



# CÔTE D'IVOIRE

## TRANSPORT

### *La nécessaire émergence des transports durables en terre d'Éburnie*

---

CETTE FICHE A ÉTÉ RÉALISÉE DANS LE CADRE DE LA COALITION MOBILITÉ-TRANSPORT EN CÔTE D'IVOIRE, QUI RÉUNIT PLUS DE 60 ACTEURS IVOIRIENS DU SECTEUR (AUTORITÉS NATIONALES, MINISTÈRES, COLLECTIVITÉS LOCALES, ACTEURS DU PRIVÉ, ACTEURS ASSOCIATIFS, ETC.) ET QUI A PERMIS DE DÉFINIR LES DIFFÉRENTS AXES D'UNE STRATÉGIE PARTAGÉE.

VOIR ICI : [LE DIAGNOSTIC ET LA FEUILLE DE ROUTE DE LA MOBILITÉ EN CÔTE D'IVOIRE](#)

---

TÉLÉCHARGER LE BILAN MONDIAL ET LES AUTRES CAS D'ÉTUDE SUR  
[WWW.CLIMATE-CHANCE.ORG](http://WWW.CLIMATE-CHANCE.ORG)





## CÔTE D'IVOIRE

# La nécessaire émergence des transports durables en terre d'Éburnie

Rédacteur • GAHIE Wouomon Aristide • *Consultant*

Poussée par une dynamique économique remarquable depuis huit ans, la Côte d'Ivoire est en proie à une urbanisation rapide qui s'accompagne d'une explosion de la motorisation individuelle et des transports artisanaux. Alors que le secteur des transports est placé au cœur de ses objectifs d'atténuation, il est crucial pour le gouvernement national et ses centres urbains de fournir une réponse organisée à la demande croissante de mobilité des citoyens, avec pour moteur la métropole d'Abidjan. Tour d'horizon des initiatives qui s'organisent pour porter la mobilité ivoirienne à la hauteur de la demande croissante de service, des objectifs climatiques et des besoins de sécurité routière et sanitaires.



## Grands enseignements



### La croissance économique

galopante de la Côte d'Ivoire depuis 2012, profite davantage à l'immatriculation individuelle qu'au développement des transports publics.



### Les mauvaises conditions de

circulation à Abidjan pénalisent les opérateurs officiels, en perte de part de marché. Les transports artisanaux comme les wôrôs-wôrôs et les gbâkàs, plus flexibles, répondent mieux à la demande croissante de mobilité engendrée par l'urbanisation, malgré leur implication supérieure dans les accidents de la route.



### Le gouvernement ivoirien a adopté d'ambitieux outils de planification de la mobilité urbaine et une

politique de réglementation de l'âge des véhicules d'occasion importés, alors que le parc de véhicules motorisés se signale par sa vétusté et son inefficacité énergétique.



### Si la marche continue d'assurer 40 à 60 % des trajets dans une

agglomération comme Abidjan, dans un contexte de motorisation croissante, le développement de lignes de transports de masse, comme le BRT Est-Ouest et la ligne 1 du métro d'Abidjan, sont un levier favorisé pour organiser le développement modal.



### Des ONG et militants ivoiriens se positionnent à l'avant-garde de la mobilité douce, en plaidant le

recours à des modes sous-exploités, comme le vélo.

## SOMMAIRE

### 1 LA CROISSANCE DES ÉMISSIONS DU TRANSPORT, CORRÉLAT D'UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE

### 2 DYSFONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

TRANSPORTS URBAINS DOMINÉS PAR LE SECTEUR ARTISANAL  
LES IMPORTANTES EXTERNALITÉS NÉGATIVES DES TRANSPORTS ARTISANAUX  
TRAFIC IMPORTANT DES VÉHICULES PRIVÉS

### 3 TRANSFORMATION EN COURS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS

OUTILS RÉGLEMENTAIRES ET FINANCIERS  
DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORTS URBAINS DE MASSE  
ÉMERGENCE DES ÉNERGIES MOINS POLLUANTES

### 4 ACTIONS DES COLLECTIVITÉS ET DES ORGANISATIONS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

## 1. La croissance des émissions du corrélat d'une économie

La Côte d'Ivoire estime dans sa Contribution Déterminée au niveau National (CDN) à l'accord de Paris une croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'environ 4,3 % en moyenne par an sur la période 2012-2030 (CDN Côte d'Ivoire, 2015). En particulier, les émissions de GES du secteur des transports pourraient augmenter de 25 % entre 2012 et 2030, passant de 2 389,36 kilotonnes de CO<sub>2</sub> équivalent (ktCO<sub>2</sub>) en 2012 à 6 441,27 en 2030, soit un taux de croissance moyen de 5,7 % par an (fig. 1). Les émissions de GES du transport routier ont presque triplé entre 2005 et 2016 – même si, en comparaison avec la moyenne mondiale par habitant, son niveau d'émissions reste extrêmement bas (0,1 tonne de CO<sub>2</sub>/an/habitant) et le volume des déplacements demeure limité. Le secteur des transports constitue ainsi la deuxième plus grande source de croissance potentielle des émissions après la production d'électricité, et occupe donc une place importante dans la stratégie d'atténuation ivoirienne, qui vise une diminution des émissions de 28 % en 2030 par rapport à 2012.

