ce décret permet de fixer des valeurs limites maximales des paramètres de qualité de l'air ambiant par type de véhicule. Ces valeurs sont rappelées ci-dessous.

Tableau 7: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule léger

Agés des véhicules	CO (g/km)	NO _x (g/km)	HC (g/km)	COV (g/km)	Particules (g/km)
0 à 5 ans	2,00	0,25	0,12	0,15	0,10
6 à 10 ans	3,00	0,37	0,12	0,19	0,10
11 à 15 ans	4,00	0,40	0,20	0,20	0,10
16 à 20 ans	4,50	0,60	0,30	0,30	0,10
21 ans et plus	5,00	0,80	0,50	0,50	0,10

Source : décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

Tableau 8: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par une motocyclette

Type de moteur	Paramètres			
	CO (g/km)	NOx (g/km)	HC (g/km)	COV (g/km)
2 temps	8	7,5	4	0,1
4 temps	13	3	3	0,3

Source : décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

Tableau 9: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule lourd

Paramètres				
CO (g/kWh)	NOx (g/kWh)	HC (g/kWh)	COV (g/kWh)	Particules (g/kWh)
20,8	5,4	0,09	1,7	0,13

Source : décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

En plus de l'ensemble des mesures déjà prises, il reste nécessaire de renforcer les mesures existantes à travers un cadre promouvant les modes doux (notamment le déploiement des vélos électriques) et une application effective des mesures prises.

7.3 Propositions de la Feuille de Route

A. Alléger les risques liés aux investissements à long terme et assurer les accompagnements réglementaires et financiers par l'Etat.

Développer des politiques incitatives à l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports. Cette politique pourrait démarrer par l'exemplarité, en transformant le parc de véhicules de l'Etat en véhicules électriques, hybrides ou utilisant du biocarburant ou biogaz.

Promouvoir l'investissement dans l'énergie propre (gaz, solaire) à travers l'exonération fiscale et la subvention des dispositifs.

Mettre en place une taxe annuelle basée sur le niveau de CO2 ou consommation de carburant ou l'ajout d'une nouvelle taxe par kilomètre en fonction des émissions de CO2 de la voiture.

Réviser le mode de tarification de la vignette pour le rendre proportionnelle à l'âge du véhicule (principe du pollueur payeur).

Former les acteurs à la vulgarisation (montage, installation et maintenance) des équipements dans l'énergie renouvelable.

B. Améliorer les outils réglementaires et financiers, pour la promotion d'une mobilité durable en Côte d'Ivoire, à l'horizon 2050.

Mettre en place de la circulation alternée dans les zones d'activités les plus encombrées.

Défiscaliser l'importation des vélos pour promouvoir la mobilité douce
Mettre en place une véritable politique de développement du transport de masse (BRT et Métro).

Opérationnaliser l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA).

Utiliser les modes de transport en commun écologiquement viables (bus électrique, bus à gaz).

Elaborer un texte réglementaire imposant aux importateurs de véhicules de fournir un certificat d'émission de CO2 selon la norme UN/ECE.

Mettre en œuvre une politique de développement d'industrie automobile en Côte d'Ivoire.

Utiliser des véhicules à source énergie propre dans l'administration publique par l'Etat en prenant le leadership des politiques incitatives à l'utilisation des énergies renouvelables.

Faire respecter la réglementation en matière d'utilisation du gaz butane dans les transports et promouvoir, sur la base du retour d'expérience de la Sotra le déploiement et l'utilisation du gaz naturel.

Encadrer le développement des motos-taxis et tricycles en Côte d'Ivoire, à travers une réglementation prenant en compte toutes les réalités locales et avec la définition des zones de déploiement possibles.

