

Appel d'offre : Cabinet d'audit pour la réalisation d'audits sur le bon usage des fonds alloués par les bailleurs de fonds dans le cadre des Conventions FEXTE Pérou (CPE 1040 01 H), FEXTE Angola (CAO 1039 01L), FEXTE 2 Côte d'Ivoire (CCI192801P), Projet ADEME d'adaptation au changement climatique, Projet ADEME de décarbonation du transport artisanal

Date d'émission : 19 janvier 2026

Date limite de réception des offres : 19 février 2026

Pouvoir adjudicateur : CODATU, 44 Avenue Paul Kruger 69100 Villeurbanne France

Description de l'offre

1. L'Association CODATU

L'Association CODATU est une association à but non lucratif, à vocation internationale. Elle est née de la conférence mondiale sur les transports urbains, organisée à Dakar au Sénégal en 1980 et a pour objectif de promouvoir la mobilité urbaine soutenable et la ville durable dans les pays en développement à travers des actions de formation, d'animation et d'échanges scientifiques, techniques, économiques et sociaux, à l'échelle internationale, entre les différents acteurs des secteurs du transport, de l'urbain et de la mobilité urbaine : les pouvoirs publics, les entreprises, les instituts de recherches, les professionnels des déplacements urbains et la société civile.

CODATU réalise des assistances techniques, des formations à destination des décideurs, des projets pilotes, organise des conférences et publie des ouvrages sur des thématiques liées à la mobilité urbaine dans les pays en développement. Ces différentes activités sont réalisées en collaboration avec ses partenaires français (AFD, Ministère de la Transition écologique, ADEME, CEREMA, etc.), régionaux et internationaux (Union Européenne, Banque mondiale, WCTRS, etc.).

2. Contexte

Depuis 2014, CODATU a renforcé sa présence auprès des autorités nationales et locales organisatrices de la mobilité dans les villes du Sud à travers la mise en place de programmes de coopération technique multipartenaires et multidisciplinaires. L'Association a également renforcé ses activités qui visent à agir de manière efficace pour répondre aux défis du changement climatique et de la transition urbaine,

notamment à travers le partenariat MobiseYourCity qui est une initiative dont l'objectif principal est la planification urbaine dans les villes en développement. CODATU intervient en tant que Partenaire Technique, responsable de la mise en œuvre et de la coordination de ces projets qui sont menés avec le soutien de bailleurs de fonds.

En effet, plusieurs programmes sont financés via le dispositif « FEXTE » de l'AFD (Fond d'Expertise Technique et d'Echange d'Expériences) qui est un outil visant à promouvoir le dialogue sur les politiques publiques dans les pays en développement et à répondre aux demandes de ces derniers en matière d'expertises et d'expériences françaises. Ces programmes de coopération technique suivis par CODATU, dont les FEXTE Pérou et Angola, signés avec l'AFD en juin 2022 et le FEXTE 2 Côte d'Ivoire signé en juin 2024, prévoient la réalisation d'audits relatifs au bon usage des fonds du projet (cf. article 5.3 « Contrôle et Audits » des conventions FEXTE Pérou et FEXTE Angola) par un cabinet d'audit indépendant et de bonne réputation, sélectionné par le Partenaire Technique.

Par ailleurs, les projets d'adaptation au changement climatique et de décarbonation du transport artisanal signés avec l'ADEME respectivement en juillet 2023 et en décembre 2024, prévoient également des audits de validation des dépenses réalisées.

C'est dans ce cadre que CODATU recrute un cabinet pour analyser de façon périodique et selon les fréquences définies ci-dessous, les bilans financiers des projets, afin de vérifier que les fonds correspondant à chaque projet, pendant toute la durée de leur utilisation, sont affectés conformément aux stipulations des conventions.

Une description de chaque projet est disponible en Annexe 2.

3. Objet de la mission

L'objectif de la mission du cabinet sélectionné sera de vérifier de manière périodique le cas échéant, que les fonds alloués à chaque projet et mis à disposition de l'Association sur le compte de cette dernière, sont utilisés conformément aux stipulations des conventions signées entre le bailleur de fonds ou le maître d'ouvrage et CODATU. Ces vérifications s'effectueront sous forme d'audits annuels ou bi-annuels, réalisés à la fin d'un exercice comptable suivant l'année d'octroi de chaque contribution financière, et/ou d'un audit final suivant la date limite d'utilisation des fonds des conventions, conformément à la fréquence définie au point 5. *Calendrier et pilotage*.

Toutes les dépenses encourues et tous les marchés passés lors de la période de référence seront audités.

Pour chaque audit, un rapport d'audit provisoire sera transmis à CODATU et au bailleur de fonds/maître d'ouvrage qui disposeront de 25 jours ouvrables pour transmettre leurs commentaires ainsi que, le cas échéant, toute pièce justificative complémentaire à l'auditeur. L'auditeur produira alors un rapport final d'audit concernant la période de référence et pour chaque projet audité.

L'auditeur exécutera des tests et contrôles d'éligibilité des dépenses en s'assurant :

- de leur conformité :
 - à la convention de financement et aux contrats,
 - au programme prévisionnel de dépenses du Projet ;
 - aux dispositions législatives et réglementaires et/ou procédures applicables au Bénéficiaire des fonds ;
 - aux normes techniques et aux règles applicables en matière d'exécution des marchés, y compris en termes de procédure de passation de marché ;
- de l'existence :
 - des pièces justificatives par type de dépense en conformité avec les pratiques de bonne gestion,
 - de la documentation prévue pour la passation des marchés et leur exécution technique selon les règles applicables ;
- du caractère probant des pièces justificatives (pièces justificatives originales, respect de la chronologie des dates, respect des mentions légales, apposition des visas et signatures le cas échéant) ;
- que le Projet a veillé à obtenir le rapport qualité/prix le plus satisfaisant ;
- que les dépenses/marchés ont été encourus/exécutés par le Bénéficiaire des fonds pendant la période de mise en œuvre du Projet définie dans la convention de financement ;
- que les dépenses sont correctement enregistrées dans les comptes du Bénéficiaire des fonds ;
- que les dépenses ne comportent pas de coûts non éligibles.

Le classement des dépenses devra correspondre à la typologie suivante : dépenses éligibles, dépenses éligibles avec anomalie, dépenses inéligibles.

Les auditeurs devront s'assurer de la prise en compte des recommandations émises dans les rapports des audits précédents du projet, le cas échéant.

4. Diligences des audits

A l'issu de sa mission, le cabinet devra fournir un rapport, pour chaque projet audité, dans le respect des délais convenus d'un commun accord entre le Partenaire Technique CODATU et le cabinet d'audit, donnant une opinion sur les points cités ci-dessous.

Le rapport d'audit devra porter une opinion sur les dépenses réalisées sur l'année écoulée et déterminer si les fonds du projet audité ont été utilisée conformément aux stipulations de la Convention.

Le rapport d'audit final des dépenses de chaque Projet (le « Rapport d'Audit Final ») devra porter une opinion sur la totalité des fonds de chaque projet, versés sur le compte indiqué par l'Association et considérer tous les points cités ci-dessous et les points de vérification des audits annuels s'il y en a eu. Chaque rapport final devra déterminer de façon plus globale si la totalité des fonds du projet audité a été utilisée conformément aux stipulations de la Convention.

Compte-tenu des statuts associatifs de CODATU et de son intervention en tant que partenaire technique dans le cadre de la Convention FEXTE, les coûts unitaires de personnel (journaliers ou

mensuels) appliqués sont réputés sans marge, c'est-à-dire établis suivant les coûts réels de structure de la CODATU.

Les normes comptables à utiliser sont les normes comptables françaises.

4.1. Contrôle des états financiers et de l'utilisation des fonds alloués

a) Vérification des états financiers

L'auditeur mène les diligences nécessaires pour vérifier que les ressources reçues et utilisées par la contrepartie dans le cadre du Projet audité sont effectivement retracées dans des états financiers exhaustifs, sincères et correctement établis. A ce titre, il :

- s'assure que les états financiers du Projet ont été établis conformément aux prescriptions définies dans la convention de financement ;
- s'assure que les états financiers de l'Association donnent une image fidèle, dans tous leurs aspects significatifs, des dépenses effectivement engagées et des recettes effectivement perçues par le Projet au cours de la période soumise à l'audit, conformément aux conditions contractuelles applicables ;
- s'assure que les états financiers, et notamment les temps et coûts unitaires de personnel appliqués, concordent avec les autres documents comptables, y compris la balance et les livres de comptes en général ainsi que le rapport d'audit annuel des comptes de la CODATU;
- s'assure que les états financiers concordent avec les rapports d'exécution technique et financière transmis au bailleur de fonds/maitre d'ouvrage ;
- examine les régularisations pratiquées au cours du processus de clôture des états financiers ;
- rapproche les états financiers avec la situation de trésorerie du projet le cas échéant et/ou les comptes bancaires ;
- vérifie, le cas échéant, l'exactitude des taux de change qui ont été utilisés pour les conversions monétaires, ainsi que leur conformité aux conditions de la convention de financement

b) Vérification de l'utilisation des fonds

L'objectif de ces diligences est de s'assurer que :

- les fonds alloués au Projet par le bailleur de fonds/maitre d'ouvrage ont, dans tous leurs aspects significatifs au cours de la période soumise à l'audit, été utilisés conformément aux conditions contractuelles applicables ;
- l'état de l'actif présente correctement (nombre, description et valeur des actifs) et exhaustivement les actifs acquis pour le Projet au cours de la période soumise à l'audit, conformément aux conditions contractuelles et informations figurant dans le rapport financier.