**FIGURE 1**

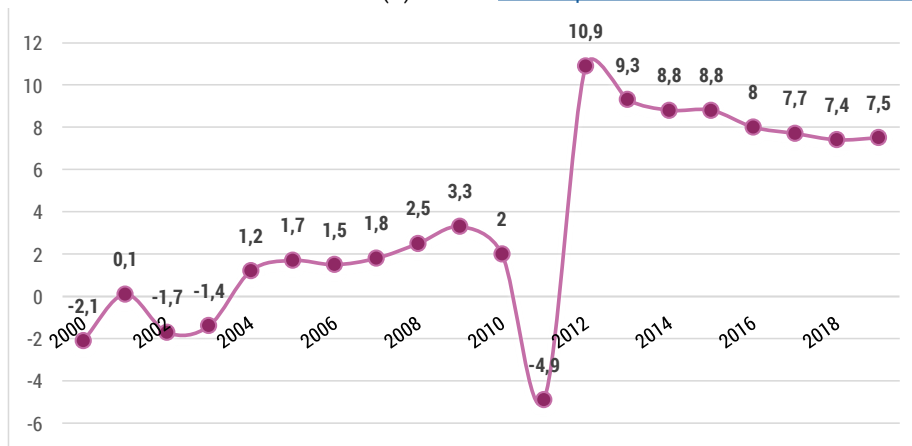
SCENARIO D'ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES EN CÔTE D'IVOIRE CONTENU DANS LA CDN - Source : [Ministère de l'Environnement et du Développement Durable](#), Contribution Déterminée au niveau National (2015)



Comme l'ensemble des secteurs de l'économie ivoirienne, l'augmentation des émissions du transport est boostée par un des taux de croissance les plus dynamiques au monde depuis la fin du conflit armé de 2010-2011. Entre 2012 et 2019, les taux de croissance de l'économie ivoirienne ont oscillé entre 10,9 % et 7,4 % (fig. 2). Ces très bonnes performances économiques ont favorisé, à l'instar des autres pays en développement, une importante croissance du taux de motorisation en Côte d'Ivoire. Sur la période 2013 – 2016, le taux de croissance moyen annuel des immatriculations de véhicules importés a atteint 17,6 % (SICTA, 2017), avec un âge moyen des véhicules d'environ 10 ans. La croissance des immatriculations se poursuit donc à un rythme effréné, quasiment le double de celui du PIB. La forte croissance des immatriculations peut s'expliquer par les coûts élevés et les conditions difficiles de déplacement dans les transports publics. En effet, les ménages les plus pauvres dépensent en moyenne 20 à 30 % de leurs revenus dans les transports publics et passent 200 minutes par jour à les utiliser ou les attendre (Banque Mondiale, 2019).



FIGURE 2

TAUX DE CROISSANCE DU PIB ENTRE 2000 ET 2019 (%) - Source : [Statistiques Fonds Monétaire International, FMI](#)

La dynamique de croissance économique n'est pas dissociable d'une urbanisation rapide, accompagnée d'un étalement urbain. Elle entraîne des besoins de plus en plus importants de mobilité et donc une plus forte croissance des émissions. Aujourd'hui, 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 (SDUGA, 2013). De la même façon, 80 % des entreprises formelles du pays se concentrent à Abidjan (SDUGA, 2013). Améliorer la mobilité urbaine devient donc un impératif économique et social, non seulement pour Abidjan mais aussi pour l'ensemble de la Côte d'Ivoire. En effet, les autres agglomérations ivoiriennes, bien que beaucoup plus petites qu'Abidjan, affichent également des taux de croissance rapides et sont des villes-relais essentielles pour éviter l'hypercéphalie de la capitale économique.