8. SECURITE ROUTIERE

8.1. Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Faire de l'amélioration de la sécurité routière un levier de développement du pays.** Les études sur la sécurité routière en Côte d'Ivoire montre que l'insécurité routière (perte en vies humaines, blessés, destruction partielle ou totale du matériel) représente environ 2% du PIB. Il y a donc un véritable enjeu économique que de promouvoir la sécurité routière.
- ❖ **Favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux.** Les conditions actuelles ne permettent pas de déployer des modes doux, car 30% des tués sont des piétons. La sécurité routière est donc un véritable levier pour développer un transport durable en Côte d'Ivoire et donc de réduire les émissions du secteur des transports.

8.2. Etat des lieux et actions initiées

La sécurité routière est également un enjeu très fort en Côte d'Ivoire. En effet, la mortalité liée aux accidents de la route n'est pas connue car seules les

personnes décédées sur place ou à l'hôpital dans les jours suivants sont référencées.

Il existe une réelle vulnérabilité des piétons et des deux-roues motorisés qui constituent les principales victimes de la route. La vétusté et la surcharge des véhicules, l'état d'usure des routes et l'incivisme contribuent à l'alourdissement du bilan.

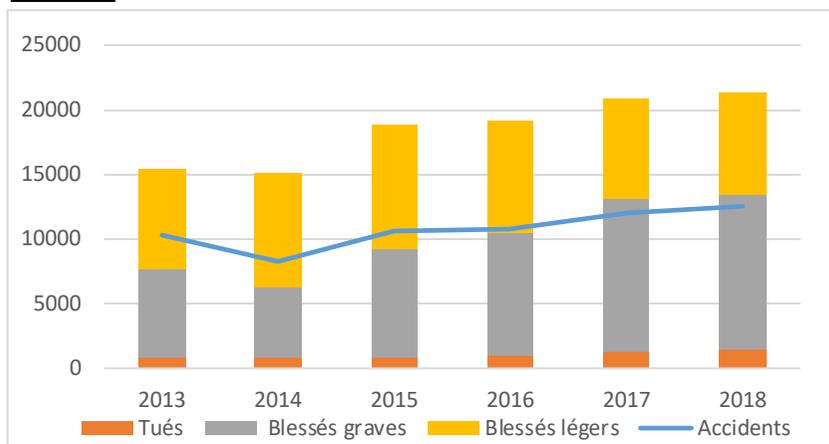
Dans les villes secondaires, le développement non-maîtrisé des véhicules à deux ou trois roues motorisés, pour du transport de personnes comme de marchandises, pose également des problèmes de sécurité (faible taux du port du casque ou de chasubles, vétusté des véhicules, incivisme des conducteurs, etc.) auquel les relais locaux de l'OSER devront faire face.

Les externalités réelles de l'insécurité routière font l'objet d'une prise de conscience croissante des autorités malgré leur manque de visibilité.

L'OSER assure depuis 1978 la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière. Elle s'assure notamment de la formation et du recyclage des professionnels et contrôle le respect de la réglementation en partenariat avec les forces de l'ordre.

Sur la période 2013 à 2018, l'on a assisté à une croissance moyenne d'environ 3,87% par an du nombre d'accidents sur le réseau routier ivoirien. La gravité des accidents est de plus en plus importante avec une croissance de 12,32% et 11,66% respectivement du nombre de tués et de blessés graves des accidents de la route.

Figure 5: Evolution des accidents entre 2013 et 2018



Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

La Côte d'Ivoire a élaboré sa stratégie nationale de sécurité routière dont le rapport 3, projet de plan d'action de la sécurité routière à court et moyen terme a été finalisé en juillet 2018.

Dans le cadre de la feuille de Route, il s'agira d'identifier les mesures nécessaires pour le développement des modes doux et le déploiement des transports de masse sûrs pour tous, afin d'assurer la mobilité sécurisée « sans véhicule ». La question de la sécurité pour le déploiement des modes doux est d'autant plus importante que 30% des tués sont des piétons et 32% des motocycliste. La sécurité routière constitue donc un véritable enjeu de développement durable.

