

## Note d'orientation et cas d'utilisation du marché – Le secteur des transports



**Qu'est-ce que les plans d'action technologiques?** – Les plans d'action technologiques pour l'évaluation des besoins technologiques en RDC offre des solutions pour le déploiement de technologies et élimine les obstacles et les risques pour la mise en œuvre de technologies prioritaires en RDC dans différents secteurs.

### Situation actuelle du secteur

- La RDC est un pays semi-enclavé doté de seulement environ 40 kilomètres d'un littoral situé à l'entrée de la mer à la région intérieure de l'Afrique subsaharienne.
- Bien que les données sur l'impact du secteur des transports sur les émissions de GES de la RDC ne soient pas disponibles, cet impact est susceptible d'augmenter avec le développement du secteur.
- Le réseau de transport routier, qui s'étend sur 152 400 kilomètres, y compris les ouvrages de franchissement des multiples fleuves de la RDC, fait face à une dégradation et une obsolescence qui entraînent de graves problèmes de pollution.
- Les transports routiers et fluviaux peuvent être vulnérables aux effets du changement climatique tels que l'augmentation des inondations et de l'érosion des sols.
- Les chemins de fer et les équipements connexes du pays sont vétustes et ne peuvent pas fournir un service suffisant pour la demande croissante du pays, sur le plan de la capacité, de la fréquence, de la vitesse et de la ponctualité.

### RDC et changement climatique

- L'ambition climatique globale de la RDC est de réduire ses émissions de 17% par rapport au scénario du statu quo (BAU) d'ici 2030 (conditionnel).
- Le pays a identifié ses principaux risques climatiques (c'est-à-dire les pluies intenses, la sécheresse saisonnière, les inondations fluviales, les vagues de chaleur et l'érosion côtière) ainsi que ses secteurs les plus vulnérables tels que l'agriculture, l'énergie, les forêts et les ressources en eau.

**Les technologies suivantes ont été priorisées et mises en œuvre dans le plan d'action**



#### 1 Bus à haut niveau de service (BHNS/BRT)

Le bus à haut niveau de service (BHNS/BRT) est un système de transport en commun basé sur des bus qui fournit des services rapides, confortables, économiques et économes en énergie. Le BRT peut apporter une contribution importante à un système de transport urbain durable. Il peut également contribuer au transfert modal en faveur d'une utilisation accrue des systèmes de transport public.



## 2 Transport en commun rapide (MRT) dans le soussecteur ferroviaire

Le transport en commun rapide (MRT) est un mode de transport collectif rapide qui transporte un volume élevé de passagers entre de courtes et/ou de longues distances en peu de temps. Pour le sous -secteur du transport ferroviaire, le MRT peut être réalisé dans différents modes tels que le transport léger sur rail (LRT), les trains longue distance, les métros, les trains urbains surélevés, les trains urbains conventionnels, le fret ferroviaire, entre autres. Généralement, le LRT ou métro léger est un mode de transport public ferroviaire urbain qui a une capacité et une vitesse inférieures à celles des trains ou des métros conventionnels, mais une capacité et une vitesse supérieures à celles des tramways traditionnels.



## 3 Transfert modal dans le transport de marchandises

Le transfert modal dans le transport de marchandises est une initiative holistique visant à innover dans les modes de transport de marchandises en fusionnant et/ou en passant à différents modes de transport dans les réseaux de transport de marchandises. Le transport de marchandises utilise plusieurs modes tels que le routier, le ferroviaire, le maritime/lacustre, l'aérien, les pipelines et les modes non motorisés (par exemple, la marche, le vélo, les charrettes à bras).

**Pourquoi ces technologies sont-elles prioritaires ?** – Compte tenu des impacts du changement climatique et de la situation du secteur, les trois technologies peuvent contribuer au secteur de la manière suivante: **Bus à haut niveau de service (BHNS/BRT)** et **Transport en commun rapide (MRT) dans le sous-secteur ferroviaire** peut réduire les émissions de GES en favorisant les transports en commun de grande capacité et pratiques; **Transfert modal dans le transport de marchandises** peut améliorer l'efficacité du transport.

### Obstacles dans le secteur des transports

Type d'obstacle	Description sommaire
Politique	Il n'y a pas d'obstacle politique trouvé
Réglementaire	<del>Absence de stratégie globale, de normes et de réglementations</del> Il n'y a pas d'obstacle réglementaire trouvé
Institutionnel	Capacités d'exploitation limitées
Technique	Réseau/infrastructures et équipements de transport limités ou obsolètes
Financier	Insuffisance de ressources financières, coûts d'investissement initiaux élevés
Géographique	Considération supplémentaire pour trouver un équilibre entre la préservation de la biodiversité et les constructions
Commercial	Participation limitée du secteur privé.
Informationnel	Faible niveau de connaissances et d'informations sur les transports publics durables
Comportemental	Compréhension limitée des avantages des transports en commun

### Évaluation de l'impact du changement climatique

Les trois technologies retenues dans le secteur des transports contribueront aux actions d'atténuation du changement climatique de la RDC. Les infrastructures et technologies mises à jour ou nouvelles contribueront à la réduction des émissions de GES tout en contribuant au développement global de la RDC et à l'amélioration du bien-être des Congolais.