#### POUR MIEUX COMPRENDRE

### HYPERCÉPHALIE DE LA VILLE D'ABIDJAN

La Côte d'Ivoire est l'un des pays les plus urbanisés d'Afrique subsaharienne et la région du Grand Abidjan est le moteur de la croissance du pays. Plus de la moitié (56 %) de la population ivoirienne vit dans les centres urbains, l'urbanisation augmentant de 5 % par an, avec toutefois une forte disparité spatiale entre l'Agglomération du Grand Abidjan (AGA) et les autres villes. L'AGA compte environ 5,4 millions d'habitants, soit 42 % de la population urbaine du pays. Elle couvre 19 juridictions municipales, dont treize relèvent du District Autonome d'Abidjan (DAA) et les six autres sont des municipalités environnantes. C'est le principal hub économique du pays, concentrant environ 60 % du PIB national (et un PIB moyen par habitant 4,5 fois plus élevé que dans le reste du pays), 80 % de l'emploi formel, 90 % des entreprises formelles et plus de 80 % du parc de véhicules roulant en Côte d'Ivoire (Banque Mondiale). On s'attend à ce que l'AGA continue de croître, atteignant 7 millions d'habitants d'ici 2030 et plus de 10 millions d'habitants d'ici 2040. Elle demeure le principal moteur dans la perspective d'atteindre l'objectif national de devenir un pays à revenu intermédiaire en 2035. Cette contribution n'est toutefois pas encore optimale en raison de plusieurs facteurs : faible densité économique, faible capital humain, mauvaise organisation spatiale et coûts de transport élevés.

ENCADRÉ 1

## 2. Dysfonctionnement des transports

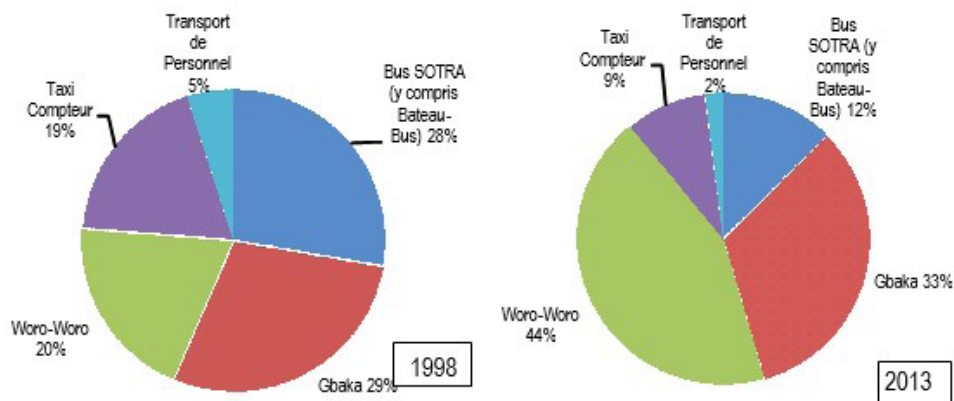
• **LES TRANSPORTS URBAINS DOMINÉS PAR LE SECTEUR ARTISANAL** • Seule la ville d'Abidjan dispose d'opérateurs formels opérant et organisés dans un cadre formel d'accords contractuels (des conventions de concession de services) avec l'État. Les opérateurs informels (ou artisanaux), qui exploitent des lignes plus flexibles (sous réserve du respect de certaines conditions, telles que l'enregistrement et le paiement d'un droit de circulation aux collectivités et syndicats) opèrent à Abidjan et sont les seuls opérateurs des villes secondaires ivoiriennes.

Les transports formels à Abidjan sont principalement assurés par la SOTRA, qui exploite plus de 68 lignes avec un parc d'environ 800 bus (Yao, 2015). Il existe également des services lagunaires (moins de 3% de part de marché dans les transports en commun) qui sont opérés par la Société des Transports Lagunaires (STL), la SOTRA et CITRANS (SDUGA, 2013). Les transports artisanaux sont opérés par des minibus ou « Gbâkâs » à Abidjan et Bouaké uniquement – environ 5 500 véhicules à Abidjan ; des taxis collectifs communaux et intercommunaux « wôrô-wôrôs » – environ 12 000 à Abidjan ; d'autres taxis – environ 11 300 à Abidjan. S'y ajoutent des motos taxis et tricycles en forte croissance lors de crises socio-politiques, dans les villes secondaires avec une part importante à Bouaké et dans la zone nord du pays (Yao, 2015).

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), adopté en 2015 par le gouvernement, montre un changement important dans les modes de transport utilisés par les habitants d'Abidjan entre 1998 et 2013 (fig. 3). Les déplacements de personnes par wôrô-wôrôs 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 ses mauvaises conditions de circulation, entraînant une faible vitesse commerciale (moins de 15 km/h), des temps d'attente de plus en plus longs pour les usagers et une non-adaptation de son réseau à l'évolution urbaine de la ville d'Abidjan.

**FIGURE 3**

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES TRANSPORTS EN COMMUN À ABIDJAN ENTRE 1998 ET 2013 - Source : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, 2013



• **LES IMPORTANTES EXTERNALITÉS NÉGATIVES DES TRANSPORTS ARTISANAUX** • Le secteur artisanal souffre d'un manque de coordination et de réglementation, de l'absence de protection des travailleurs et du mauvais état des véhicules qui posent des problèmes de sécurité, de fiabilité et de pollution. L'âge moyen des wôrô-wôrôs et des Gbâkâs est respectivement de 22 et 17 ans. Ils sont souvent en très mauvais état en raison d'un manque d'entretien adéquat (Banque mondiale, 2019).