8.3. Propositions de la Feuille de Route

A. Renforcer la veille statistique et l'analyse des données sur les accidents avec un suivi plus important des conséquences et causes des accidents

Mettre en place une base de données de suivi des infractions qui permet de recouper l'infraction commise, l'auteur, la récurrence, etc.

Identifier et cartographier l'ensemble des points noirs du réseau et traiter les causes induisant les accidents sur chacun des points.

B. Mettre en œuvre la stratégie nationale de la sécurité routière

Intégrer la sécurité routière dans la conception, la réalisation et l'exploitation des infrastructures de transport.

Réaliser des aménagements sur le réseau existant pour garantir une mobilité sûre de tous les usagers.

Favoriser le développement des moyens de mobilité vertes (transports de masse et modes doux).

C. Renforcer les sanctions sur les infractions et s'assurer de leur application.

Identifier et catégoriser toutes les infractions puis punir assez sévèrement celles qui mettent en danger la vie d'autrui.

Accélérer la mise en place du système de vidéo-verbalisation (STI) et dématérialiser le paiement des amendes.

D. Mettre en place un cadre de suivi des actions réalisées et coordonner l'activité des différents bailleurs dans le domaine de la sécurité routière.

9. DEFRAGMENTATION ET RACCOURCISSEMENT DES CHAINES LOGISTIQUES

9.1 Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Construire une logistique efficace à des coûts compétitifs comme levier pour le succès des politiques industrielles sectorielles.**

La performance industrielle dépend de la performance logistique en termes de délais, fiabilité et coûts. L'efficacité du système – l'accès aux pôles de production et de consommation, la massification des flux, l'optimisation des taux de charge et des circuits ainsi que l'utilisation des systèmes d'information interopérables déterminent largement son efficacité et, par conséquent, son coût.

- ❖ **Les zones industrielles intégrées pour une meilleure compétitivité.**

Le rapprochement des activités complémentaires – horizontales et verticales – dans des zones industrielles à proximité des bassins de consommation permet de réduire le besoin de transporter les produits finis, semifinis et les sous-produits. Les zones industrielles intégrées (surtout durables) économisent les coûts directs et indirects du transport et renforcent la compétitivité industrielle.

9.2 Etat des lieux et actions initiées

Dans le cadre du transfert modal, l'Etat de Côte d'Ivoire à réaliser une étude pour la construction d'un port sec à Ferkessedougou, ce qui devrait permettre de raccourcir d'environ 600 Km, le déplacement d'environ 400 camions par jours. Par ailleurs, des couloirs ferroviaires (le prolongement du chemin ferroviaire vers le Niger, et des différents corridors) ont été définis par l'UEMOA et la Côte d'Ivoire pour assurer un transfert du mode routier vers le ferroviaire.

Aussi, il est question d'analyser au vu des questions environnementales, le projet de la plateforme logistique du PK24 de l'autoroute du Nord.

Les différents projets sont confrontés à des problèmes de financement. Ces projets ne peuvent être financés par le privé, car même s'ils assurent une forte rentabilité économique et sociale, ils ne sont pas rentables financièrement.

9.3 Propositions de la Feuille de Route

A. **Renforcer la construction d'infrastructures et investir dans des mesures complémentaires nécessaires**

Dans le court terme, réaliser effectivement les deux plateformes (port sec de Ferkessedougou et plateforme logistique du PK 26 ou 30 sur l'autoroute du nord-route A3). Assurer une liaison ferroviaire à la plateforme logistique dans le moyen terme.

Prendre des mesures incitatives et restrictives conformes aux accords de libre de circulation dans la zone CEDEAO, pour orienter les opérateurs des pays de l'hinterland et de la zone nord à faire transiter leurs marchandises par le port sec de Ferkessedougou.

Renforcer le renouvellement du parc des poids afin d'acquérir du matériel roulant moins polluant par tonnesxKm de marchandises.