Les travaux de l'auditeur couvrent notamment :

- le contrôle du respect des principes comptables et des règles particulières ;
- la vérification de la conformité des dépenses avec les activités convenues dans la convention de financement, le programme d'activités et leur cohérence avec les rapports d'exécution technique et financière ;
- la vérification de l'éligibilité des dépenses affectées au projet ;

- la vérification que les dépenses sont exécutées pendant la période de mise en œuvre du Projet audité et étayées par des pièces justificatives exactes, régulières et sincères ;
- la vérification des états de dépenses : autorisations de dépenses, documentation des états de dépenses, conformité et validité desdits états.
- l'usage exclusif des fonds versés sur le compte du Bénéficiaire des fonds au titre de la Convention de financement, pour le financement du Projet
- la conformité du renouvellement des avances avec les stipulations de la Convention et notamment, le cas échéant, l'atteinte du taux d'utilisation de l'avance prévu dans la convention de financement pour en permettre un renouvellement total ou partiel ; correction, par le Projet, sur la période auditee, des dépenses antérieurement invalidées au titre d'une période précédente.

c) Procédures de contrôle analytique et budgétaire

L'auditeur effectue un contrôle analytique des dépenses pour vérifier si :

- le budget présenté dans les rapports d'exécution technique et financière correspond au programme prévisionnel de dépenses du projet et au plan de financement figurant dans la convention de financement ;
- les dépenses déclarées dans les rapports d'exécution technique et financière étaient prévues dans le budget du projet ;
- les éventuels amendements au budget ont donné lieu à un avis de non-objectio[n] du bailleur/maitre d'ouvrage si nécessaire et/ou ont été formalisés par un avenant à la convention de financement ;
- Chaque dépense, en particulier celles liées au temps de mobilisation des personnels, est affectée partiellement ou totalement à un seul projet et ne fait pas l'objet d'un double financement ;
- le taux d'exécution du Projet est en cohérence avec le calendrier d'exécution des activités. L'auditeur examine les écarts et obtient des explications concernant les sur ou sous-consommations budgétaires.

4.2. Audit de la passation des marchés

L'auditeur vérifie et apprécie les aspects suivants au regard des exigences de chaque convention de financement :

- a) Revue du dispositif de passation des marchés (acteurs, réglementation et procédures applicables).
- le fonctionnement des organes et acteurs chargés de la passation des marchés ;
 - les mécanismes de prévention et de détection des irrégularités et des fraudes (collusion, simulacre et ententes entre les entreprises) ;
 - la conformité des délais aux règles en vigueur et aux dispositions particulières du Projet;
 - la conformité et la fiabilité du système de classement et d'archivage de la documentation.

b) Définition du besoin

- la conformité des marchés avec le budget et le programme prévisionnel de dépenses du Projet ;
- pour les marchés passés en gré à gré ou par entente directe que les motifs invoqués sont conformes à la réglementation et qu'il n'existe pas en la circonstance d'abus de droit.

c) Mise en concurrence (phase DAO, lancement de l'AO)

- les modes de publicité, les délais de présentation des offres et l'organisation de la remise des offres ;
- le choix du type de consultation/procédure de sélection ;

d) Évaluation et attribution

- les méthodes d'évaluation utilisées, leur constance et conformité avec les critères définis dans le DAO ainsi que leur pertinence : cette appréciation se fera tant sur les aspects administratifs que sur les aspects techniques et financiers ;
- la concordance entre les rapports d'analyse, les PV d'attribution, les notifications d'attribution et les marchés attribués ;
- les cas de tolérance accordée aux entreprises lors des évaluations des offres, et le respect du principe d'équité ;
- l'attribution du marché selon la règle du mieux ou moins-disant ;
- l'obtention de conditions économiques raisonnables notamment en comparant les prix unitaires à ceux de contrats similaires ;
- les cas de rupture de mise en concurrence, se traduisant par des ententes entre les entreprises ;
- les cas de fractionnements.

e) Contractualisation

- la régularité des clauses contractuelles du marché de base ;
- l'existence des garanties et leur caractère probant ;
- la concordance entre les prescriptions techniques des DAO (dossiers d'appel d'offres) et celles attachées aux marchés signés ;
- les modifications en cours de marché, en s'assurant qu'elles sont bien appuyées par des ordres de service émanant des personnes autorisées (maître d'œuvre, missions de contrôle, etc.) ;
- la légalité des avenants aux marchés initiaux tant en valeur qu'en termes d'opportunité technique et de respect du plafonnement prévu par la réglementation.

f) Diligences LCB/FT

- la mise en œuvre des diligences LCB/FT (Lutte contre le blanchiment et lutte contre le Financement du Terrorisme) par le Bénéficiaire avant l'attribution du/des marché(s), notamment la vérification de l'absence du/des bénéficiaire(s) des marchés ou des sous-traitants sur les listes de sanctions financières adoptées par la Nations-Unies, l'Union européenne et la France. Par ailleurs, il appartiendra à l'auditeur, dans le cadre de ce contrôle, de s'assurer de la bonne prise en compte des résultats des recherches effectuées par l'Association et des conséquences qui s'y attachent le cas échéant.

5. Calendrier et pilotage

Le calendrier prévisionnel est résumé comme suit et sera adapté, selon les circonstances de chaque projet et d'un commun accord entre l'Association et le cabinet d'audit, après l'obtention de l'accord du bailleur de fonds.

| | Budget et durée du projet | 30/04/2026 | 30/04/2027 | 30/04/2028 |
|---|--|--|--|---|
| FEXTE Pérou | 800 K € sur 48 mois | 1 rapport intermédiaire relatif à l'utilisation des fonds sur la période allant du 01/06/22 au 31/12/25 | 1 rapport final relatif à l'utilisation des fonds sur toute la durée du projet, du 01/06/22 au 31/12/26 incluant la conclusion sur l'utilisation de la totalité des fonds | |
| FEXTE Angola | 400 K € sur 36 mois | 1 rapport final relatif à l'utilisation des fonds sur toute la durée du projet, du 01/06/22 au 31/12/25 incluant la conclusion sur l'utilisation de la totalité des fonds | | |
| FEXTE 2 Côte d'Ivoire | 845 K € sur 36 mois | 1 rapport intermédiaire relatif à l'utilisation des fonds sur la période allant du 01/06/24 au 31/12/25 | 1 rapport intermédiaire relatif à l'utilisation des fonds sur la période allant du 01/01/26 au 31/12/26 | 1 rapport final relatif à l'utilisation des fonds sur toute la durée du projet, du 01/06/2024 au 31/12/27 incluant la conclusion sur l'utilisation de la totalité des fonds |
| Projet ADEME d'adaptation au changement climatique | 110 k € sur 16 mois | 1 rapport final relatif à l'utilisation des fonds sur toute la durée du projet, du 01/07/2023 au 31/12/25 incluant la conclusion sur l'utilisation de la totalité des fonds | | |
| Projet ADEME de décarbonation du transport artisanal | 135 k € sur 16 mois | | 1 rapport final relatif à l'utilisation des fonds sur toute la durée du projet, du 01/01/2025 au 31/12/26 incluant la conclusion sur l'utilisation de la totalité des fonds | |
| Nb d'audits et de rapports à réaliser | | 4 | 3 | 1 |

NB : Tous les rapports devront être signés par un représentant du cabinet dûment habilité à cet effet.

6. Réponse attendue

Les candidats devront fournir une réponse sous la forme d'un dossier succinct (2 à 4 pages, hors CV, références et Déclaration d'intégrité) comprenant :

- Une offre technique détaillant la compréhension de la mission, le programme des travaux envisagés, le Curriculum Vitae détaillé des personnes qui réaliseront les travaux et des références pertinentes relatives à des actions similaires.
- Une expérience en audit de projets d'aide au développement financés par des bailleurs de fonds est demandée.
- Une offre financière détaillée, identifiant les coûts unitaires des audits à réaliser et adaptée au budget du projet ;
- La Déclaration d'intégrité dûment remplie et signée (voir Annexe).
- L'auditeur devra préciser s'il est membre d'un organe ou d'un institut national de comptabilité ou d'audit qui est-lui-même membre de l'IFAC, ou s'il ne l'est pas, l'auditeur s'engage à réaliser l'audit financier conformément aux normes de l'IFAC

7. Calendrier de sélection

- 19 janvier 2026 - Diffusion de l'offre
- 19 février 2026 au soir – Fin de réception des offres
- Semaine du 02 mars 2026 – Entretiens avec les cabinets présélectionnés
- 10 mars 2026 - Sélection du cabinet
- 16 mars 2026 - Signature du contrat et début de la mission

8. Critères de sélection

Le commanditaire choisira le prestataire selon les critères suivants : La compréhension de la mission (10%), le coût de la prestation (30%), le descriptif méthodologique et le programme des travaux envisagés (30%), l'expérience et les références du candidat sur des actions similaires (30 %).