Sur la période 2013 à 2018, on a assisté à une croissance moyenne du nombre d'accidents sur le réseau routier ivoirien d'environ 3,87% par an, due au développement des motos-taxis dans les



villes secondaires, où les voies ne sont pas aménagées et adaptées pour le développement de telles activités et où les règles de conduite ne sont pas respectées par les usagers. La gravité des accidents est de plus en plus importante avec le nombre de tués et le nombre de blessés graves des accidents de la route en augmentations respectives de 12,32 % et 11,66 %. En 2018, les motos-taxis ont été impliqués dans 17 % des accidents avec 32 % des tués sur l'ensemble du territoire ivoirien. À Abidjan, les transports publics sont impliqués dans 54 % des accidents, avec une part d'environ 98 % pour les transports artisanaux (tab. 1).

**TABLEAU 1**

LES ACCIDENTS SUR LE RÉSEAU ABIDJANAIS DES TRANSPORTS EN COMMUN PAR MODE DE TRANSPORT EN COMMUN - Source : Office de la Sécurité Routière (OSER), 2018

VÉHICULES	ANNÉES			TOTAL	Taux d'implication Au sein de TC
	2016	2017	2018		
Wôrô-wôrô	2 102	1 721	2 273	8 147	79 %
Minibus	1 087	1 521	1 479	4 973	48 %
Bus SOTRA	78	25	36	247	2 %
Nombre d'accidents des transports en commun	3 267	3 267	3 788	10 322	100 %
Nombre d'accidents à Abidjan	6 378	6 245	6 478	19 101	
Taux d'implication des transports commun (%)	51 %	52 %	58 %	54 %	

• **LE TRAFIC CROISSANT DES VÉHICULES PRIVÉS** • Les transports privés (particuliers et taxis compteurs) n'assurent qu'environ 21 % des déplacements des habitants aujourd'hui, soit environ 3,5 millions de déplacements par jour (tab.2). Toutefois, ils représentent près de 70 % du trafic journalier routier de véhicules sur les grandes artères intercommunales de la ville d'Abidjan, soit environ 1,9 million de déplacements de véhicules par jour. Le pourcentage des ménages possédant au moins une voiture était de 8,9 % en 2013 (SDUGA, 2013) avec des véhicules particuliers dont l'âge moyen est de 16 ans (BNETD, Rapport Fin d'Études, 2016).

**TABLEAU 2**

ÉVOLUTION DES « PARTS DE MARCHÉ » PAR MODE DE TRANSPORT SUR LA PÉRIODE 2013 À 2030 - Source : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), 2013

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

Unité : millions de déplacements/jour

## RETOUR D'EXPÉRIENCE

### LES DYSFONCTIONNEMENTS DES TRANSPORTS URBAINS À ABIDJAN

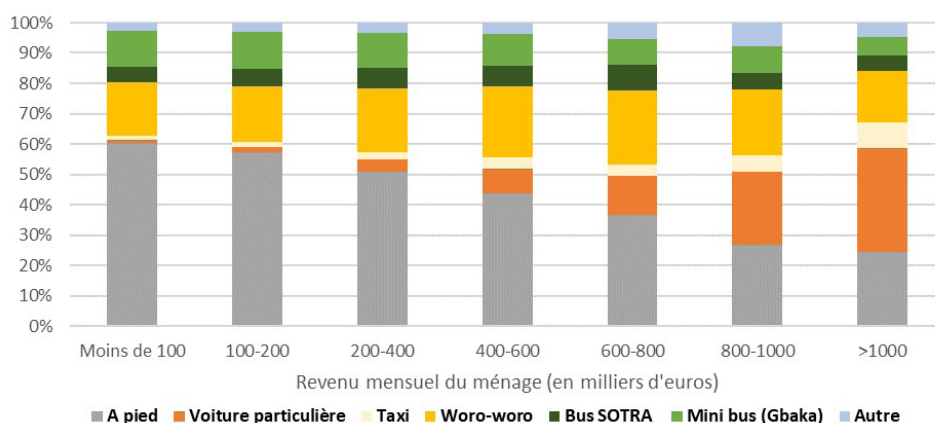
Un rapport d'évaluation de la Banque Mondiale sur le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan rappelle « qu'une grande partie de la population d'Abidjan continue de dépendre de la marche pour ses besoins quotidiens de mobilité : environ 40 % des 13,6 millions de déplacements quotidiens dans la ville se font à pied. Dans les quartiers pauvres, comme Yopougon et Abobo situés respectivement à l'ouest et au nord du quartier central des affaires (QCA), la part modale de la marche à pied peut représenter jusqu'à 60 %, en raison d'un système de transport public de mauvaise qualité et inabordable (la figure 4 illustre la part disproportionnellement plus élevée de la marche à pied parmi les ménages à faible revenu). L'absence d'alternatives de transport en commun accessibles, abordables et fiables, combinée à une mauvaise gestion des services de transport public artisanaux existants, entraîne une dégradation des indicateurs de sécurité routière et de la pollution, avec des impacts négatifs sur la santé de la population de la ville et sur l'environnement naturel. Les usagers vulnérables de la route – y compris les piétons, les cyclistes et les motocyclistes – représentent 46 % des victimes d'accidents qui représentent plus de 3 600 décès sur les routes de Côte d'Ivoire chaque année [Global Burden of Disease \(2017\)](#). La majorité d'entre eux se trouve dans des zones urbanisées, en particulier dans les zones urbaines de l'AGA. Des recherches récentes, menées par le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF), estiment que le coût de chaque décès correspond à 70 fois le PIB par habitant pour les pays à revenu intermédiaire et à 100 fois le PIB par habitant pour les pays à faible revenu. »