Orienter davantage les flux de marchandises (import et export) vers le ferroviaire avec en sus une augmentation des rotations au niveau de la SITARAIL. Celle-ci pourrait augmenter et performer au niveau du matériel roulant.

Renforcer la liaison ferroviaire par le doublement de la voie existante.

Développer le réseau ferroviaire ivoirien.



B. Améliorer le fonctionnement des industries et des ports

Augmenter la capacité de stockage pour les marchandises dans les ports.

Dématérialiser à 100% toutes les procédures de passage pour fluidifier les trafics dans les ports.

Disposer d'outils de manutention modernes et efficaces pour faciliter les chargements et déchargements des marchandises.

Délocaliser certaines entreprises dont la présence n'est pas indispensable dans les ports pour les environs afin de décongestionner les ports.

Encourager les industriels à l'usage de la voie ferroviaire et lagunaire (au cas échéant) pour l'acheminement de leurs intrants et produits destinés à la réexportation.

10. EDUCATION DES USAGERS

10.1. Opportunité de la Feuille de Route

- ❖ **Favoriser la mise en œuvre et le déploiement d'une mobilité durable.** Aucune politique de développement ne peut se mener sans la participation active des différentes couches de la société. Ainsi, le processus d'élaboration de la feuille de route s'est voulu intégrateur de tous les acteurs. De même le succès de la mise en œuvre passera par la compréhension des enjeux et leur appropriation par ces acteurs.
- ❖ **Assainir l'environnement des transports et réduire les externalités.** Les conditions d'exploitation actuelles des transports publics en Côte d'Ivoire (dominé par les artisanaux ou informel) qui utilisent des véhicules vétustes avec une mauvaise connaissance et application du code de la route, dans un désordre ; il convient de présenter le bon modèle à suivre à travers des formations.

10.2. Etat des lieux et actions initiées

Tout comme la question de la sécurité routière, la question de l'éducation des usagers n'est pas prise en compte par la feuille de route mondiale.

Toutefois, aucune action ne peut prospérer si elle n'est comprise et partagée par les populations.

La question du développement durable et de la mobilité durable est assez nouvelle pour les populations ivoiriennes et pas toujours bien perçue. L'incivisme et le non-respect de la chose public sont très répandus dans la société ivoirienne. D'où la nécessité de faire un travail important sur l'ensemble des usagers en vue d'amener chacun à promouvoir les valeurs d'un

développement durable et créer une communauté nationale pour les transports durables.

Des initiatives en termes de renforcement de la formation scolaire pour les questions de sécurité routière sont en cours, ce renforcement pourrait prendre en compte des éléments liés à la promotion du transport durable avec la promotion des modes doux et la présentation de l'intérêt des transports de masse par exemple.

Également des réformes sont en cours pour l'obtention du permis de conduire, s'assurer que dans ces réformes, un accent est sur le respect des piétons, des pistes cyclables et des transports publics.

10.3. Propositions de la Feuille de Route

A. Déployer des plans de communication spécifiques.

Utiliser des moyens de communication au choix (caravanes, pièces de théâtre, contes, enregistrements vocaux, films dans les langues nationales, réseaux sociaux, etc.).

Insérer des modules de formation dans les cursus scolaires et universitaires. Ces modules devraient intégrer aussi bien les questions de sécurité routière que de promotion de la mobilité verte.

Mettre en place des parcs d'éducation routière pour former et sensibiliser les populations aux questions de sécurité routière et mobilité durable.

Impliquer les communicateurs sociaux (chefs religieux) dans la sensibilisation et la formation.

Impliquer les communautés religieuses dans la formation au développement durable.

Développer un lexique illustré des termes du développement durable à mettre à la disposition des populations en langue française et dans les langues nationales.

B. Développer l'écotourisme en Côte d'Ivoire

Faire de l'écotourisme en organisant des excursions pédagogiques pour les enfants au primaire afin de les éduquer au développement durable.

