

DÉCLARATION D'ABIDJAN

POUR UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLE, PERFORMANTE, INCLUSIVE ET BAS-CARBONE EN AFRIQUE

Adoptée à l'issue de la Conférence Internationale Mobilité Durable et Climat (CIMDC 2026), Abidjan, Côte d'Ivoire, 19-22 octobre 2026

Par l'association CODATU, l'association Climate Chance, l'AMUGA et proposée à l'Association Africaine des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AUMA).

PRÉAMBULE

Réunis à Abidjan du 19 au 22 octobre 2026, à l'invitation de CODATU, de Climate Chance et de l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA), les représentants des autorités organisatrices de la mobilité, de collectivités territoriales, des institutions étatiques, des opérateurs de transport (formels et artisanaux), des institutions financières, des organisations de la société civile, d'universités, d'entreprises et de jeunes entrepreneurs et entrepreneuses, ont échangé sur l'avenir de la mobilité urbaine et périurbaine africaine face aux urgences climatiques, démographiques et économiques.

Les constats suivants ont été faits :

- L'urgence absolue de la lutte contre le dérèglement climatique, après plusieurs années consécutives de réchauffement global des températures et

de sécheresses extrêmes, de catastrophes climatiques dévastatrices, frappant d'abord les pays et les populations les plus vulnérables. Nul ne peut aujourd'hui contester les diagnostics posés par la communauté scientifique internationale, rassemblées dans le GIEC, et leurs préconisations se doivent d'être suivies, afin de stabiliser l'augmentation des températures moyennes au plus proche de 1,5 °C.

- Dans ce contexte, l'Afrique souffre particulièrement d'un réchauffement dont elle ne porte pas la responsabilité. Aussi le financement, à la hauteur des enjeux, des politiques d'adaptation et d'atténuation, doit être une priorité de la communauté internationale et des pays les plus émetteurs de gaz à effet de serre. L'année 2026 est celle où se tiennent les COP des trois conventions de RIO, sur la biodiversité, le climat et la désertification. C'est au niveau des territoires que cette convergence peut être le mieux assurée

- Le nombre d'habitants des villes africaines va passer de 700 millions à 1.5 milliard en 2050. Cette transition démographique fait de l'urbanisation de l'Afrique le plus grand chantier de la planète et constitue une opportunité historique pour le développement durable du continent. La mobilité urbaine et périurbaine s'impose comme levier déterminant de l'émergence économique et de la résilience climatique des pays. Elle conditionnera l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé et aux services essentiels.

- La mobilité urbaine et périurbaine représente aujourd'hui plus de 90 % des déplacements quotidiens dans la plupart des pays africains. Elle repose massivement sur la marche à pied, souvent subie et pénible. Le transport artisanal, en croissance, continue d'assurer l'essentiel des déplacements motorisés avec près de 400 millions de personnes par jour. Ce secteur reste insuffisamment reconnu, organisé et financé. Le taux de motorisation des ménages est en forte croissance dans les villes.

- Les villes africaines sont parmi les plus exposées aux effets du dérèglement climatique et aux risques de catastrophes, notamment les inondations, la chaleur extrême et l'élévation du niveau de la mer alors qu'elles contribuent pour l'instant très peu aux émissions mondiales. Ces risques affectent aussi les infrastructures de transport et peuvent compromettre la continuité des services essentiels de mobilité. Par ailleurs, le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La part de l'Afrique dans les émissions risque de fortement augmenter compte tenu de l'évolution tendancielle du taux de motorisation.

- Nous soulignons l'importance de l'insécurité routière qui a atteint des niveaux exceptionnels et cause chaque année un nombre inacceptable de morts et de blessés. Elle doit faire l'objet d'une grande attention et de politiques de prévention dédiées.