Source : Banque Mondiale, 2019

ENCADRÉ 2

FIGURE 4

PART MODALE DES TRANSPORTS PAR TRANCHE DES REVENUS DES FOYERS - Source : Banque Mondiale (données Enquêtes Ménages, 2013)







### 3. Transformation en cours dans le secteur des transports urbains

• **LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES ET FINANCIERS** • Les différents outils élaborés ou en cours d'élaboration pour réduire les émissions de GES visent à réduire l'âge moyen des véhicules privés et communs et bénéficier d'un parc plus efficace énergétiquement et moins polluant. Ces outils concernent notamment une série de décrets adoptés par le gouvernement depuis 2017.

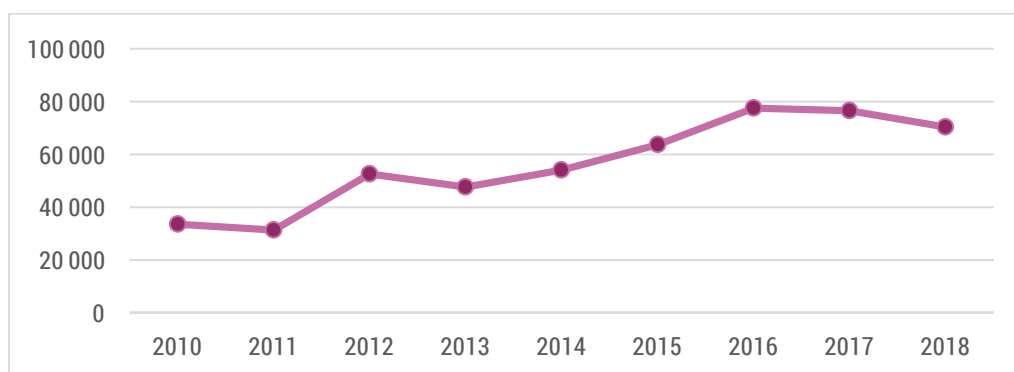
- **Adoption du décret N°2017-792 du 6 décembre 2017 portant sur la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire :**

- 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 plus de 5 tonnes.

La mise en œuvre de ce décret est supervisée par un comité de suivi présidé par le Ministère des Transports. Les vérifications pratiques sur les importations sont faites par la douane et par le guichet unique automobile en charge de l'immatriculation. La pénalité s'élève à 2 000 000 francs CFA, en plus des coûts de réexportation ou de destruction. Sur la période 2010 à 2017, le taux moyen de croissance annuelle des immatriculations a été d'environ 13 % (fig. 5). À la suite de l'entrée en vigueur effective du décret de limitation de l'âge d'importation des véhicules en juillet 2018 (avec une période de grâce de 3 mois pour les véhicules déjà importés ou en cours d'importation), le taux de croissance d'immatriculation a chuté de 8 % entre 2017 et 2018 ([Ministère des transports, 26/06/2018](#)). Cette baisse se confirme avec un total des ventes de janvier à septembre 2019 en recul de 48 % par rapport à la même période en 2018.

**FIGURE 5**

ÉVOLUTION DES IMMATICULATIONS DE 2010 À 2018 EN CÔTE D'IVOIRE - Source : Guichet Unique Automobile



Par ailleurs, on assiste à une hausse de la vente des véhicules neufs de 14 % en 2018 et de 17 % de janvier à fin mai 2019 par rapport à la même période en 2018 (Guichet Unique Automobile, 2019). Bien que les chiffres ne soient pas encore disponibles, on constate une part de plus en plus importante de SUV dans les ventes des véhicules en Côte d'Ivoire, à travers des systèmes de leasing et de prêts bancaires.