Plan d'action 1 : Diffusion du BRT et du MRT dans le sous-secteur ferroviaire

Plan d'action 2 : Diffusion du transfert modal dans le transport de marchandises



✓ Promouvoir des transports publics sobres en carbone et pratiques  
✓ Réduire les émissions de GES

✓ Améliorer la connectivité des réseaux de transport de marchandises  
✓ Réduire les émissions de GES

## Le cas d'utilisation du marché

### Cas d'utilisation 1 : Bus à haut niveau de service (BHNS/BRT)

#### TransMilenio Bus Rapid Transit en Colombie

Pays/Région	La Ville de Bogota, Colombie
Partenaires/Fonds	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Bogota</li> <li>• Gouvernement colombien</li> </ul>
Description	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TransMilenio est un réseau BRT transportant 2,3 millions de passagers par jour.</li> <li>• Environ 3 500 bus circulent sur le réseau, qui transportent jusqu'à 240 passagers par bus</li> <li>• Le BRT fournit 440 kilomètres de lignes d'alimentation et 112 kilomètres de lignes de bus à travers la ville de Bogota dont la population est de 11,2 millions d'habitants.</li> <li>• Le projet coûte à la : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Phase I (1998) : 213 millions USD. (Portefeuille financier : 46 % des taxes locales sur les carburants, 28 % des recettes locales générales, 20 % des subventions du gouvernement national, 6 % des crédits de la Banque mondiale)</li> <li>• Phase II (2014) : 329,2 millions USD. (Portefeuille financier : 66 % des subventions gouvernementales, 34 % des recettes énergétiques locales)</li> </ul> </li> <li>• Le projet s'est déroulé en 4 étapes : 1) Préparation du projet, 2) Passation des marchés du projet, 3) Construction, 4) Suivi et évaluation du projet</li> <li>• Le projet a adapté les meilleures pratiques et directives internationales pour la conception universelle, afin de garantir l'accessibilité et la convivialité pour tous les types d'utilisateurs.</li> <li>• Il met également en œuvre « la politique d'équité et d'inclusion des genres 2019 » pour améliorer la sécurité des passagères et promouvoir l'égalité de travail pour les travailleuses du réseau.</li> </ul>
Source/Plus d'informations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiolúwani Aderibigbe, Larissa Chan, Samara Lewis, Tabitha Oni et Divya Rajagopal. « <a href="#">Étude de cas Transmilenio</a> », Munk School of Global Affairs.</li> <li>• Global Infrastructure Hub, <a href="#">TransMilenio Bus Rapid Transit</a></li> </ul>

## Exemple d'impact

- Il contribue à réduire l'émission de 14 000 tonnes de CO2
- Les usagers bénéficient d'une réduction de 32% des temps de trajet.
- La planification du BRT basée sur des consultations publiques et une planification participative peut favoriser l'appropriation par la communauté.
- Des réductions de tarifs sont appliquées pour les personnes âgées (personnes de plus de 62 ans), les personnes handicapées, les personnes à faible revenu.
- Renforcement des capacités des employés et des opérateurs grâce à la formation. Chaque station dispose d'un personnel formé à l'accompagnement des personnes handicapées.
- Des ateliers et des campagnes médiatiques ont été organisés pour éliminer le harcèlement et la violence à l'égard des femmes, en collaboration avec le conseil municipal pour les femmes.
- En reliant les zones urbaines et les zones moins développées, le TransMilenio permet de promouvoir la mobilité humaine à travers les frontières géographiques, ce qui conduit à offrir plus d'opportunités aux personnes dans les zones moins développées.