9. Envoi des offres

Les offres devront être adressées à l'attention de Madame Cynthia Akpro au plus tard le 12 mai 2025 à l'adresse contact@codatu.org, en mentionnant dans le titre du message [Offre-Audit financier des projets]

Annexe 1 – Déclaration d'intégrité, d'éligibilité et de responsabilité environnementale et sociale

Intitulé de l'offre ou de la proposition : _____ (le "Marché")

A : _____ (le "Maître d'Ouvrage")

1. Nous reconnaissons et acceptons que mettre le nom du bailleur de fonds ne finance les projets du Maître d'Ouvrage qu'à ses propres conditions qui sont déterminées par la Convention de Financement qui la lie directement ou indirectement au Maître d'Ouvrage. Le Maître d'Ouvrage conserve la responsabilité exclusive de la préparation et de la mise en œuvre du processus de passation du Marché et de son exécution. En conséquence, il ne peut exister de lien de droit entre mettre le nom du bailleur de fonds et notre entreprise, notre groupement, et nos sous-traitants. Selon qu'il s'agit d'un Marché de travaux, de fournitures, d'équipements, de prestations intellectuelles (consultants) ou d'autres prestations de services, le Maître d'Ouvrage peut également être dénommé Client ou Acheteur.
2. Nous attestons que ni nous, ni quiconque agissant en notre nom¹, ni l'un des membres de notre groupement, ni l'un de nos sous-traitants, ne sommes dans l'un des cas suivants :
 - 2.1 Être en état ou faire l'objet d'une procédure de faillite, de liquidation, de règlement judiciaire, de sauvegarde, de cessation d'activité, ou être dans toute situation analogue résultant d'une procédure de même nature ;
 - 2.2 Avoir fait l'objet, depuis moins de cinq ans, d'une sanction administrative définitive, d'une condamnation définitive prononcée par une autorité compétente, ou de toute autre résolution hors procès³ ayant notamment un effet extinctif de l'action publique, soit (i) dans le pays dans lequel nous sommes établis, (ii) dans le pays de réalisation du Marché, (iii) dans le cadre de la passation ou de l'exécution d'un marché financé par mettre le nom du bailleur de fonds, (iv) prononcée par une institution de l'Union européenne ou (v) prononcée par une autorité compétente en France, pour :
 - a) des faits de Pratiques prohibées, telles que définies à l'article 6.1 ci-après, ou pour tout délit commis dans le cadre de la passation ou de l'exécution d'un marché (dans l'hypothèse d'une telle sanction, condamnation, ou résolution hors procès, nous disposons de la possibilité de joindre à la présente Déclaration d'Intégrité des informations complémentaires, tel un programme de conformité, pour justifier que nous (ou la personne agissant en notre nom, le membre de notre groupement, ou notre sous-traitant) considérons que la sanction, condamnation ou résolution n'est pas pertinente dans le cadre du Marché, le cas échéant) ;
 - b) des faits de participation à une organisation criminelle, d'infractions terroristes ou liées à des activités terroristes, de travail des enfants, ou autres infractions liées à la traite des êtres humains ;
 - c) avoir créé une entité dans une juridiction différente dans l'intention de se soustraire à des obligations fiscales, sociales ou à toute autre obligation légale applicable sur le territoire où se trouve son siège statutaire, son administration centrale ou son principal établissement ou pour le fait d'être une entité créée dans l'intention de se soustraire à de telles obligations ;
 - 2.3 Avoir fait l'objet d'une résiliation prononcée à ses torts exclusifs au cours des cinq dernières années du fait d'un manquement grave ou persistant à ses obligations contractuelles lors de l'exécution d'un marché, sous réserve que cette résiliation n'ait pas fait l'objet d'une contestation de sa part qui soit en cours de traitement ou qui ait donné lieu à une décision de justice infirmant la résiliation à ses torts exclusifs ;
 - 2.4 Faire l'objet d'une mesure d'inéligibilité prise par une des banques multilatérales de

¹ Dirigeants (incluant notamment toute personne membre de l'organe d'administration de direction ou de surveillance ou qui possède des pouvoirs de représentation, de décision ou de contrôle), employés ou agents (qu'ils soient déclarés ou non).

³ Dont notamment les Convention Judiciaire d'Intérêt Public (CJIP), décision faisant suite à une Comparution sur Reconnaissance Préalable de Culpabilité (CRPC), accord de résolution négociée ou toute autre forme similaire de transaction mettant un terme aux poursuites.

développement signataires de l'accord de reconnaissance mutuelle du 9 avril 20104 (dans l'hypothèse d'une telle mesure d'inéligibilité, nous pouvons joindre à la présente Déclaration d'Intégrité les informations complémentaires qui permettraient de considérer que cette mesure d'inéligibilité n'est pas pertinente dans le cadre du Marché), le cas échéant ;

2.5 N'avoir pas rempli nos obligations relatives au paiement de ses impôts ou des cotisations sociales selon les dispositions légales de notre pays d'établissement, ou celles du pays du Maître d'Ouvrage ;

2.6 Avoir produit de faux documents ou s'être rendu coupable de fausse(s) déclaration(s) en fournissant les renseignements exigés par le Maître d'Ouvrage dans le cadre du présent processus de passation et d'attribution du Marché.

3. Nous attestons que ni nous, ni quiconque agissant en notre nom², ni l'un des membres de notre groupement, ni l'un de nos sous-traitants, ni nos actionnaires directs ou indirects, ni nos filiales, agissant avec notre connaissance ou consentement :

1. n'est directement ou indirectement visé, contrôlé par une personne ou une entité visée, ou agit au nom ou pour le compte d'une personne ou entité visée par des mesures de sanctions individuelles adoptées par les Nations Unies, l'Union européenne et/ou la France ;

2. n'est directement ou indirectement visé, contrôlé par une personne ou une entité visée, ou agit au nom ou pour le compte d'une personne ou entité visée par des mesures de sanctions sectorielles adoptées par les Nations Unies, l'Union européenne et/ou la France ;

3. n'est inéligible pour la réalisation du Projet en raison de toute autre mesure de sanctions internationales prononcée par les Nations Unies, l'Union européenne ou la France.

4. Nous attestons que ni nous, ni quiconque agissant en notre nom², ni l'un des membres de notre groupement, ni l'un de nos sous-traitants, ne sommes [ni n'avons été (en cas de refinancement d'un marché déjà attribué)] dans l'une des situations de conflit d'intérêt suivantes :

4.1 Être un actionnaire contrôlant le Maître d'Ouvrage ou filiale contrôlée par le Maître d'Ouvrage, à moins que le conflit en découlant ait été porté à la connaissance de mettre le nom du bailleur de fonds et résolu à sa satisfaction ;

4.2 Avoir des relations d'affaires ou familiales avec un membre des services du Maître d'Ouvrage impliqué dans le processus de passation du Marché ou la supervision du Marché en résultant, à moins que le conflit en découlant ait été porté à la connaissance de mettre le nom du bailleur de fonds et résolu à sa satisfaction ;

4.3 Contrôler ou être contrôlé par un autre candidat, soumissionnaire ou consultant, être placé sous le contrôle de la même entreprise qu'un autre candidat, soumissionnaire ou consultant, recevoir d'un autre candidat, soumissionnaire ou consultant ou attribuer à un autre candidat, soumissionnaire ou consultant directement ou indirectement des subventions, avoir le même représentant légal qu'un autre candidat, soumissionnaire ou consultant, entretenir directement ou indirectement des contacts avec un autre candidat, soumissionnaire ou consultant nous permettant (i) d'avoir donné, et/ou de donner accès à des informations contenues dans nos candidatures, offres ou propositions respectives de nature à fausser le jeu de la concurrence, (ii) de les influencer, ou (iii) d'influencer les décisions du Maître d'Ouvrage ;

4.4 Être engagé pour une mission de prestations intellectuelles qui, par sa nature, est ou pourrait être incompatible avec la mission envisagée pour le compte du Maître d'Ouvrage ;

4.5 Avoir préparé soi-même, être ou avoir été associé à une personne physique ou morale qui a préparé des spécifications, termes de références et autres documents qui ont été utilisés dans le cadre de la procédure de passation du présent Marché, et qui contiennent des dispositions de nature à favoriser une candidature, offre ou proposition ;

4.6 Avoir accès ou eu accès, avoir préparé soi-même, être ou avoir été associé à une personne physique ou morale qui a accès, eu accès, ou préparé des spécifications, plans, calculs, études et autres documents qui n'ont pas été communiqués à l'ensemble des candidats, soumissionnaires ou consultants dans le cadre de la présente passation de Marché, et qui confèrent ainsi un avantage compétitif indû ;

4.7 Dans le cas d'une procédure ayant pour objet la passation d'un Marché de travaux, équipements ou fournitures, être soi-même recruté, ou devoir l'être (ou que l'une des entreprises auxquelles nous sommes affiliées le soit, ou doive l'être), pour effectuer la supervision ou le contrôle des prestations dans le cadre du Marché.

5. Si nous sommes un établissement public ou une entreprise publique, pour participer à une procédure de mise en concurrence, nous certifions que nous jouissons d'une autonomie juridique et financière et que nous sommes gérés selon les règles du droit commercial.

6. Dans le cadre de la passation et de l'exécution du Marché :

6.1 Ni nous, ni quiconque agissant en notre nom², ni l'un des membres de notre groupement, ni l'un de nos sous-traitants, n'avons commis ni ne commettrons de Pratique prohibée telle que définie dans le document intitulé "Politique générale du groupe *mettre le nom du bailleur de fonds* en matière de prévention et de lutte contre les Pratiques prohibées", disponible sur le site Internet de *mettre le nom du bailleur de fonds*⁵.

6.2 Ni nous, ni quiconque agissant en notre nom², ni l'un des membres de notre groupement, ni l'un de nos sous-traitants, n'allons acquérir ou fournir [n'avons acquis ou fourni (en cas de refinancement d'un marché déjà attribué)] de matériel ni intervenir [ne sommes intervenus (en cas de refinancement d'un marché déjà attribué)] dans des secteurs sous embargo des Nations Unies, de l'Union européenne ou de la France.