- À ce stade de leur évolution, les villes africaines ont encore la possibilité de ne pas reproduire les modèles de développement dépendants de la voiture individuelle et des énergies fossiles. Elles peuvent inventer des solutions performantes, sobres en carbone et adaptées à leurs réalités. Les pays plus anciennement urbanisés ont fait de nombreuses erreurs et tentent de les corriger, c'est donc un terrain riche pour le partage d'expérience.
- L'étalement urbain est aussi un des défis majeurs à relever car le scenario tendanciel est celui du triplement des surfaces bâties quand la population double, or les villes étalées consomment, dans les cas les plus opposés au Nord, jusqu'à une dizaine de fois plus d'énergie pour la mobilité que les villes plus compactes.
- La baisse généralisée de l'aide publique au développement fragilise l'action des gouvernements et des autorités locales en charge de la mobilité urbaine, et de tous les acteurs de la société civile impliqués dans l'action qui ont pourtant besoin des meilleurs appuis techniques et financiers existants à l'échelle de la planète compte tenu des défis à venir. Mais il y a également partout un problème d'allocation locale des ressources qui favorisent la voiture individuelle par rapport aux autres modes.

En phase avec l'Accord de Paris, les Objectifs de Développement Durable, l'Agenda 2063 de l'Union africaine et les déclarations adoptées lors de la CIMDC de Dakar en 2022, les trois associations partenaires appellent à l'action immédiate pour structurer les villes africaines du futur et les territoires dont elles dépendent à partir de systèmes de mobilité durable. Elles affirment ici en particulier :

DES PRINCIPES

1. L'accès pour toutes et tous : La mobilité est un droit et un service essentiel. Elle doit être abordable, sûre et accessible à toutes et tous : travailleurs et travailleuses, jeunes, femmes, personnes âgées, personnes en situation de handicap, populations en situation de précarité etc.
2. L'organisation publique de la mobilité : La mise en place d'une gouvernance efficace, coordonnée et stable entre les acteurs publics locaux et nationaux est une condition déterminante pour définir une stratégie cohérente, hiérarchiser les investissements, obtenir des financements et garantir une mise en œuvre des projets dans la durée. Des autorités organisatrices de la mobilité dotées de compétences claires et applicables à l'échelle au minimum des aires urbaines, de ressources stables et de capacités techniques sont la

condition d'un service public de qualité. À défaut, les futurs grands projets de transport urbain ne pourront pas être mis en œuvre.

3. La reconnaissance de l'existant : Le transport artisanal est un acteur incontournable. Il importe de le structurer, le professionnaliser et l'intégrer au système de transport plutôt que de l'ignorer ou de l'opposer aux projets de transport de masse. De la même manière, l'urbanisation de la ville existante pose une diversité de problèmes mais elle est essentielle pour les solutions. Il faut corriger ses défauts, garder ses atouts et structurer son extension en évitant un étalement peu dense. Les villes moyennes sont aussi fortement concernées car elles sont en forte croissance démographie et peuvent encore éviter la plupart des problèmes qui les attendent.

4. La préservation des écosystèmes : Cette organisation urbaine et péri-urbaine doit également préserver les espaces naturels, les cours d'eau, les zones humides et les continuités écologiques, afin de limiter la fragmentation des habitats et de maintenir les fonctions des écosystèmes. La planification de la mobilité doit ainsi être articulée avec l'aménagement du territoire, la préservation de la biodiversité et la restauration des milieux dégradés.

5. La sobriété et la complémentarité : Pour être efficace, il faut utiliser simultanément les quatre leviers de transformation de la mobilité : « anticiper, éviter, reporter, améliorer » : connaitre les besoins de déplacements d'aujourd'hui et ceux de demain, réduire le besoin de déplacements subis, privilégier les modes actifs et collectifs, et améliorer l'efficacité énergétique des véhicules. A cet égard la digitalisation et l'électromobilité, tout comme les transports alternatifs (vélo) représentent des opportunités pour construire plus rapidement des systèmes de mobilité durable en Afrique.

6. La résilience. Les systèmes de mobilité devraient être planifiés, conçus, financés, exploités et entretenus en tenant compte des risques climatiques et des catastrophes, afin de protéger les investissements et d'assurer la continuité du service aux usagers lors de chocs et d'événements extrêmes. Comme la mobilité dépend d'autres infrastructures critiques (énergie, eau, réseaux numériques) et les soutient, la planification de la résilience devrait également tenir compte du risque de perturbations en cascade entre systèmes.