Le bus TransMilenio circule dans la ville de Bogota



Le passager en fauteuil roulant utilise le bus

Source: Tiolúwani Aderibigbe, Larissa Chan, Samara Lewis, Tabitha Oni et Divya Rajagopal. « [Étude de cas Transmilenio](#) », Munk School of Global Affairs, et Global Infrastructure Hub, [TransMilenio Bus Rapid Transit](#)

### Cas d'utilisation 2 : Transport en commun rapide (MRT) dans le sous-secteur ferroviaire Projet de transport en commun rapide à Bangkok

Pays/Région	Bangkok, Thaïlande
Partenaires/Fonds	<ul style="list-style-type: none"> <li>Banque asiatique de développement</li> <li>Gouvernement thaïlandais</li> </ul>
Description	<ul style="list-style-type: none"> <li>La BAD fournit un montage financier de 311 millions de dollars pour la construction et l'exploitation des nouvelles lignes MRT.</li> <li>L'implication de la BAD en tant que prêteur peut améliorer la bancabilité globale du projet en permettant un remboursement à plus long terme.</li> <li>Les deux nouvelles lignes seront ajoutées aux cinq lignes existantes par deux véhicules à usage spécial établis par une coentreprise.</li> <li>Les deux nouvelles lignes ajouteront environ 60 km de réseau ferroviaire.</li> </ul>
Exemple d'impact	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les nouvelles lignes MRT devraient réduire la pollution atmosphérique et les émissions de GES des véhicules à carburant.</li> <li>La forte congestion du trafic serait abordée par les nouvelles lignes de MRT.</li> </ul>
Source/Plus d'informations	<ul style="list-style-type: none"> <li>Banque asiatique de développement « <a href="#">Le financement du secteur privé de la BAD soutient deux nouvelles lignes de métro de Bangkok</a> »</li> </ul>

### Cas d'utilisation 3 : Transfert modal dans le transport de marchandises Projet de transport de marchandises efficace et écologique du FEM

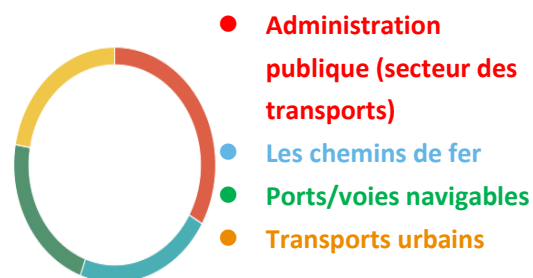
Pays/Région	La Chine
Partenaires/Fonds	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fonds pour l'environnement mondial (FEM)</li> <li>Banque mondiale</li> <li>Gouvernement de Chine</li> </ul>
Description	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet total a coûté USD 166.46 million</li> <li>Le projet comporte deux composantes et activités principales : <ol style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la capacité institutionnelle à formuler et à évaluer des politiques et des stratégies pour promouvoir des systèmes de transport de marchandises écologiques <ul style="list-style-type: none"> <li>Activité 1.1 : élaboration d'une politique et d'une stratégie pour un système de transport de marchandises multimodal à faible émission de carbone</li> <li>Activité 1.2 : élaboration de politiques et de lignes directrices nationales pour la distribution verte de fret urbain</li> <li>Activité 1.3 : développement d'un outil d'analyse des coûts d'abattement pour la réduction des émissions du transport de marchandises</li> </ul> </li> <li>Mener un projet pilote innovant pour réduire les émissions de carbone</li> </ol> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activité 2.1 : Activités liées au transport multimodal à travers le golfe de Bohai</li> <li>• Activité 2.2 : Activités liées à la distribution conjointe de fret urbain</li> <li>• Activité 2.3 : Activités liées au Transport Intermodal Mer-Rail dans un port ;</li> <li>• Activité 2.4 : Activités liées à la distribution urbaine-rurale intégrée dans une province sélectionnée.</li> <li>• Activité 2.5 : Activités liées au développement intégré de la voie navigable intérieure du fleuve Han.</li> </ul>
Exemple d'impact	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce projet contribuera à la contribution déterminée au niveau national</li> </ul>
Source	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Banque Mondiale, « <a href="#">Chine: Projet de transport de marchandises efficace et écologique du FEM</a> »</li> <li>• Railway Pro, « <a href="#">La Banque Mondiale soutient le transfert modal de la Chine vers le transport durable</a> »</li> </ul>

« Le projet de transport de marchandises efficace et écologique du FEM cherchera à améliorer la capacité institutionnelle en se concentrant sur deux domaines prioritaires au niveau national : la promotion du système de transport de marchandises multimodal et l'optimisation de la distribution de marchandises en milieu urbain. Le projet pilotera également des outils politiques, stratégiques et analytiques clés au niveau local dans deux provinces (Guangdong et Hubei) et trois municipalités (Yantai, Weifang et Xiamen). Le projet impliquera les principaux acteurs de l'industrie dans la formulation de politiques sectorielles aux niveaux national et local. »



Le secteur ciblés



Les zones cibles comprennent les zones maritimes et les ports ainsi que les villes de l'intérieur.

Source : Banque Mondiale, « [Chine : Projet de transport de marchandises efficace et écologique du FEM](#) »

Railway Pro, « [La Banque Mondiale soutient le transfert modal de la Chine vers le transport durable](#) »