Développer Faire de l'écotourisme pour les personnes appartenant aux classes sociales les plus élevées afin de les sensibiliser à l'utilisation des modes verts et à la protection de l'environnement, tout en se divertissant et se reposant.

C. Utiliser des canaux de formation et de diffusion permettant de toucher durablement toutes les couches de la société

Mettre en place plusieurs types de formation que sont : (i) Formation d'ordre général : vulgarisation, sensibilisation ; (ii) Communication pour le Changement de Comportement (CCC); (iii) Formation d'ordre spécifique: cibler une population donnée - formation qualifiante - formation diplômante en relation avec d'autres thématiques (aménagement urbain par exemple) et/ou renforcement des formations existantes (notamment la formation des ingénieurs des travaux publics de Yamoussoukro).

Utiliser les canaux de diffusion que sont : (i) Ateliers – Conférences - Séminaires ; (ii) Supports écrits – Supports audio, vidéo, iconographique ; (iii) Parc d'éducation routière (à faire financer dans le cadre d'une action RSE).

VI. PERSPECTIVES DE LA FEUILLE DE ROUTE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE

La présente ébauche de Feuille de Route se veut le début d'un dialogue continu entre les différents acteurs publics et privés de la mobilité, du transport, de l'énergie et des villes afin de concrétiser une vision commune et à long terme. Elle propose un cadre d'orientation pour l'adoption d'une politique de mobilité durable et cohérente.

L'implémentation de la Feuille de Route appelle pour une gouvernance transversale au niveau national, district, régional et communal. Les efforts actuels du gouvernement ivoirien de créer les structures adéquates pour l'exécution de la Stratégie Nationale pour le Développement Durable constituent une opportunité pour la mise en place d'un comité d'implémentation et de suivi dédié à la mobilité durable et sa feuille de route. D'ailleurs, l'Association des Régions et Districts de Côte d'Ivoire, partenaire de cette initiative assure de son implication pour la mise en œuvre de cette feuille de route.

Au-delà de l'ancrage politique de la mobilité durable, l'échange et l'adhésion continue des acteurs pourraient être assuré par une plateforme permanente et neutre, servant de facilitateur, et de point focal permettrait de créer une vraie communauté de la mobilité durable, d'approfondir les priorités, de formuler des recommandations communes, et de renforcer la présence internationale de la Côte d'Ivoire dans les initiatives et coalitions internationales.

Dans le contexte régional et en africain, la Côte d'Ivoire pourrait ainsi souligner son rôle de leader après le Maroc, dans l'engagement du continent pour une mobilité durable et soutenir, dans l'esprit de la coopération sud-sud, d'autres pays à suivre son exemple. Toutefois, l'engagement d'un grand nombre d'acteurs nationaux est indispensable pour donner à une telle initiative le poids nécessaire, souligner sa crédibilité et guider la transformation vers une mobilité durable.

Climate Chance, à travers son réseau permettra la visibilité internationale de cette action, en vue d'attirer des investissements dans la mobilité durable en Côte d'Ivoire. Sur la Base du travail réalisé dans cette première phase, Climate Chance affinera et quantifiera les objectifs, sur la période de novembre 2019 à juin 2020. Lors de la deuxième phase, quatre (4) villes et communes pilotes seront choisies afin d'illustrer et concrétiser la démarche.

VII. CONTRIBUTEURS A FEUILLE DE ROUTE

Pour mener à bien ce processus, deux instances ont été mise en place ; à savoir : le Comité de pilotage et le groupe de travail.