7. La justice climatique : La transition doit être juste, comme le rappelle la Cour Internationale de Justice dans son avis consultatif de juillet 2025 concernant les obligations des Etats en matière de climat. Elle doit protéger les emplois et les revenus des travailleurs de la mobilité urbaine et veiller à ne pas laisser certains territoires urbains ni certaines populations de côté. Les villes du Nord, responsables de 75 % des émissions de gaz à effet de serre, doivent aider les

villes du Sud et, en priorité, les villes africaines à avoir une trajectoire plus vertueuse. Il en est de même pour les Etats garants des grands équilibres planétaires et humains.

DES ENGAGEMENTS

1. Renforcer la gouvernance et les autorités organisatrices

- Nous soutenons le renforcement de la gouvernance de la mobilité dans les aires urbaines et périurbaines africaines. Il n'y a pas de modèle universel pour cette gouvernance mais il doit à minima y avoir une approche inclusive et participative, répartition claire des responsabilités et une coordination de projet jusqu'à la mise en œuvre commerciale : planification stratégique – chaque ville de plus de 200 000 habitants devant disposer de son plan -, organisation opérationnelle, organisation et régulation du transport artisanal et des transports collectifs institutionnels, prise en compte des modes actifs, gestion du stationnement et de la circulation, billetique, etc. Ce processus doit concerner également les villes moyennes, afin de structurer le plus en amont possible leur système de mobilité durable, bas carbone et résiliente.
- Nous pensons que l'Association Africaine des Autorités Organisatrices de la Mobilité est un cadre pertinent de partage d'expériences entre pairs, de formation, de plaidoyer auprès des Etats et des organisations internationales. Elle peut tirer profit d'échanges avec les villes du monde et devenir une force de propositions et d'innovations dans les pays à l'échelle africaine.
- L'articulation des politiques de mobilité, d'urbanisme, d'atténuation et d'adaptation climatique, et d'usage des sols est_un levier essentiel pour organiser les villes du futur. Nous soutenons les processus qui vont dans ce sens, en particulier la création ou le renforcement d'agences d'urbanisme, la planification intégrée de la mobilité et du développement urbain, ainsi que les approches opérationnelles permettant de mieux maitriser l'étalement urbain.
- Les approches de type TOD permettant d'augmenter la densité le long des corridors de transport de masse ou bien les réserves foncières le long des futurs axes de transport, en sont des exemples. Les processus de planification devraient aussi intégrer, le plus en amont possible, l'évaluation des risques climatiques et de catastrophes susceptibles d'affecter les infrastructures et les services de mobilité. Cette planification doit être pensée au regard de leurs effets sur la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes, notamment les coupures de corridors naturels. Elles doivent aussi préserver dans une optique d'adaptation aux changements climatiques les solutions fondées sur la nature.

- Nous pensons qu'il est important d'associer la population et les entreprises, autant que possible, à la définition de l'offre et des services.

2. Développer des transports collectifs de qualité

- Nous soutenons le déploiement des réseaux de transport de masse adaptés aux moyens et aux densités des villes, en complémentarité avec les réseaux existants pour s'inscrire dans une approche globale du système de mobilité. Nous alertons sur les risques des projets limités à une infrastructure sans véritable intermodalité ni intégration urbaine. Nous soutenons l'approche prenant en compte l'ensemble des coûts sur la durée de vie des véhicules, au-delà du seul investissement initial (TCO), ainsi que les mécanismes de financement couvrant également la maintenance, la formation et la disponibilité opérationnelle des flottes. Ces évolutions doivent s'accompagner du développement des compétences locales en matière de filières de maintenance, de formation technique ou de partenariats industriels locaux.

- Nous soutenons l'organisation d'une professionnalisation du transport artisanal, qui commence par un vrai dialogue des autorités avec les opérateurs sur le regroupement des propriétaires, la formation, l'accès au financement et le renouvellement des flottes de véhicules, l'amélioration des infrastructures, les contrats de service et l'amélioration des conditions de travail, etc. Cette évolution est une condition nécessaire de réussite des projets capacitaires comme pour le système de mobilité dans son ensemble.