7. Nous nous engageons à, et nous nous engageons à ce que quiconque agissant en notre nom², tout membre de notre groupement, tout sous-traitant s'engage à :

7.1 respecter les normes environnementales reconnues par la communauté internationale parmi lesquelles figurent les conventions internationales pour la protection de l'environnement, et notamment à prendre toutes les mesures raisonnables pour éviter ou limiter les effets négatifs sur la végétation, la biodiversité, les sols, les nappes d'eau souterraine et superficielles, et sur les personnes et biens, résultant de la pollution, bruit, vibrations, trafic et autres effets résultant de nos activités, en cohérence avec les lois et réglementations applicables dans le pays de réalisation du Marché.

7.2 mettre en œuvre les mesures d'atténuation des risques environnementaux et sociaux lorsqu'elles sont indiquées dans le plan de gestion environnementale et sociale fourni par le Maître d'Ouvrage, et à ce que les émissions, les rejets en surface et les effluents produits par nos activités respectent les limites, les spécifications ou les prescriptions applicables au Marché.

7.3 respecter les droits des travailleurs relatifs aux salaires, horaires de travail, repos et vacances, heures supplémentaires, âge minimum, paiements réguliers, compensations et bénéfices conformément aux normes reconnues par la communauté internationale parmi lesquelles figurent les conventions fondamentales de l'organisation internationale du Travail (OIT), en cohérence avec les lois et réglementations applicables au pays de réalisation du Marché ; indiquer ces éléments dans un document annexé aux contrats de travail de nos employés et à la disposition du Maître d'Ouvrage ; et respecter et faciliter les droits des travailleurs pour s'organiser et mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes pour les travailleurs directs ou indirects.

7.4 mettre en place des pratiques de non-discrimination et d'égalité d'opportunités, et à assurer l'interdiction du travail des enfants et du travail forcé.

7.5 maintenir un dossier pour chaque membre du personnel local consignant les heures travaillées par chaque personne, le type de travail, les salaires payés et les formations suivies, et à ce que ces dossiers soient disponibles en tout temps afin qu'ils puissent être examinés par le Maître d'Ouvrage et les représentants autorisés du gouvernement, dans le respect des lois et réglementations applicables à la protection des données personnelles dans le pays de réalisation du Marché.

8. Nous-mêmes, quiconque agissant en notre nom², les membres de notre groupement, nos sous-traitants, nos actionnaires directs ou indirects, et nos filiales, autorisons *mettre le nom du bailleur de fonds* à mener des investigations, et notamment à examiner les documents et pièces comptables relatifs à la passation et à l'exécution du Marché, y compris, mais sans s'y limiter, nos processus et procédures internes liés au respect des sanctions internationales prononcées par les Nations Unies, l'Union européenne et/ou la France, et de les faire vérifier par des auditeurs désignés par *mettre le nom du bailleur de fonds*.



9. Nous déclarons que nous avons payé, ou que nous paierons, des commissions, avantages, honoraires, gratifications ou frais en rapport avec la procédure de passation du Marché ou de l'exécution du Marché au profit de la/des tierce(s) personne(s) suivante(s) (comme par exemple un intermédiaire/agent)(*) : Nom du bénéficiaire Coordonnées Motif Montant (Préciser la devise)

| Nom du bénéficiaire | Coordonnées | Motif | Montant (Préciser la devise) |
|---------------------|-------------|-------|---------------------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

(*) : Si aucune somme n'a été payée ou ne doit être payée, indiquer "Aucune".

10. Nous nous engageons à communiquer sans délai au Maître d'Ouvrage, qui en informera *mettre le nom du bailleur de fonds*, tout changement de situation au regard des points qui précèdent, y compris en cas de toute mesure de sanction ou d'embargo adoptée par les Nations Unies, l'Union européenne et/ou la France intervenu suite à notre signature de la présente Déclaration.

Nom : _____ En tant que : _____

Dûment habilité à signer pour et au nom de : _____

Signature : _____

En date du : _____

Annexe 2. A – Description du Projet FEXTE PEROU

Le MTC, par le décret supérieur n° 027-2019-MTC du 28 juillet 2019, a créé le Programme national de transport urbain durable (avec l'acronyme PROMOVILIDAD) dans le but de soutenir la mobilité urbaine durable dans les villes de plus de 100 000 habitants et/ou qui sont des capitales départementales du Pérou, en accompagnant la mise en œuvre de systèmes de transport intégrés (STI). Les STI développés dans le cadre de ce programme doivent répondre à des normes de qualité élevées, améliorer l'accès des usagers à des transports publics plus sûrs, plus efficaces et plus inclusifs, et limiter leurs externalités négatives, notamment en termes de qualité de l'air et de changement climatique.

Plus précisément, PROMOVILIDAD a un rôle de :

- Renforcer les capacités institutionnelles et techniques des gouvernements locaux dans le secteur des transports et de la mobilité urbaine ;
- Soutien à la planification et à la formulation d'études de pré-investissement pour les projets de transport urbain ;
- Cofinancement de projets et soutien à leur mise en œuvre.

II. Activités de coopération :

Les activités de coopération proposées dans le cadre du FEXTE pour atteindre ces objectifs sont les suivantes :

Volet 1 : Renforcement des capacités et développement des capacités

- Renforcement des capacités de l'équipe de PROMOVILIDAD et des techniciens des Municipalités Provinciales des villes considérées dans le Programme de Coopération, grâce à la mobilisation par le Partenaire Technique d'un expert senior et d'un expert junior en matière de transport urbain pour aider à la révision des études de pré-investissement des projets STI et à la coordination entre les différents participants aux études (MEF, Municipalités Provinciales, institutions financières, entre autres). Ce professionnel pourra faire appel à des experts au cas par cas si la connaissance d'un sujet technique plus précis est nécessaire.

Volet 2 : Transfert de connaissances et développement d'outils d'amélioration

- Organisation d'ateliers d'échange de connaissances et d'expériences, y compris de formation, sur des thèmes intéressant la CTM et les municipalités provinciales, en étroite collaboration avec les institutions et les entreprises françaises susceptibles d'apporter des solutions ;
- Organisation de voyages d'études pour les Péruviens à l'étranger (France et/ou autres villes d'Amérique latine), afin de leur présenter des exemples réussis de systèmes de transport, notamment dans des villes similaires aux villes incluses dans le programme de coopération, ou qui présentent des projets similaires (Cuenca, Rio de Janeiro, entre autres).
- Réalisation d'expertises spécifiques ou d'études d'assistance technique pour appuyer PROMOVILIDAD dans les domaines de coopération.

L'organisation des activités dans le cadre de ce volet sera assurée par un conseiller technique fourni par le partenaire technique.

Durée et fin du programme de coopération :

Le programme de coopération prendra fin deux mois après la démobilisation définitive des deux professionnels résidant au Pérou et au plus tard trente-quatre (48) mois après la date de signature de l'accord technique tripartite.

Mode de fonctionnement :

Grâce à la contribution financière, le partenaire technique mettra deux professionnels à la disposition du CTM :

Un expert en transport urbain, pour une période de 24 mois, qui renforcera l'équipe PROMOVILIDAD et l'appuiera notamment dans le suivi et l'examen des études de pré-investissement des STI à réaliser dans le cadre du Programme national de transport urbain durable du CTM (volet 1).

-Un conseiller technique professionnel junior pour une durée de 24 mois, qui assurera la coordination de la coopération et l'organisation des activités de transfert de connaissances et d'assistance technique (volet 2).

La mobilisation de ces deux professionnels ne se fera pas nécessairement de manière concomitante pendant toute la durée du programme de coopération. Tous deux seront basés dans les bureaux de PROMOVILIDAD où ils disposeront d'un bureau de travail.

Les activités menées par ces deux professionnels seront précisées et éventuellement réorientées, sans préjudice des dispositions de l'annexe 2, lors des Comités de coordination et autres réunions de suivi de la coopération, afin de les adapter au mieux aux besoins du Bénéficiaire.

Annexe 2. B – Description du FEXTE Angola

La description du Projet est fournie ci-dessous, telle qu'à la Date de Signature de la présente Convention.

Par accord mutuel entre les Parties, des amendements pourront être envisagés pendant le déroulement de ce Projet, donnant lieu, le cas échéant, à un avenant à la Convention en cas de modification majeure.

L'AFD mobilise un montant de 1 MEUR (un million d'Euros) via son instrument de financement FEXTE, afin d'appuyer les autorités angolaises dans le secteur des transports et notamment des transports urbains, particulièrement à Luanda, pour répondre à la requête du MDT de septembre 2021 telle que fournie en Annexe 7 (*Requête du Bénéficiaire*).

Plus globalement, l'objectif de ce FEXTE est triple :

- Bien identifier l'organisation institutionnelle du secteur et appuyer les autorités locales du secteur public et privé des transports (en priorité urbains) y compris via des échanges d'expériences avec des pairs sur des sujets d'intérêts mutuels ;
- Préparer un ou plusieurs projets d'amélioration durable du système des transports urbains à Luanda, finançable(s) à terme par l'AFD et le Trésor Français, éventuellement en cofinancement parallèle avec des multilatéraux ; une analyse des solutions de financement les plus réalistes et durables sera menée, y compris de sources potentielles de financement alternatives (contributions employeurs, etc.) ;
- Projeter l'expertise française, internationalement reconnue en matière de transports urbains, dans le cadre du FEXTE lui-même (ateliers et études) mais aussi en préparant les meilleures conditions possibles pour cette projection française lors de la mise en œuvre du ou des projets d'investissements.