A. Comité de Pilotage



Photo : première séance de travail du Comité de Pilotage le 04 juillet 2019

Le comité de pilotage est constitué des membres suivants :

- le Consultant en charge de la structuration de la démarche, Wouomon Aristide GAHIE,
- les responsables des commissions de travail que sont :
 - o Prof. Irène KASSI-DJODJO et M. Charles TOA BI, pour l'axe 1 ;
 - o Prof. Véronique YOBOUE et Dr. Sekou KEITA, pour l'axe 2 ;
 - o M. Vincent YAI, pour l'axe 3 ;
 - o M. Charles TOA BI, pour l'axe 4 ;
 - o M. Amani BROU, pour l'axe 5 ;
 - o M. Marius POKOU, pour l'axe 6 ;
 - o M. Godefroy KONAN, pour l'axe 7 ;
 - o M. Tidjane Amadou KAMAGATE, pour l'axe 8 ;
 - o M. Moni N'GUESSAN et Dr. N'GUESSAN Atsé Alexis, pour l'axe 9 ;
 - o Dr. N'GUESSAN Atsé Alexis, pour l'axe 10.
- le représentant de l'association Climate Chance, Romain CROUZET,
- le Directeur de l'Observatoire des Mobilités Africaines (AMO), Dr. Sylvestre KOUASSI ;
- le Co-fondateur du Paris Process on Mobility and City (PPMC), Patrick OLIVA ;
- le représentant du Ministère des Transports, Romain KOUAKOU, Directeur Général des Transports Terrestres et de la Circulation ;
- le représentant du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, Dr Etien N'DAH ;
- le représentant du Ministère de la Ville, Dr Marcelle TAGRO NASSA ;
- le représentant de la Mairie de Cocody, Fernand YAPI ;
- le représentant de l'Association des Régions et Districts de Côte d'Ivoire (ARDCI), Jules Lella KONAN ;
- le représentant de l'ONG Mydream for Africa, Andy COSTA.

B. Groupe de Travail

Le groupe de travail s'est réuni à deux reprises :

- les 18 et 19 juillet 2019, pour la validation du rapport diagnostique et la définition du contenu des axes de la feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire. Au cours de cet atelier, des travaux ont été réalisés en commission pour chacun des axes de la feuille de route ;
- le 10 octobre 2019, pour la validation du rapport provisoire du projet de la feuille.



Photos : Atelier du Groupe de travail des 18 et 19 juillet 2019



Photos : Atelier du Groupe de travail du 10 octobre 2019

Suite à l’atelier du 10 octobre 2019, les différentes observations ont été reçus des participants et intégrés au document final actuel.

Le groupe de travail est constitué de l’ensemble des volontaires identifiés lors du sommet Climate Chance 2018 d’Abidjan et intégrant toutes les ministères et structures (publiques et privées) volontaires impliquées dans la question de la mobilité en Côte d’Ivoire, le processus a permis d’impliquer plus d’une trentaine de structures publiques, privées y compris des ONG.

Au nombre des différentes structures contributrices et/ou présentes aux ateliers, l’on peut citer :

- la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTC) ;
- la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) ;
- le Bureau National d’Etudes Techniques et de Développement (BNED) ;
- l’Office de la Sécurité Routière (OSER) ;
- l’Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) ;
- le Fonds d’Entretien Routier (FER) ;

- le Port Autonome d’Abidjan (PAA) ;
- la Sitarail ;
- la Société Ivoirienne du Patrimoine Ferroviaire (SIPF) ;
- l’Aéroport International d’Abidjan (AERIA) ;
- l’Observatoire des Mobilités Africaines ;
- l’Association des Régions et Districts de Côte d’Ivoire (ARDCI) ;
- l’Union des Villes et Communes de Côte d’Ivoire (UVICOCI) ;
- la Mairie du Plateau ;
- le Mairie de Cocody ;
- le District d’Abidjan ;
- l’Ecole Supérieure des Travaux Publics (ESTP) de l’INP-HB ;
- l’ONG Mydream For Africa ;
- le Laboratoire de Physique de l’Atmosphère (LAPA-UFHB) ;
- l’Institut de Géographie Tropicale (IGT-UFHB).