- Nous appelons à développer l'information voyageurs, la billettique et les outils numériques au service de l'usager et des sociétés exploitantes.

- Nous appelons à concevoir et à financer l'intégration des nouveaux transports de masse en même temps que leurs infrastructures, sous le pilotage de l'autorité organisatrice et avec la participation des collectivités, des maîtres d'ouvrage et des exploitants. Chaque ouverture doit s'accompagner d'un socle opérationnel d'intermodalité : accès piétons sûrs et accessibles, correspondances aménagées, services de rabattement adaptés, information voyageurs et coordination entre exploitants. Les responsabilités, les moyens et les échéances doivent être précisés dans une feuille de route commune, et les interfaces testées avant l'accueil des voyageurs.

- Nous appelons à préparer, dès les premières mises en service, des dispositions tarifaires permettant des correspondances financièrement accessibles, appuyées sur des accords de répartition des recettes et sur les compensations publiques nécessaires. Le financement des investissements doit s'accompagner de ressources pérennes pour l'exploitation, la maintenance et le renouvellement. Les contrats doivent préciser les

engagements de financement, répartir les risques selon les responsabilités effectivement maîtrisées par chaque partie et définir un régime de performance fondé sur des indicateurs réalistes, objectifs et vérifiables. Les outils billettiques et numériques doivent servir ces accords, dont la mise en œuvre peut être progressive.

- L'exigence d'intermodalité dès chaque ouverture n'implique pas une réorganisation immédiate de l'ensemble des réseaux. Elle suppose que les interfaces indispensables au fonctionnement des nouvelles lignes soient prêtes, puis que l'intégration soit étendue et améliorée selon un calendrier explicite, tenant compte des mises en service effectives et des enseignements de l'exploitation. Cette transition doit associer les opérateurs historiques et les professionnels du transport artisanal, préserver la continuité des dessertes et maintenir les liaisons directes lorsqu'elles restent pertinentes. Elle doit s'appuyer sur des expérimentations évaluées, la formation et un accompagnement économique et social adapté. Sa réussite doit être appréciée à l'échelle du déplacement complet du voyageur : temps de trajet et d'attente, fiabilité des correspondances, coût total et accessibilité, y compris pour les habitants éloignés des grands corridors.

3. Faire des modes actifs une priorité

- Nous rappelons l'importance de garantir des voiries, des trottoirs, des cheminements piétons et des itinéraires cyclables continus, sécurisés et accessibles.
- Nous appelons à consacrer une part significative des budgets d'infrastructures à la marche et au vélo, qui sont les modes les plus utilisés par le plus grand nombre, et sont des facteurs de bonne santé.
- Nous soutenons les approches de l'urbanisme tactique, notamment pour réduire l'insécurité routière, aux abords des écoles et des marchés.
- Nous recommandons sur les axes de grand trafic en accès directs aux modes lourds (Métro, BRT, BHNS) la réalisation de PARK & RIDE (P+R) pour faciliter le report modal des voitures et motos / scooters.

4. Décarboner la mobilité de manière réaliste et équitable

- Nous soutenons une transition énergétique pragmatique, privilégiant une approche technologiquement ouverte, tenant compte des infrastructures énergétiques disponibles, des conditions d'exploitation et des capacités financières locales : électrification des deux-roues et des bus, carburants plus propres, renouvellement des flottes anciennes et encadrement de l'importation de véhicules d'occasion polluants etc.

- Nous proposons de lier le développement de la mobilité électrique à celui des capacités de production d'énergie renouvelable, de filières locales de maintenance et de recyclage des batteries.
- Nous allons promouvoir la mesure la publication des émissions du secteur afin de piloter les politiques publiques et de disposer de données fiables pour le dialogue avec les guichets du financement climat.