Ce montant est destiné à financer deux composantes qui globalement doivent concourir à ces trois objectifs :

La composante 1 fait l'objet du présent Projet et de la Contribution Financière correspondante.

La composante 2 devra consister en des études proprement dites de préparation de projets, sur la base notamment des résultats de la composante 1 / du Projet.

Le projet est mis en œuvre dans le cadre du partenariat MobiliseYourCity et en lien avec le secrétariat MobiliseYourCity basé à Bruxelles.

Contexte sectoriel

Les données ci-dessous devront être confortée, amendées le cas échéant, par le Partenaire Technique lors du Projet.

Le secteur des transports en Angola est régulé par le Ministère des Transports (MDT) ; il en conserve la charge du financement, mais les Provinces ont également une responsabilité dans le secteur, en matière de planification et de contractualisation avec des opérateurs dans le cadre de la mise en place de lignes de transports et de concessions.

A Luanda (province), qui regroupe 6,5 M habitants sur un peu moins de 25 000 km², l'offre de transport est basée sur 3 modes² :

- Un système ferroviaire suburbain, doté d'une seule ligne entre Luanda et Catete/Icolo et Bengo, partant de la gare centrale de Bungo. Un nombre de 27 trains quotidiens transportent avec une fréquence très irrégulière environ 17 500 passagers (0,3 % de la population).
- Un transport maritime s'appuyant sur 4 bateaux, 2 lignes et 3 stations. Environ 7 200 personnes seraient transportées par jour.
- Et surtout le mode routier³ qui transporterait environ 650 000 personnes par jour, soit à peine plus que 10 % de la population (*highway transportation*, 5 compagnies, 327 bus).

La demande globale est ainsi sans doute loin d'être satisfaite.

Le transport public routier est essentiellement assuré par :

- La compagnie publique de bus TCUL (*Transporte Colectivo Urbano de Luanda*), opérant depuis 1988 :
 - Elle emploierait 2 000 personnes, transporterait 100 000 passagers par jour via une flotte de 300 bus⁴ opérant sur une cinquantaine de lignes.
 - Son service est lent en raison de la congestion et des arrêts nombreux des bus, et du taux de disponibilité des véhicules (défaut de maintenance).
 - Les bus sont bondés aux heures de pointe, générant inconfort et insécurité (notamment pour les personnes vulnérables : femmes, enfants, personnes âgées, handicapés).
- Les minibus blancs et bleus (*azul e branco*), taxis collectifs (*candongueiros*), plus rapides (et aux prix légèrement plus élevés) que les bus TCUL. Ils peuvent embarquer 15 passagers hors règles sanitaires dues à la pandémie, devant s'informer en continu du trajet et de leur arrêt. Ils suivent néanmoins généralement un trajet donné, qu'ils peuvent faire plus de 8 fois par jour.
- Des taxis et mototaxis (*Kupapatas*)
- Ceci dans un contexte où les distances notamment domicile/travail peuvent être très importantes et donc les temps de parcours également (de 30 minutes à 3 heures selon des enquêtes de 2015), où les capacités routières résiduelles sont faibles, la qualité des voiries dégradées, les violations du code de la route fréquentes, l'insécurité routière importante, les systèmes de drainage longitudinaux défectueux (entrant des risques d'impraticabilité des voies), les arrêts pour *candongueiros* peu nombreux/aménagés.

Le partage modal² serait largement dominé par les *candongueiros* (68 %), suivis par les véhicules privés individuels (19 %), la marche à pied (5 %), les bus TCUL à hauteur de 4 % seulement, les motos pour 3 % et les taxis pour 1 %. Les véhicules privés représenteraient cependant les trois-quarts des véhicules empruntant le réseau routier, ce qui montre leur empreinte disproportionnée sur le système par rapport au service rendu. Le motif de déplacement le plus important² serait le domicile-travail (53 %).

D'autres sources⁵ fournissent les chiffres et éléments suivants :

² Analysis of accessibility and mobility in Luanda, Fiston Antonio Joao, Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa, Octobre 2015

³ Il n'est pas certain de savoir si ces chiffres concernent le transport public, public + privé, formel, informel, formel + informel.

⁴ <https://www.vivreenangola.com/y-vivre/transport/bus/>

⁵ <https://uiowatransportplanning.wordpress.com/2020/11/01/the-not-so-public-transit-system-in-luanda/> : The [not so] Public Transit System in Luanda, Carlos M. Lopes, Université de l'Iowa, Novembre 2020

- Une demande sur Luanda de 2,8 millions de voyages par jour⁶.
- Une part modale des *candongueiros* de 45 %, pratiquant des prix allant de 0,90 à 1,20 \$, à comparer avec les tarifs TCUL compris entre 0,30 et 0,60 \$.
- Une dépense mensuelle des ménages pour le transport qui peut représenter quasiment tout leur revenu, en considérant la statistique officielle d'un salaire minimum de 90 \$ et le fait que 20 % des résidents de Luanda vivraient en-dessous du seuil de pauvreté de 73 \$ par mois.

Le Projet (composante 1 du FEXTE)

Le Projet consiste en des diagnostics, ateliers d'échanges et visites techniques, élaboration de feuille de route et préparation de termes de référence d'études ultérieures de préparation de projets, mise à disposition résidentielle d'expertise.

a. Étude diagnostic

Dans un premier temps, sera réalisée une étude de diagnostic du transport et de la mobilité à Luanda, en précisant avec les autorités le périmètre exact considéré (ville, province). L'étude portera sur les sujets suivants :

- Gouvernance du secteur (acteurs publics et privés) et projets en cours ou prévus
- Analyse de l'offre et de la demande de transport (elle comprendra idéalement des comptages et des enquêtes Origine-Destination)
- Analyse économique, financière, sociale et environnementale du secteur
- Analyse du fonctionnement du système de transport, incluant :
 - un diagnostic spécifique de l'entreprise publique *Transporte Colectivo Urbano de Luanda* (TCUL)
 - un diagnostic de la compagnie ferroviaire CFL
 - un diagnostic spécifique du système de transport dit « informel » : offre et demande, organisation, flux financiers, articulation avec le système « formel » (bus TCUL, transports ferrés et maritimes), etc.
- Evaluation des opportunités de développement de l'électromobilité
- Analyse de la dynamique de l'expansion urbaine et des relations avec les transports et la mobilité
- Analyse de la pertinence des modes de financement actuellement prévus localement pour les systèmes de transport de masse

Les résultats de l'étude de diagnostic seront les suivants, sous la forme d'un rapport spécifique :

- Un diagnostic exhaustif de la situation actuelle
- L'identification des principaux points de faiblesse du secteur et des opportunités d'actions
- Un projet de feuille de route d'actions comprenant une proposition de priorisation de projets et d'appuis aux acteurs du secteur

b. Ateliers

Plusieurs ateliers seront organisés pour :

⁶ En faisant 4% (part modale de TCUL selon l'étude 2) de 2,8 M voyages (Etude 4), on arrive à 112 000 passagers, ce qui est cohérent avec le chiffre de trafic TCUL de la source 3.

- Identifier et réunir les principaux acteurs locaux du secteur (public, privé, banques de développement, etc.)
- Présenter et partager les résultats de l'étude de diagnostic, d'une part au MinTrans (un point focal sera identifié / un comité de suivi pourra être constitué), d'autre part à l'ensemble des acteurs.
- Discuter / affiner la feuille de route des actions destinées à améliorer la mobilité urbaine notamment à Luanda.
- Organiser des échanges d'expériences entre acteurs locaux et acteurs français et internationaux, sur des sujets d'intérêts mutuels, par exemple et à préciser au démarrage et au fil de la coopération technique :
 - Equilibre financier du secteur, billettique et tarification
 - Modes de financement des systèmes de transport (financements locaux, bailleurs publics et privés internationaux, PPP, financements alternatifs)
 - Intermodalité (technique, organisationnelle, financière)
 - Gestion de trafic
 - Intégration des opérateurs existants / « informels » dans les projets de transports urbains ; fonctionnement, forces et défis du transport « informel »
 - Modalités d'acquisition / de renouvellement du matériel roulant ; mobilité électrique.
 - Urbanisme et transport
 - Enjeux de genre et réduction des inégalités hommes-femmes dans le secteur des transports publics et de la mobilité urbaine
 - Outils numériques.
 - Premiers appuis à TCUL ; aux opérateurs « informels ».

Dans ces ateliers, des experts français (issus de municipalités ou d'autorités de mobilité, d'entreprises, de l'AFD et/ou de CODATU, etc.) présenteront leurs expériences et échangeront avec les acteurs angolais.

CODATU rassemble des membres français (et internationaux : Côte d'Ivoire, Burkina Faso, etc.), publics (centres techniques de ministères, bureaux d'études, collectivités locales, AOM, etc.) mais aussi privés (opérateurs de transport, fournisseurs de matériels roulants, etc.), à même de partager leurs expériences.

