



CAHIER DES CHARGES

**RECRUTEMENT D'UN BUREAU D'ETUDES POUR LA REALISATION D'UNE ETUDE D'EVALUATION DE
LA MISE EN ŒUVRE DU DECRET N° 2017-792 DU 06 DECEMBRE 2017, PORTANT LIMITATION DE
L'AGE DES VEHICULES D'OCCASION IMPORTES EN COTE D'IVOIRE**

Juin 2025

1. Informations générales

Intitulé de la mission	Réalisation d'une étude d'évaluation de la mise en œuvre du décret n° 2017-792 du 06 décembre 2017, portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire
Bénéficiaire(s)	Ministère des Transports
Pays	Côte d'Ivoire
Durée totale prévue	Indicativement 06 mois

2. Contexte et justification du besoin

2.1 Rappels sur le projet

L'Accord de Paris, en tant qu'instrument universel de mise en œuvre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), entré en vigueur le 4 novembre 2016, s'est fixé comme objectif de limiter l'augmentation du réchauffement à 2°C, voire 1,5°C à l'horizon 2100.

A l'instar des autres Parties de la CCNUCC, en mars 2022, la Côte d'Ivoire a présenté ses engagements climatiques révisés sous la forme d'une Contribution Déterminée au niveau National (CDN) dans laquelle le pays s'était engagé à réduire de 30,41% ses émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) d'ici 2030.

Afin de rehausser la performance climatique de la Côte d'Ivoire, en cohérence avec les objectifs de l'Accord de Paris, le Projet Transition Bas Carbone (TBC) financé par l'Union européenne à hauteur de 5,9 millions d'euros a été élaboré. Ce projet d'une durée de quatre ans (2023-2026), est mis en œuvre par Expertise France et le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique (MINEDDTE).

Son objectif spécifique est d'accompagner le Gouvernement ivoirien dans la mise en œuvre et le suivi de ses engagements climatiques (tant d'atténuation que d'adaptation) selon une approche participative et inclusive. Pour ce faire, trois principaux résultats sont visés :

- R1 : Le suivi de la mise en œuvre de la CDN et son rapportage sont coordonnés par le MINEDDTE ;
- R2 : La stratégie nationale Climat est déclinée et intégrée dans des politiques nationales transversales et sectorielles ;
- R3 : Les enjeux liés aux changements climatiques, intégrant les aspects portant sur le genre et l'inclusion sociale, sont davantage connus par les acteurs non étatiques.

2.2 Contexte spécifique à la mission

Dans le cadre de la mise en œuvre du résultat 2 du projet « la stratégie nationale Climat est déclinée et intégrée dans des politiques nationales transversales et sectorielles », l'équipe projet Transition Bas Carbone a organisé du 26 mars au 19 avril 2024, une série de six (6) ateliers de concertation avec les principaux ministères en charge de la mise en œuvre des CDN de la Côte d'Ivoire.

Ces consultations ont principalement contribué à la traduction concrète en projets des attentes des sectoriels aux fins de l'intégration des enjeux climatiques dans les politiques nationales sectorielles pour la mise en œuvre des CDN. Spécifiquement, ces ateliers ont permis entre autres de faire les listes des projets sectoriels en cours et à venir concourant à la mise en œuvre des CDN ; et surtout d'identifier les besoins prioritaires des sectoriels à prendre en charge au titre de la Facilité Bas Carbone du projet TBC.

Au cours de ces ateliers, plusieurs initiatives d'intégration des enjeux liés aux changements climatiques dans les politiques sectorielles ont été ainsi identifiées. Il s'agit de projets concrets tels que la préparation de documents de projets, de politiques et stratégies, la réalisation d'études préalables, des visibilité et communication, la recherche de financements y compris l'accompagnement d'éventuelles accréditations à des fonds et la réalisation d'études d'impacts de projets en cours.

Pour exécuter ces projets concrets identifiés, le projet Transition Bas Carbone a mis en place son outil d'accompagnement appelé la Facilité Bas Carbone. Cet outil a pour objet d'améliorer la mise en œuvre des CDN par la déclinaison de ses principes et/ou de son contenu dans les politiques publiques et par la préparation de projets contribuant à sa mise en œuvre. Cette facilité dotée d'un financement d'environ un million d'Euro, comprends deux guichets : l'un d'environ quatre cent mille Euro, destiné à financer les besoins en politiques publiques et l'autre d'environ six cents mille Euro, destiné à financer les préparations de projets concrets.

Ainsi, dans le cadre de la Facilité Bas Carbone, le Ministère des Transports a exprimé son besoin d'être accompagné par le Projet Transition Bas Carbone pour la réalisation d'une étude relative à l'impact de la mise en œuvre du décret de limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire.

En Côte d'Ivoire, la réglementation relative à l'activité d'importation des véhicules automobiles usagés ou d'occasion a connu plusieurs évolutions allant de l'interdiction pure et simple de celle-ci, à sa libéralisation sous certaines conditions. De nombreux décrets ont été pris au cours des années 1988, 1996, 2002 et 2009.