5. Renforcer la résilience des systèmes de mobilité face au changement climatique et aux risques de catastrophes

- Nos organisations interviendront si elles constatent l'absence d'évaluation des risques climatiques et de catastrophes sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures et des systèmes de mobilité (planification, conception, financement, construction, entretien et exploitation), tenant compte des aléas auxquels ils sont exposés, notamment les inondations, la chaleur extrême et l'élévation du niveau de la mer, et en identifiant les infrastructures, réseaux et nœuds critiques dont dépend la continuité de la mobilité urbaine.
- Nous rappelons que la résilience des systèmes de mobilité se mesure non seulement à la survie des actifs d'infrastructure, mais aussi à la continuité du service rendu aux usagers : nous appelons à renforcer la capacité des systèmes de mobilité à maintenir ou à rétablir rapidement les services essentiels lors des catastrophes et des événements climatiques extrêmes.
- Nous appelons à intégrer les risques climatiques et de catastrophes dans la préparation, l'évaluation et la hiérarchisation des investissements de mobilité, afin que les nouveaux investissements n'aggravent pas les vulnérabilités existantes et ne créent pas de nouveaux risques à long terme, en particulier dans les zones fortement exposées aux aléas climatiques.
- Nous encourageons les villes et les autorités organisatrices de la mobilité à tenir compte des interdépendances entre la mobilité et les autres systèmes d'infrastructures critiques, en particulier l'énergie, l'eau et les télécommunications, ainsi que du risque qu'une perturbation dans l'un de ces systèmes se propage aux services de mobilité.

6. Préserver la biodiversité et la connectivité écologique dans les infrastructures de transport

- Nous appelons à intégrer les enjeux de biodiversité et de connectivité écologique dès la planification des infrastructures de transport, en évaluant leurs impacts directs, indirects et cumulés sur les habitats naturels, les déplacements des espèces et les processus écologiques.
- Nous encourageons l'application de la hiérarchie d'atténuation des impacts, en privilégiant d'abord l'évitement des atteintes aux zones à forte valeur écologique et aux corridors écologiques, puis la réduction des impacts et la restauration des milieux affectés. La compensation ne doit intervenir qu'en dernier recours.
- Lorsque les impacts ne peuvent être évités, nous encourageons des mesures adaptées aux contextes locaux, telles que des passages à faune, des

dispositifs de franchissement des cours d'eau ou la restauration de continuités végétalisées, sur la base d'évaluations scientifiques.

- Nous appelons à assurer un suivi des impacts des infrastructures et de l'efficacité des mesures mises en œuvre, en associant les autorités compétentes, les scientifiques, les organisations de la société civile et les communautés locales.

7. Mobiliser les financements

- Nous allons encourager les États, les banques de développement, les fonds climatiques et le secteur privé à accroître significativement les financements dédiés à la mobilité urbaine durable africaine, avec un accès simplifié pour les villes et les autorités organisatrices. Ces financements doivent également être accessibles aux initiatives de la société civile. Nous proposons que l'AUMA soit un acteur central dans ce dialogue, en coordination avec les réseaux africains de collectivités territoriales.

- Nous encourageons l'intégration systématique des risques climatiques et de catastrophes dans la préparation et l'évaluation des investissements de mobilité, afin de mieux protéger ces investissements dans la durée, de réduire les pertes futures et de soutenir le financement d'infrastructures plus résilientes.

- Nous appelons à mettre en place des mécanismes de financement local pérennes (fiscalité dédiée, vignette automobile, stationnement payant, valorisation foncière, dotations fiables de l'Etat, etc.) à un niveau permettant le fonctionnement des autorités locale et le modèle économique du transport public de passagers.

- Nous réclamons la reconnaissance de la mobilité urbaine comme secteur prioritaire, dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat, pour les contributions déterminées au niveau national (CDN) et les plans d'adaptation.

8. Soutenir l'innovation, l'emploi, et la mobilité des personnes ayant des besoins spécifiques : femmes, jeunes, personnes précaires, vivant en situation de handicap etc.

- Nous soutenons l'accompagnement des jeunes entrepreneurs et entrepreneuses africain.es de la mobilité urbaine durable et de l'action climatique par des dispositifs d'incubation, de financement et d'accès aux marchés publics.

- Nous soutenons l'investissement dans la formation aux métiers de la mobilité urbaine et de la transition, avec une attention particulière à l'emploi des femmes et des jeunes.