En tant que de besoin, le secrétariat MobiliseYourCity sera également associé à la préparation de ces ateliers ce qui permettra de mettre à profit les ressources du partenariat, que ce soit en termes de réseau d'experts et de villes comme en termes de documentation méthodologique et technique sur la mobilité urbaine.

c. Identification des projets et rédaction des TdRs des études de préparation de projet(s)

Sur la base de l'étude de diagnostic et des ateliers participatifs précédents, un ou plusieurs projets de transport urbain (notamment à Luanda) pouvant être combinés pour une véritable intermodalité et un système de transports durables seront identifiés : développement d'un ou plusieurs moyens de transport de masse ; réorganisation et rationalisation du système d'autobus ; professionnalisation et amélioration du système de transport informel ou semi-informel et son intégration dans le système global de transport ; développement des modes de transport non motorisés (marche à pied, 2-roues) ;

intégration dans l'espace public ; mais aussi assistance technique à la société TCUL, aux opérateurs « informels » ; etc.

Les termes de référence (TdRs) des études de préparation du ou des projets prioritaires identifiés ainsi que de l'assistance technique nécessaire seront rédigés par CODATU en étroite coordination avec les autorités.

d. Mise à disposition d'un.e chargé.e de coopération au MDT – autres experts CODATU

Il est proposé de mettre à disposition sur 2 ans et à temps complet un.e chargé.e de coopération qui sera positionné.e auprès des équipes du MDT, dans les locaux de celui-ci. Cet.te chargé.e de coopération identifiera les besoins du bénéficiaire, organisera les différentes activités, appuiera le MDT pour la sélection des prestataires financés par la composante 2 du FEXTE et le suivi de ces prestations.

En plus de cet.te chargé.e de coopération CODATU présent à temps complet au MDT, le Projet financera :

- Un.e expert.e à temps partiel et majoritairement à distance qui assistera le/la chargée.e de coopération présent sur place pour un certain nombre de tâches stratégiques et participera à des ateliers sur place.
- Un.e responsable de projet qui coordonnera l'ensemble des activités CODATU et mobilisera les partenaires publics et privés *ad hoc* du réseau CODATU, ainsi que l'appui de l'équipe du siège de CODATU pour mettre en œuvre le Projet.
- Un.e expert.e sur les enjeux de genre, qui appuiera les activités et pourra réaliser des formations spécifiques sur ces aspects (par exemple, lors des ateliers organisés à Luanda).

e. Capitalisation du projet

Le rapport général et final d'exécution (livret final) permettra de faire un bilan du projet et comprendra notamment :

- un résumé des principaux enseignements de l'étude diagnostic
- un résumé des activités menées durant le projet
- les résultats et impacts atteints grâce au projet
- un retour d'expérience sur les points forts et points faibles du projet
- des propositions de possibles futures activités quant à la mobilité urbaine en Angola.

Un webinaire permettant de diffuser le bilan du projet auprès de la Communauté de Pratique MobiliseYourCity sera organisé en collaboration avec MobiliseYourCity à la fin du projet.

La durée globale prévue de contribution du Prestataire Technique est de 36 mois (3 ans).

Annexe 2. C – Description du FEXTE Côte d'Ivoire

CONTEXTE

Le Grand Abidjan est le moteur de l'économie ivoirienne qui connaît l'un des taux de croissance économique soutenus les plus rapides d'Afrique subsaharienne depuis plus d'une décennie. L'agglomération et ses 7,4 millions d'habitants en 2024 (soit plus de 23 % de la population nationale) souffrent néanmoins d'une urbanisation rapide et mal maîtrisée conjuguée à vingt ans de sous-investissement dans les transports publics. Autrefois référence régionale en la matière, l'opérateur de transport public (bus et transport lagunaire) SOTRA, a vu son outil de production et ses parts de marché se dégrader au profit du transport informel, de plus faible qualité en termes de fiabilité, vitesses commerciales, sécurité et confort, et vecteur d'importantes externalités négatives (accidents, pollution, congestion).

En conséquence, une partie significative des habitants de l'agglomération n'a actuellement d'autre alternative que la marche pour ses déplacements quotidiens. Dans les zones les plus défavorisées, ce mode représente 60% d'entre eux et limite considérablement l'accès des habitants, en particulier les femmes, au marché du travail ainsi qu'aux services publics essentiels. La dégradation des conditions de mobilité à Abidjan se traduit également par des niveaux élevés d'accidents et de pollution atmosphérique avec des effets significatifs sur la santé de la population, notamment la plus vulnérable, et l'environnement.

Face à cette situation, les autorités ont décidé de réagir en adoptant en 2015 un Schéma de Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) qui promeut une amélioration radicale de l'offre de transport collectif en recommandant notamment la réalisation de deux axes lourds complémentaires et interconnectés : l'un nord-sud objet d'un projet de métro activement soutenu par la France, l'autre est-ouest objet d'un projet de BRT (Bus Rapid Transit) autour duquel se structure le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA) financé par la Banque Mondiale et l'AFD (concours CCI704 d'un montant de 90 millions d'euros, dont la convention entre l'AFD et la République de Côte d'Ivoire a été signée le 28 mai 2020).

Les investissements de l'Etat ivoirien dans des projets structurants de transport collectif (ligne 1 du métro d'Abidjan, lignes de BRT, développement du réseau de bus SOTRA, développement du transport lagunaire, ...) ont pour but de participer à la mutation de la mobilité dans le Grand Abidjan. Au-delà de ces grands projets qui vont accentuer la capacité du système de transport, il est nécessaire d'organiser le transport collectif de manière cohérente et transversale. Afin d'optimiser les dépenses publiques et assurer l'attractivité des services, les différents modes de transport doivent constituer pour l'usager un seul et même système intégré.

Ainsi, en parallèle de la réalisation de ces grands projets de développement des transports collectifs, l'Etat a engagé une réforme institutionnelle d'ampleur en créant, en ligne avec les recommandations du SDUGA et avec l'appui de ses Partenaires Techniques et Financiers, l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) qui est aujourd'hui pleinement opérationnelle dans son rôle d'autorité organisatrice et contractante.

L'AMUGA, qui assure la gouvernance de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan, a pour missions d'assurer la planification, l'organisation et la coordination des différents modes de transports collectifs pour répondre aux besoins de déplacements des habitants de l'agglomération. Elle est donc garante de cette approche d'un système multimodal intégré des transports (SMIT) qui nécessite : (1) un changement de paradigme dans la structuration des réseaux de transports, (2) une gouvernance afin de gérer l'intermodalité, (3) une cohérence (voire une intégration) tarifaire et des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) et, (4) un développement de sources de financement optimales et pérennes du SMIT.

CONTENU ET ROLE DE LA COOPERATION TECHNIQUE

L'objectif de ce FEXTE est de poursuivre l'accompagnement de l'AMUGA entamé via un premier FEXTE en 2022, et qui a permis de renforcer ses compétences tout en lançant une étude de politique tarifaire structurante pour le système de transport public abidjanais.

Il s'agira de renforcer les compétences de l'AMUGA en matière du gouvernance et pilotage du secteur, et d'accompagner les projets en cours à l'échelle du Grand Abidjan, notamment la mise en œuvre d'un programme d'investissements financé par l'AFD et visant à améliorer l'intermodalité, dans la perspective de la mise en service dans les prochaines années d'un métro et de deux BRT. Ce FEXTE viendrait en outre consolider, en appuyant l'organisation des transports dans le Grand Abidjan, la mise en œuvre efficace de deux projets majeurs, le métro et le BRT, sur lesquels interviennent des financements français ainsi que le développement du transport lagunaire et la professionnalisation du transport artisanal qui constituent des priorités pour l'AMUGA.

Le renforcement de compétences et l'appui en matière de pilotage du secteur et d'accompagnement des projets en cours apporté par CODATU à l'AMUGA se déclineront à travers la mise en œuvre des activités et du dispositif suivant :

- Une animation de la coordination directement auprès du partenaire local, l'AMUGA, à travers l'accueil d'une chargée de coopération au sein de l'équipe de l'AMUGA. Le déploiement de cette ressource humaine permettra la mise en œuvre des activités de la coopération, ainsi qu'un appui ponctuel à la réalisation des activités et mission de l'AMUGA sur lesquelles son expertise technique sera appropriée.
- Un conseil de haut niveau, qui sera apporté par les bénévoles et l'équipe de CODATU, auprès des cadres dirigeants de l'AMUGA pour les accompagner dans le processus de prise de décision et dans l'élaboration et la réalisation d'objectifs stratégiques.
- Des ateliers de renforcement de compétences, à destination des équipes techniques du partenaire local, l'AMUGA, et des institutions qu'il identifiera comme pertinentes. Ces ateliers auront pour objectif de partager des connaissances clefs en lien avec les missions de l'AMUGA et d'apporter des outils et des méthodes pour permettre aux participants de résoudre les problématiques auxquelles ils sont confrontés dans le cadre de leur poste.
- Des visites d'études, à destination des équipes de l'AMUGA, et des institutions identifiées comme pertinentes. Les visites d'études sont organisées dans des villes du Sud ou du Nord, selon les besoins et les objectifs identifiés par le partenaire local. Ces visites permettent de familiariser les participants aux bonnes pratiques issues d'autres villes, de faciliter le partage et le retour d'expériences et elles contribueront également à accroître le rayonnement et la mise en réseau de l'AMUGA à l'échelle internationale.
- Des immersions au sein d'autres autorités de la mobilité, afin de développer les compétences des agents de l'AMUGA dans la planification et le suivi des services concédés des transports publics urbains notamment en ce qui concerne le métro et les BRT.
- Un suivi des études mises en œuvre par l'AMUGA, et plus particulièrement des études menées dans le cadre du FEXTE, pourra être effectué par CODATU.
- Une production de livrables, documents de synthèse et recommandations sera effectuée par CODATU dans le cadre des activités de la coopération, et à la demande des partenaires, selon les ressources disponibles dans le cadre de la Convention.