- **Adoption du décret n°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 plus de 5 tonnes.

Adopté en même temps que celui portant sur la limitation de l'âge d'importation des véhicules, ce décret n'est pas respecté aujourd'hui en raison d'un manque de financements pour aider au renouvellement des véhicules de transports collectifs et de mécanismes d'application efficaces.

- 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 2 000 taxis et 1 000 gbâkâs dans le cadre du Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA).

- **La taxation du carbone en balbutiement.** Des études sectorielles, commanditées par la Banque Mondiale, notamment sur une taxation carbone au niveau du secteur du transport, sont en cours (Autorité Nationale du Mécanisme pour un Développement Propre, 2019). Elles prévoient de mettre en place une taxation conformément aux engagements de la Côte d'Ivoire dans le cadre des CDN, mais également en tenant compte des réalités sociales internes. Les résultats de cette étude, qui étaient attendus pour octobre 2019, devront faire l'objet d'une validation nationale.

- **Ordonnance n° 2012 – 487 du 07 juin 2012 portant sur le code des investissements.** Ce code offre des avantages fiscaux aux opérateurs selon le montant et la nature des investissements qui permettent de favoriser et de promouvoir les investissements productifs, les investissements verts et socialement responsables en Côte d'Ivoire.

- **Décret n°2017-125 du 22 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.

En complément, il reste nécessaire de renforcer les mesures existantes à travers un cadre visant la promotion des modes doux (notamment le déploiement des vélos électriques) et une application effective des mesures prises.

**• LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS URBAINS DE MASSE •** Le Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan (SDTUGA), issu du SDUGA, a prévu la création de deux lignes de transport de masse pour répondre efficacement à la demande de déplacement présentée plus haut dans le Grand Abidjan. Ces deux lignes, initialement prévues pour être des trains urbains, ont vu leurs aménagements modifiés par les objectifs de performance et de maîtrise des coûts. Ainsi, sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest, initialement prévus pour être les lignes 1 et 2 du train urbain d'Abidjan, il est projeté respectivement la ligne 1 du métro d'Abidjan et la ligne Est-Ouest du BRT d'Abidjan.

La ligne 1 du métro d'Abidjan (sur l'axe Nord/Sud de la ville d'Abidjan), d'une longueur de 37,4 km, devrait être mise en service en 2025 et ainsi permettre de transporter environ 800 000 voyageurs par jour en 2030 (Cellule de Coordination du Projet – BNETD, 2019). La ligne, dont les principales caractéristiques sont présentées sur les images ci-dessous, devrait permettre de réduire significativement les temps de déplacement et les émissions des GES sur le corridor Nord/Sud. À noter que l'une des principales caractéristiques du projet est l'utilisation de trains à traction électrique,

en vue de réduire au maximum les émissions liées aux transports publics à Abidjan.

**FIGURE 6**

**PHOTOS DU PROJET DE LA LIGNE DE TRAIN URBAIN ET DU BRT D'ABIDJAN**



La ligne de BRT sur l'axe Yopougon – Bingerville (sur l'axe Est/Ouest de la ville d'Abidjan), d'une longueur d'environ 20 km et comptant une vingtaine de stations, devrait être mise en service en 2024 et ainsi permettre de transporter environ 600 000 voyageurs par jour en 2030 (Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation, 2019). Cette ligne devrait être opérée avec des bus électriques, afin de réduire l'empreinte carbone du projet.

• **L'ÉMERGENCE D'ÉNERGIES MOINS POLLUANTES** • Le gaz naturel et le gaz butane sont utilisés dans les transports en commun respectivement par la SOTRA et par les taxis-villes, surtout à Yamoussoukro. Quant à l'électricité produite en Côte d'Ivoire, elle émet aujourd'hui 501 gCO<sub>2</sub>/KWh avec une part de 86,04 % de thermique et de 13,96 % d'hydraulique en 2017 (Ministère du Pétrole, de l'Énergie et des Énergies Renouvelables, 2018). L'hydrogène et les biocarburants ne sont pas encore produits localement, d'où la nécessité de les développer, en s'assurant de leur efficacité énergétique, aussi bien dans leur utilisation que dans leur production.

Compte tenu de ces chiffres, les perspectives d'évolution, définies lors de l'atelier des 18 et 19 juillet 2019 dans le cadre de l'élaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, prévoient une réduction de 50 % de la part des énergies fossiles à l'horizon 2050.