VIII. BIBLIOGRAPHIE

- [1] Banque Mondiale, 2018, La production foncière pour l’habitat dans le District Autonome d’Abidjan, défis, **nouvelles orientations politiques, réformes récentes et perspectives**, 85 p.
- [2] PPMC – Climate Chance – Ministère de l’Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l’Eau du Maroc, Février 2018, **Projet Feuille de Route pour une Mobilité Durable au Maroc**, Version 11
- [3] SSATP UTM – Côte d’Ivoire, Septembre 2018, **politique de mobilité et d’accessibilité durables dans les villes ivoiriennes**, Rapport Final
- [4] PPMC, Novembre 2017, **MACRO-FEUILLE DE ROUTE MONDIALE POUR UN TRANSPORT DÉCARBONÉ ET RÉSILIENT : UNE DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION**, cap sur l’objectif fixé par l’accord de paris sur le climat : un secteur transport au service d’une nouvelle économie “zéro émission nette” d’ici 2050+

- [5] Groupement URBAPLAN-TRANSITEC-IOA – Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, juillet 2017, **Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké**, Rapport Final
- [6] Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), (mars 2015) - Ministère de la Construction, du logement, de l'assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU), **Rapport final du projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA)**, 508 pages ;
- [7] Groupement de KEC, KOTI, KDEC – AGEROUTE, Décembre 2015, **Elaboration du Schéma Directeur Routier de Côte d'Ivoire**, Rapport Final
- [8] Programme FED de l'Union Européenne pour les pays ACP - Dr Basile KEITA et Olivier d'AUZON, Novembre 2010, **ETUDE DE L'AMELIORATION DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN CÔTE D'IVOIRE**, Rapport Final
- [9] AGETU, **Analyse du phénomène des woro-woro intercommunaux**, AGETU - Services Etudes et Prospectives, Avril 2007, 55 pages ;
- [10] Emilie N'GUESSAN TEHE, (2005), Organisation des transports collectifs urbains en Afrique : Analyse du cas d'Abidjan et proposition, Thèse de doctorat, d'urbanisme, Université de Creteil, pp 88/106/197, 722 pages
- [11] IRENE Kassi, (juillet 2007) Régulation **des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan**, Thèse de Doctorat, Géographie, Université de BORDEAUX 3 MICHEL de MONTAGNE, Université d'ABIDJAN-COCODY, 310 pages ;
- [12] Institut National de la Statistique (INS), (Aout 2013 ;), Enquête sur la demande de transport dans le grand Abidjan : **ENQUETE MENAGE**, Ministère d'Etat du plan et du développement,
- [13] MEITE Youssouf, (Mars 2014), **Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'ivoire)**, thèse de doctorat, Sciences humaines et sociales, Université de Strasbourg, 326 pages ;
- [14] Rogar, Mohamed et Meite, Youssouf, 2012, **Transport urbain à Abidjan et problématique de développement durable** ;
- [15] SSATP, (Mai 2000), **Mobilité urbaine, Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne**, Série 1 : Le cas des Gbakas à Abidjan, Document de travail SSATP N°45, 98p, Abidjan ;
- [16] SSATP (Novembre 2016), **Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines**, document de travail N°106 ;
- [17] YAI Vincent, **Amélioration de l'attractivité des systèmes de transport public urbain, Expérience de la SOTRA d'Abidjan**, Juin 2004, 7p ;
- [18] Yao Godefroy Konan, Consultant, (Octobre 2012), **Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise : Bilan et perspectives** Addis Abeba (Ethiopie), Conférence CODATU XV, Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes, 22- 25 octobre 2012, 25 pages ;
- [19] YAO Godefroy Konan, Consultant, (Décembre 2015), **Aperçu des transports urbains à Abidjan**, Sujet de recherche, Abidjan.



RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



PROJET FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE
DURABLE EN COTE D'IVOIRE :
« Emergence - bas carbone dans les transports »