Le FEXTE proposé se déclinera sur deux axes :

- i) La prolongation de l'axe de renforcement institutionnel et organisationnel de l'AMUGA s'appuyant sur l'expérience de l'association française CODATU. Pour cet axe, le Partenaire Technique assistera le Bénéficiaire pour :
 - o la montée en compétence, la définition et la mise en œuvre d'un plan formation adapté aux enjeux de la mobilité dans le Grand Abidjan ;
 - o l'identification et l'opérationnalisation des outils nécessaires pour la gestion des projets et le suivi de l'exploitation des opérateurs conventionnés ;
 - o l'adaptation de l'organisation interne aux défis de la gouvernance de la mobilité dans le Grand Abidjan.
- ii) Un axe d'appui technique à l'AMUGA sur plusieurs thématiques pré-identifiées, cruciales pour le bon fonctionnement du système dans son ensemble. Les principales thématiques qui meubleront les activités de ce nouveau FEXTE sont notamment :
 - o la professionnalisation des opérateurs artisanaux ;
 - o la maîtrise contractuelle et le suivi des conventions de concession ;
 - o l'aménagement et la gouvernance des PEM ;
 - o l'interopérabilité et l'intégration billettique ;
 - o la tarification et le financement pérenne de la mobilité dans le Grand Abidjan.

Annexe 2. D – Description du projet ADEME d'adaptation au changement climatique

Le projet concerne deux initiatives internationales multilatérales : L'Alliance mondiale pour les bâtiments et la construction (GlobalABC) et le partenariat MobiliseYourCity (MYC).

Lancée lors de la COP21 à Paris, le GlobalABC est un partenariat volontaire de gouvernements nationaux et locaux, d'organisations intergouvernementales, d'entreprises, d'associations, de réseaux et de groupes de réflexion engagés dans une vision commune : un secteur du bâtiment et de la construction zéro émission, efficace et résilient. Le GlobalABC fonctionne comme un parapluie ou une métaplateforme qui rassemble des initiatives et des acteurs axés sur le secteur des bâtiments et de la construction. Il compte actuellement plus de 238 membres, dont 36 pays.

MobiliseYourCity est un partenariat mondial leader, également créé lors de la COP21 à Paris, qui rassemble près de 100 membres en Europe, Asie, Afrique et Amérique Latine qui travaillent à donner aux villes les moyens d'opérer une transition vers une mobilité urbaine durable par le biais de plans et de politiques de mobilité, du renforcement des capacités et de la sensibilisation. En tirant parti des compétences essentielles uniques d'un large éventail d'organisations, MobiliseYourCity agit comme un centre de connaissance et collabore pour générer des solutions qui dépassent ce qu'ils pourraient faire seuls, contribuant ainsi à rendre possible un changement positif durable et à tirer parti d'efforts tels que ceux de l'ADEME dans cet appel. Cette année, le Comité de Pilotage de MobiliseYourCity a identifié l'adaptation au changement climatique comme un sujet prioritaire pour ses services principaux afin de permettre des mesures efficaces et现实的 et d'augmenter la résilience climatique de la mobilité urbaine dans le Sud. Les enjeux d'adaptation au changement climatique pour le secteur concerné au niveau mondial Le projet concerne plusieurs secteurs : le cadre bâti (bâtiments et construction), le transport, et la ville qui combine les deux premiers. Le secteur du bâtiment est confronté à des risques de transition et à des risques physiques. En France comme à l'international, la prévalence croissante des facteurs de risque physiques chroniques, comme les vagues de chaleur ou l'élévation du niveau de la mer, et des facteurs de risque physiques extrêmes, comme les précipitations intenses et les incendies peuvent :

- révéler un manque de protection des populations et de leurs moyens de subsistance, ce qui représente un risque majeur dans les zones les plus vulnérables ;
- réduire l'attrait et l'assurabilité des actifs qui n'ont pas intégré de mesures d'adaptation au changement climatique à long terme ;
- modifier la disponibilité des ressources clés, augmenter les coûts d'exploitation des bâtiments et réduire le résultat net d'exploitation ;
- accroître l'exposition du secteur du bâtiment à d'éventuels dommages et pertes financières.

Le secteur des transports est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre dans le monde et cette contribution augmente plus rapidement que celles de tout autre secteur énergétique. Sans la mise en œuvre de mesures immédiates et de politiques viables, les émissions de carbone liées aux transports pourraient doubler d'ici à 2050. De plus, de nombreux décideurs en matière de transport en France et dans les pays en développement sont confrontés aux conséquences de phénomènes météorologiques extrêmes, tels que les inondations, l'élévation du niveau de la mer,

les tempêtes, les sécheresses et les vagues de chaleur, qui devraient tous s'intensifier avec le changement climatique. Les phénomènes météorologiques extrêmes font régulièrement des ravages dans les villes et leurs réseaux de transport. On s'attend à ce que le changement climatique augmente encore la fréquence et l'intensité de ces événements, les impacts étant les plus élevés dans les villes côtières de faible altitude et dans les deltas, et affectant de manière disproportionnée les pauvres et les groupes sociaux les plus vulnérables. Dans le pire des cas, les systèmes de transport s'effondreraient et pourraient ne pas être en mesure de se remettre de tels événements, ce qui entraînerait des répercussions négatives sur les aspects suivants :

- Perturbation des services
- Menace pour le patrimoine et les infrastructures

L'état des lieux des actions internationales multilatérales déjà mises en œuvre pour faciliter l'adaptation du secteur. Le projet propose une approche croisée entre cadre bâti et mobilité, deux axes névralgiques et inséparables de la résilience urbaine qui régissent les activités de l'homme dans son environnement. La dualité qui est proposée est jusqu'à présent restée peu traitée à l'échelle internationale alors même qu'elle est le moteur de l'urbanisme de demain, notamment dans les pays du Sud.

La méthodologie proposée pour cette action multilatérale vise à définir conjointement 10 principes d'adaptation au changement climatique du point de vue de l'aménagement et de la mobilité urbaine. L'exercice va donner l'occasion à de multiples parties prenantes et acteurs (membres, affiliées ou partenaires du GlobalABC, de MYC, de CODATU ou de SIXENSE ENGINEERING RESALLIANCE) d'entamer un dialogue ouvert, de partager leurs expériences pratiques et de convenir conjointement d'actions concrètes.

Tâche 1 : Élaboration des 10 principes essentiels de l'adaptation de l'aménagement urbain au CC sous le prisme du lien entre mobilité et cadre bâti

Tâche 2 : Élaboration de guide pour inclure les 10 principes dans l'Agenda Mondial de l'Action pour le Climat

Tâche 3 : Organisation de 3 webinaires sur l'adaptation de l'aménagement urbain au CC sous le prisme du lien entre mobilité et cadre bâti

Tâche 4 : Développement d'une campagne de communication en ligne

Tâche 5 : Participation et présentation lors d'évènements internationaux

Tâche 6 : Organisation d'une conférence dédiée à la présentation des résultats du projet (clôture)

Coordination du projet :

Les coordinateurs du projet seront un binôme composé de membres de SIXENSE ENGINEERING (RESALLIANCE) et de CODATU.

RESALLIANCE, bureau d'étude réalisant des missions de conseil et des projets d'innovation en matière d'adaptation au changement climatique en France et à l'international, aura la charge de la chefferie de projet et de son organisation.

CODATU, association visant à promouvoir les échanges internationaux entre les différents acteurs tant dans le domaine du transport que de la mobilité urbaine, participera à l'organisation du projet.

Les 2 structures mettront à profit leur important réseau international, leur connaissance fine des institutions internationales pour le développement et leurs relations particulières avec MobiliseYourCity (CODATU faisant partie du Secrétariat) et la Global ABC dont RESALLIANCE est co-chair du groupe adaptation.

Objectif principal du projet : influencer la prise de décision à long terme afin d'inclure l'adaptation au changement

Objectifs particuliers du projet :

a. L'adaptation au changement climatique traverse les disciplines du cadre bâti et de la planification de la mobilité urbaine dans le contexte des économies en développement : il est proposé d'élaborer les 10 principes essentiels de l'adaptation de l'aménagement urbain au CC sous le prisme du lien entre mobilité et cadre bâti, fournissant des orientations générales aux praticiens à l'échelle globale. Le projet vise à soutenir les praticiens dans la conduite de certains processus de préparation et intégration des éléments d'adaptation au changement climatique et fournir des idées sur la façon de relever les défis en appliquant les 10 principes mentionnés. La définition des 10 principes et leur application dans les domaines de PMUD et PNNU se concentreront sur les principes d'adaptation dérivés de la conception des bâtiments et de la planification de la mobilité urbaine, abordant ainsi les défis interdisciplinaires et fournissant des solutions polyvalentes.

b. La question de l'adaptation au changement climatique est abordée à différents niveaux : l'utilisation de cette ressource par les décideurs politiques, les planificateurs, les concepteurs et les chercheurs universitaires permettra d'influencer la prise de décision à long terme et d'allouer un capital humain, technique et financier suffisant pour propager l'adaptation au changement climatique aux niveaux local, national et même mondial.

c. La visibilité de l'adaptation au changement climatique dans l'aménagement urbain et la mobilité urbaine est accrue dans toutes les géographies : une attention particulière sera accordée à la diffusion de cette richesse de connaissances par le biais de supports variés.

d. La place de l'adaptation au changement climatique est renforcée sur diverses plateformes internationales : le travail global et les résultats obtenus par le projet seront pertinents pour les événements futurs du processus climatique autour de la CCNUCC et de la COP climat.