**TABLEAU 3**

**LES VALEURS CIBLES POUR LA CÔTE D'IVOIRE À L'HORIZON 2050** - Source : Estimation du groupe de travail pour l'élaboration du projet de la Feuille de Route pour une Mobilité Durable, 2019

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

## LE « PROJET DE MOBILITÉ URBAINE D'ABIDJAN » (PMUA, 2019)

La construction de la ligne de BRT sur le corridor Est – Ouest de la ville d'Abidjan fait partie d'un projet intégrateur dénommé Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan, dont l'unité de gestion est déployée du Ministère des Transport. Le PMUA est constitué de quatre composantes que sont :

**A.** Mise en œuvre d'une ligne de BRT Est-Ouest entre Yopougon et Bingerville (380 millions USD obtenus dans l'accord de financement avec la Banque Mondiale, dont au moins 130 millions USD attendus d'un partenaire privé dans le cadre d'un PPP. Ce montant, évalué lors des études de préfaisabilité de WSP, est susceptible d'évoluer avec les résultats attendus des APS/APD en cours) ;

**B.** Appui au renforcement de la SOTRA et à la restructuration du système de rabattement vers les lignes de transport de masse (75 millions USD). Cette composante permettra de renforcer les capacités de la SOTRA à travers la construction de deux nouveaux centres bus, de nouvelles gares (à Yopougon et Bingerville) et la réhabilitation du centre bus (SOTRA industrie) ;

**C.** Appui à l'organisation du secteur des transports artisanaux et accès au dernier kilomètre (50 millions USD). Cette composante permettra de renouveler une partie de la flotte des Gbâkâs et wôrô-wôrôs, ainsi que d'aménager des zones de stationnement (pour l'embarquement et le débarquement des passagers), puis des voies de desserte pour le dernier kilomètre ;

**D.** Développement du capital humain et appui opérationnel (25 millions USD). Cette composante permettra de former les chauffeurs et apprentis de gbâkâs et wôrô-wôrôs, de réhabiliter le centre de formation de la SOTRA, de faire la promotion du genre dans les transports, de lutter contre le SIDA et de donner une sécurité sociale aux artisans du secteurs.

La construction de la ligne de BRT, sans la prise en compte du renouvellement du parc, devrait permettre de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 100 tonnes/an.

ENCADRÉ 3

## 4. Actions des collectivités et des organisations de la société civile

Des collectivités mènent plusieurs actions de réduction des émissions des GES dans les transports et de développement d'écoquartiers ou de quartiers à émission réduite de CO<sub>2</sub>.

Ainsi, la commune de Jacqueville a lancé en 2018 un projet de taxis solaires à trois roues mesurant 2,7 mètres de long et 2 mètres de haut. Elles étaient couvertes de panneaux photovoltaïques chargeant six batteries de 12 volts, les dotant d'une autonomie de 140 km ([Vivafrik, 25/09/2018](#)). Si l'initiative a reçu un bel écho médiatique, cette expérience a malheureusement enregistré une faible performance en raison des conditions d'exploitation (surcharges notamment), du manque de compétences pour la maintenance du matériel et d'un manque d'études préalables et de mesures d'accompagnement de l'État. Certaines villes, telles qu'Odienné (nord-ouest) et Korhogo (nord), situées dans les régions les plus ensoleillées de la Côte d'Ivoire, avaient exprimé leur intérêt avant cette contre-performance.

**FIGURE 7**

PHOTO DU PREMIER MINISTRE IVOIRIEN AMADOU GON COULIBALY, UTILISANT UN FUTUR VÉLO EN LIBRE-SERVICE - Source : ONG My Dream For Africa



Des actions sont également menées par la Chambre de commerce et d'industrie de Côte d'Ivoire, en vue du déploiement des véhicules électriques en Côte d'Ivoire. Ainsi, la Chambre de commerce et d'industrie de Côte d'Ivoire (Cci-CI) a initié en juillet 2018, à travers une série de consultations, l'installation de grappes industrielles pour l'utilisation des véhicules électriques. Par ailleurs, un atelier, qui s'est tenu le 11 juillet 2019 à la Chambre de Commerce - CCI au Plateau, a été l'occasion du lancement du Cluster des PME vertes de Côte d'Ivoire. L'objectif de cette initiative est de mettre en place un écosystème formel autour des PME « vertes » pour les soutenir et les accompagner en termes d'information et de renforcement des capacités, d'accès à la finance verte durable et climatique et autres mécanismes de financements, d'innovations et d'accès aux technologies vertes, de pénétration de nouveaux marchés et de développement Durable.