- Nous appuyons la recherche et la production de données désagrégées sur la mobilité et sa vulnérabilité dans les villes africaines, en partenariat avec les universités et les observatoires locaux de la mobilité.

9. Renforcer la coopération internationale

- Nous souhaitons intensifier la coopération Sud-Sud, Nord-Sud et la coopération décentralisée entre villes, fondée sur l'échange d'expériences et le respect des priorités africaines, y compris en matière de résilience des infrastructures et des systèmes de mobilité face au climat et aux catastrophes, dans l'idée de développer une véritable alliance des villes du monde sur la mobilité urbaine.
- Nous plaidons pour la mise en place de cadres d'échange et de suivi des acteurs non étatiques et des collectivités territoriales pour leur comptabilisation dans les CDN, sur l'atténuation comme l'adaptation, notamment dans le cadre du 2e Bilan Mondial qui sera lancé à la COP31 à Antalya, pour que les villes africaines et les enjeux de mobilité urbaine soient enfin pris en compte à la mesure des enjeux représentés.

NOTRE FEUILLE DE ROUTE

Les signataires s'engagent à :

1. Diffuser la présente Déclaration auprès des gouvernements, des villes africaines et européennes, des institutions financières et des organisations internationales traitant notamment de la mobilité, du climat et de la santé publique. Une suite sera proposée avec ces acteurs pour avancer sur des propositions concrètes. Les engagements volontaires des villes, des opérateurs et des partenaires financiers (initiatives, objectifs chiffrés, projets) seront recueillis et valorisés au travers de l'AUMA notamment.
2. Identifier et développer des mutualisations pouvant permettre d'aller plus vite et plus efficacement : formations communes, plaidoyers communs, salon africain du transport artisanal, communautés de pratiques entre villes africaines, observatoire des mobilités urbaines en Afrique, centrale d'achat du transport public (intégrant des critères de qualité, sécurité, TCO, maintenance et performance environnementale), indicateurs de performance, identification de projets pilotes reproductibles, etc.
3. Porter ces recommandations lors des prochaines échéances climatiques et de développement internationales et continentales.

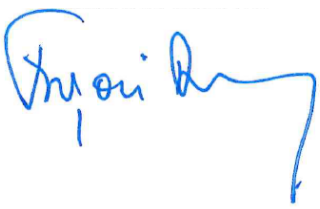
4. Faciliter des programmes conjoints de renforcement de capacités pour les autorités organisatrices africaines et les acteurs et actrices de la société civile, en lien avec les réseaux partenaires. Il s'agit notamment de développer le compagnonnage entre techniciens, lancer une dynamique de coopérations décentralisées~~,~~ et d'organiser des échanges réguliers et de renforcer les capacités d'évaluation des risques, de planification et d'investissement dans des infrastructures de mobilité résilientes.
5. Organiser un appel à projet sur les angles morts de la mobilité urbaine en Afrique, pour établir un pipeline de projets à soutenir sur des questions souvent orphelines et pourtant à fort impact et dont la caractéristique serait la facilité de la mise en œuvre : intermodalité, cohérence entre développement urbain et mobilité, modes actifs, intégration billettique, nouvelles données avec la digitalisation, formation, égalité de genre, gouvernance, transport artisanal, maintenance des réseaux, résilience des infrastructures face aux risques climatiques et de catastrophes et continuité des services de mobilité etc.

CODATU et l'AUMA signent ce jour une convention cadre de partenariat qui précise comment elles vont avancer sur plusieurs de ces sujets. Climate chance s'engage, dans le cadre de son observatoire du climat, à développer ses analyses de l'évolution des émissions de Gaz à effet de serre liées au transport sur le continent africain.

Remerciements

Nous remercions le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, le ministère des Transports, l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan, ainsi que l'ensemble des partenaires, sponsors, intervenants et participants dont l'engagement a rendu cette conférence possible et historique.

Fait à Abidjan, le 22 octobre 2026

Pour CODATU	*Pour Climate Chance*	*Pour l'AMUGA*
		

F. DUROVRAY, Président	*R. DANTEC, Président*	*R. KOUAKOU, DG*
Codatu	CLIMATE CHANCE	AMUGA