Le potentiel de réplicabilité et de rayonnement de l'initiative ou du projet

Ces « 10 principes » formeront un cadre méthodologique simple, efficace et facile à communiquer. Cette méthodologie pourra être répliquée pour développer une approche croissant l'adaptation d'autres secteurs interdépendants, par exemple transport et énergie.

En outre, l'inclusion dans un guide des 10 principes d'adaptation au changement climatique dans la planification urbaine par le biais d'une approche associant la mobilité et le cadre bâti facilitera leur applicabilité aux niveaux régional, national et local pour que les décideurs aient une idée claire de ce qui doit être fait pour renforcer la résilience des systèmes urbains et de mobilité. De même, l'application des 10 principes dans un guide thématique pour le développement des SUMPs et NUMPs



sera disponible pour toutes les villes du monde afin de considérer la question dans leurs propres contextes. Cette approche a fait ses preuves parmi les pays et les villes membres de MobiliseYourCity et au-delà, puisque tous ces outils seront publiquement disponibles pour toute personne ayant l'intention de les utiliser.

Annexe 2. E – Description du projet ADEME de décarbonation du transport artisanal

Le projet vise au **renforcement de la prise en compte de la transition écologique du transport artisanal** dans les villes et pays membres du Partenariat MobiliseYourCity

Contexte

Créé lors de la COP21 à Paris, MobiliseYourCity est un partenariat mondial qui rassemble près de 100 membres en Europe, Asie, Afrique et Amérique Latine. Son objectif principal est de permettre aux villes de réaliser une transition vers une mobilité urbaine durable à travers des plans et politiques de mobilité, le renforcement des capacités et la sensibilisation. Fondé par l'ADEME, l'AFD, CODATU, Cerema et la GIZ, ce partenariat agit comme un centre de connaissance, générant des solutions collaboratives pour un changement positif durable. Il s'inscrit en tant qu'initiative multilatérale dans le cadre de l'Agenda de l'Action mondial pour le Climat (MPGCA) de la CCNUCC. Financé par la Commission européenne, l'AFD, le MTE, le FFEM, le BMUV et le BMZ, MobiliseYourCity se concentre sur le développement de méthodologies, le renforcement des capacités, les communautés de pratique régionales, la planification de la mobilité urbaine durable et la sensibilisation.

En 2021, le partenariat a identifié le transport artisanal comme une priorité pour la mobilité urbaine durable dans les pays en développement, promouvant ce thème à l'agenda international et développant une boîte à outils pour intégrer le transport artisanal dans les systèmes de mobilité urbaine.

Le transport artisanal joue un rôle clé dans de nombreuses villes du Sud, représentant souvent la seule option de transport public disponible. Pour parvenir à une mobilité urbaine plus durable et équitable, il est indispensable d'intégrer efficacement ce mode de transport dans les systèmes de mobilité urbaine. Cela nécessite de surmonter trois défis majeurs : améliorer l'efficacité et la qualité du service, renforcer les conditions de travail des opérateurs et réduire les impacts négatifs, tels que les problèmes environnementaux et de sécurité. Pour atteindre ces objectifs, il est essentiel d'identifier les leviers d'action pertinents pour les décideurs et les praticiens. Ces leviers permettront de mettre en place des réformes du transport artisanal acceptables pour l'ensemble des parties prenantes, contribuant ainsi à la construction d'un système de mobilité durable et inclusif.

Description

Le projet est découpé en quatre grandes tâches à accomplir :

1. Elaboration des guides sur la transition écologique dans le secteur du transport artisanal ;
2. Organisation de trois webinaires sur la transition écologique dans le transport artisanal ;
3. Développement d'une campagne de communication en ligne ;
4. Participation et présentation lors d'évènements internationaux.

La tâche 1 sera réalisée par le groupe de travail technique, composé de membres de MobiliseYourCity, de CODATU, de volontaires de CODATU et de partenaires de MobiliseYourCity, sur les orientations du Comité de pilotage. En combinant un processus de consultation et de participation des parties prenantes avec une recherche documentaire approfondie, les guides

comprendront les défis, les opportunités, les schémas de financement potentiels et les synergies entre les acteurs pour promouvoir la transition écologique dans le secteur du transport artisanal. La création de deux guides essentiels et un outil pratique est prévue :

Une méthodologie pour réaliser une analyse des parties prenantes afin d'accélérer la transition écologique dans le secteur du transport artisanal au Sud.

Une feuille de route présentant le type de véhicules disponibles, les schémas contractuels et financières possibles pour la fourniture et l'exploitation de flottes, ainsi que la participation potentielle des banques de développement multilatérales, des banques commerciales et du secteur privé.

Calculateur de GES développé par MobiliseYourCity avec des modifications afin de quantifier les émissions actuelles des systèmes de transport artisanal et les améliorations attendues grâce à la transition écologique.

La tâche 2 consistera à l'organisation de trois webinaires :

- un pour présenter la méthodologie pour réaliser une analyse des parties prenantes.
- un avec une feuille de route présentant le type de véhicules disponibles, les schémas contractuels et financières possibles pour la fourniture et l'exploitation de flottes, ainsi que la participation potentielle des banques de développement multilatérales, des banques commerciales et du secteur privé.
- un dernier sur le calculateur de GES développé par MobiliseYourCity avec des modifications afin de quantifier les émissions actuelles des systèmes de transport artisanal. Les modules de formation s'appuieront sur les guides élaborés, en traduisant leur contenu en formations facilement accessibles et réalisables. Ces matériels seront utilisés lors des webinaires organisés, au cours desquels les études de cas seront présentées. La préparation de ces supports s'inspirera de la vaste offre de formation de MobiliseYourCity et en fera partie intégrante.

Des activités de communication seront organisées en parallèle afin de toucher un large public qui bénéficiera à la fois des webinaires et des supports de formation préparés. Le projet utilisera un ensemble de canaux de communication qui sont déjà en place dans les institutions impliquées. La participation en ligne aux webinaires sera garantie afin d'assurer une participation large, diverse et hétérogène avec des praticiens de toutes les géographies.

La tâche 3 sera le développement d'une campagne de communication en ligne.

Les résultats du projet seront publiés en ligne via un site dédié ou des pages web accessibles depuis les sites internet de MobiliseYourCity, CODATU et leurs réseaux sociaux. La campagne de communication mettra en avant les activités, les produits, les jalons, les événements, les résultats et le contenu du projet, diffusés tout au long de sa durée. Son objectif sera de donner de la visibilité aux actions menées dans le cadre du projet, tout en positionnant le sujet au sein de l'audience des institutions impliquées. La campagne définira le public cible principal, élaborera une stratégie de communication, ainsi que les messages clés à diffuser. Un plan d'action sera mis en place pour garantir la livraison du contenu en temps voulu. La campagne sera lancée simultanément en anglais, français et espagnol.

La tâche 4 portera sur la participation et présentation lors d'évènements internationaux portant sur l'importance de la décarbonation des transports publics (COP30, le Sommet ITF, et la conférence CODATU 2025).

Dans le cadre du projet, un plaidoyer sera fait pour que les villes et les pays portent leur attention sur la transition écologique du transport artisanal. Il visera ainsi à encourager les institutions et les individus à suivre les étapes soulignées dans le guide développé. La participation à ces événements permettra de communiquer les résultats du projet et d'influencer l'agenda mondial, et possiblement d'engager de nouveaux partenaires en faveur de l'essor de cette thématique.

Les interventions auprès des praticiens lors de ces événements permettront d'influencer et de renforcer le changement de comportement local et individuel grâce à des messages basés sur des preuves et au travail réalisé au cours du projet. Il faut chercher à créer des synergies entre différents acteurs locaux, nationaux et internationaux pour promouvoir le développement d'un transport artisanal plus durable.

Afin d'atteindre ces objectifs, la participation de MobiliseYourCity en tant que membre de l'Agenda de l'Action pour le Climat de la CCNUCC (MPGCA) et du groupe de travail sur l'engagement de la CCNUCC (animé par SLOCAT) sera exploitée pour maximiser les résultats.

Objectifs et résultats attendus

Objectif global :

Intégrer la transition écologique dans le secteur du transport artisanal en identifiant les types de parties prenantes, des actions pour accélérer la transition (au niveau national et local), et les schémas contractuels, les schémas de financement, pour promouvoir un transport moins polluant dans le cadre de l'initiative internationale multilatérale MobiliseYourCity et auprès de ses membres.

Objectifs spécifiques :

1. Développer des produits de connaissance pour accélérer la transition écologique dans le secteur du transport artisanal, en renforçant les compétences et les connaissances des différentes parties prenantes impliquées.
2. Renforcer les compétences des praticiens des politiques publiques aux niveaux local, national et international en matière de transition écologique du secteur du transport artisanal.
3. Sensibiliser à l'importance d'accélérer la transition écologique dans le secteur du transport artisanal à l'échelle mondiale, en tant que politique de lutte contre les effets du changement climatique et de décarbonation des transports, en l'intégrant dans l'agenda global.

Objectif de réplicabilité et de rayonnement du projet :

L'initiative a un fort potentiel de réplicabilité et de rayonnement, car cette approche formera un cadre méthodologique simple, efficace et facile à communiquer qui pourra être répliquée pour développer la transition écologique dans différentes géographies. Cette approche a fait ses preuves parmi les pays et les villes membres de MobiliseYourCity et au-delà, puisque tous ces outils seront publiquement disponibles pour toute personne ayant l'intention de les utiliser.