Plusieurs ONG ivoiriennes travaillent à la lutte contre le changement climatique, il s'agit notamment du Club pour l'Éducation à l'Environnement et au Développement Durable (Club 2E2D), de l'Initiative Village Vert et Solidarité (I2VS) et de MyDream For Africa. Plus spécifiquement, MyDream For Africa mène un plaidoyer pour la promotion et l'élaboration d'un plan vélo en Côte d'Ivoire. Ce plaidoyer est mené auprès des autorités locales politiques, sportives, culturelles et religieuses avec des campagnes de sensibilisation et de promotion auprès des élèves et étudiants. En 2020, MyDream For Africa compte mettre en place des vélos en libre-service dans la commune du Plateau (centre des affaires en Côte d'Ivoire) et à l'université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan qui s'étend sur environ 200 hectares. MyDream For Africa a déjà mis à vélo plusieurs autorités, dont le premier ministre ivoirien (fig. 7).



---

## CONCLUSION

La réduction des émissions liées aux transports en Côte d'Ivoire constitue un véritable enjeu environnemental et social. Pour honorer ses engagements pris dans le cadre des Contributions Déterminées au Niveau National, la Côte d'Ivoire devra travailler à la mise en place d'un transport durable. Les résultats du développement d'un transport durable qui consisterait à promouvoir les modes doux, à soutenir la transition énergétique dans le secteur, à renforcer le déploiement des transports de masse à Abidjan et au développement de villes – relais pour Abidjan (à travers un transfert effectif de la capitale politique à Yamoussoukro), permettrait d'atteindre assez aisément les objectifs de réduction dans le secteur des transports.

**N'hésitez pas à réagir à cette fiche, et à nous signaler rapports et données complémentaires via l'adresse suivante : [contribution@climate-chance.org](mailto:contribution@climate-chance.org)**

**BIBLIOGRAPHIE**

- IMF Data Mapper (Oct. 2019). [World Economic Outlook](#). *International Monetary Fund*
- Banque Mondiale (2019). [Que la route soit bonne. Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan](#). 8<sup>e</sup> édition. *World Bank Group*
- Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (2015). [Contribution Déterminées au niveau National de la Côte d'Ivoire](#). *United Nations Framework Convention on Climate Change*
- Banque Mondiale (2019). [Project appraisal document on a proposed scale-up facility credit in the amount of EUR 267.6 million \(US\\$300 million equivalent\) to the republic of Côte d'Ivoire for the Abidjan Urban Mobility Project](#). Report No : PAD3367. *World Bank Group*
- Climate Chance, Michelin – Fondation d'entreprise, PPMC, OMA, ARDCI (2019). [Projet Feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire](#) : « Émergence – bas carbone dans les transports ». *Ministère des Transports, République de Côte d'Ivoire*.
- GIZ, PPMC, Société d'Investissements Énergétiques (2018). [Projet Feuille de Route pour une Mobilité Durable au Maroc](#). Version 11. *Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau du Maroc*
- Stucki, M. (2016). [Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes ivoiriennes](#). *SSATP UTM*
- PPMC (2017). [Macro-feuille de route mondiale pour un transport décarboné et résilient : une dynamique de transformation](#). *Paris Process on Mobility and Climate*
- MCLAU, JICA (Mars 2015). [Le projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan \(SDUGA\). Rapport final](#). *Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), Ministère de la Construction, du logement, de l'assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)*. 508 pages
- Keita, B., d'Auzon, O. (2010). [Étude de l'amélioration de l'organisation des transports routiers de marchandises en Côte d'Ivoire](#). *Programme FED de l'Union Européenne pour les pays ACP*
- AGETU (2007). [Analyse du phénomène des wôrô-wôrôs intercommunaux](#), AGETU - Services Études et Prospectives. 55 pages
- N'Guessan Téhé, É. (2005). [Organisation des transports collectifs urbains en Afrique : Analyse du cas d'Abidjan et propositions](#). Thèse de doctorat en Transports. Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Créteil. 722 p.
- Kassi, I. (2007). [Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan](#). Thèse de doctorat en Géographie, Université Michel de Montaigne – Bordeaux III, Université d'Abidjan-Cocody. 310 p.
- Meite, Y. (2014). [Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan \(Côte d'Ivoire\)](#). Thèse de doctorat en Sciences humaines et sociales. Université de Strasbourg. 326 pages
- Institut National de la Statistique, Agence Japonaise de Coopération Internationale, Oriental Consultants (2013). [Enquête sur la demande de transport dans le grand Abidjan : Enquête Ménage](#). *Ministère d'État du plan et du développement*. 64 p.
- SSATP (Mai 2000). [Mobilité urbaine, Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne, Série 1 : Le cas des Gbâkàs à Abidjan](#), Document de travail SSATP N°45, 98p, Abidjan
- SSATP (Novembre 2016). [Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines](#). Document de travail N°106
- Yao, G. K. (2012). [Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise : Bilan et perspectives](#). Addis Abeba, *Conférence CODATU XV, Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes*, 22- 25 octobre 2012, 25 pages
- Mballo, D. (25/09/2018). [Innovation : Jacquenville \(Côte d'Ivoire\) se dote de véhicules solaires](#). *Vivafrik*