Malheureusement de nombreux abus ont été constatés dans la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion manifestés par l'entrée sur le territoire ivoirien de véhicules d'âge très avancé. La revue et le renforcement du dispositif réglementaire est apparu nécessaire afin d'offrir à la Côte d'Ivoire qui nourrit une ambition de croissance économique stable, un parc automobile rajeuni à même d'assurer un service de transport routier s'inscrivant dans une perspective de développement socio-économique durable. C'est ainsi que le Gouvernement ivoirien a pris après une large concertation avec les usagers, les professionnels du secteur du transport routier notamment les transporteurs, les concessionnaires automobiles et autres associations d'importateurs de véhicules, le Décret n°2017-792 du 06 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire.

Par cet Acte réglementaire, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2018, à l'exception des dérogations stipulées en son article 2, il est désormais interdit de convoier vers la Côte d'Ivoire, pour un usage personnel ou pour le transport de personnes et/ou de marchandises, des véhicules communément appelés « France au revoir », dont l'âge excède cinq (5) ans à compter de la date de première mise en circulation à l'étranger.

Toutefois, dès son adoption, le Décret a suscité beaucoup de controverses, ce qui a conduit l'Assemblée nationale à produire un rapport d'information portant sur l'évaluation de ce texte réglementaire, conformément aux dispositions des articles 131 et suivants, du Règlement de l'Assemblée nationale. En effet, du 23 mai au 15 juin 2023, la Commission d'Evaluation des Politiques Publiques (CEPP) de ladite Assemblée, a conduit une mission d'évaluation dudit Décret, après ses cinq (05) années d'application afin d'en à révéler les avantages, les inconvénients et formuler les recommandations en vue d'en améliorer les conséquences.

A la suite de l'Assemblée nationale et ce, sept ans après l'entrée en vigueur du décret, Expertise France en appui au Gouvernement ivoirien à travers le Ministère des Transports lance une consultation internationale pour une évaluation de cette politique publique.

C'est dans cette optique, que le projet Transition Bas Carbone recherche un Bureau d'Études pour la réalisation d'une étude d'évaluation de la mise en œuvre du décret n° 2017-792 du 06 décembre 2017, portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire.

Le présent cahier des charges définit les contours de la prestation attendue.

3. Objectifs et résultats poursuivis

3.1. Objectif général

L'objectif général de cette étude est d'évaluer les conséquences directes et indirectes, à court, moyen et long terme de la mise en œuvre du décret N° 2017-792 du 06 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire, sur le secteur des transports publics, ainsi que son impact global sur l'économie et l'environnement en Côte d'Ivoire.

3.2. Objectifs spécifiques

Spécifiquement, le Bureau d'Etudes assurera notamment les points clés suivants :

- **Évaluer l'impact sur la qualité des transports** (examiner l'effet sur le renouvellement du parc des transports et la sécurité des véhicules, etc.) ;
- **Mesurer l'impact environnemental** (analyser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, la qualité de l'air et la gestion des véhicules en fin de vie, etc.) ;
- **Analyser l'impact économique** (analyser l'impact sur le marché automobile, mesurer l'impact sur les recettes fiscales liées aux importations de véhicules, etc.) ;
- **Étudier les impacts sociaux** (évaluer les impacts sur les populations vulnérables notamment sur les consommateurs et les acteurs du marché, etc.) ;
- **Évaluer l'impact sur la sécurité routière** (analyser les données statistiques sur les accidents (auprès de la police, des hôpitaux, des compagnies d'assurance, etc.) ;
- **Proposer des recommandations pour améliorer l'efficacité de cette politique à l'avenir** (identifier les obstacles à la mise en œuvre de la politique et les opportunités d'amélioration, etc.).

3.3. Résultats à atteindre

Au terme de ce projet, les résultats ci-dessous sont attendus :

- L'impact sur la qualité des transports est évalué ;
- L'impact environnemental est mesuré ;
- L'impact économique est analysé ;
- Les impacts sociaux sont évalués ;
- L'impact sur la sécurité routière est évalué ;
- Des recommandations pour améliorer l'efficacité de cette politique à l'avenir sont proposées.

4. Description de la mission

Le Bureau d'Études travaillera en lien direct avec la Direction de la Planification des Statistiques des Projets et de la Prospective (DPSPP) du Ministère des Transports (MT) et en collaboration avec les autres parties prenantes majeures notamment avec la Direction de la Lutte contre les Changements Climatiques et la Transition Écologique (DLCCTE) du Ministère de l'Environnement du Développement Durable et de la Transition Écologique (MINEDDTE) et sous la supervision du Chef du Projet Transition Bas Carbone d'Expertise France. Toutes les informations pertinentes dont dispose la DPSPP du MT seront mises à la disposition du Bureau d'Études dans le cadre de sa mission en particulier tous les textes liés.

La mission échangera également avec la Commission d'Évaluation des Politiques Publiques (CEPP) de l'Assemblée Nationale, qui a produit un rapport sommaire sur le sujet.

4.1. Exigences méthodologiques minimales

Une réunion de cadrage sera organisée au démarrage de la prestation pour l'harmonisation des points de vue sur le contenu de la prestation et la méthodologie de travail à suivre pour la bonne réalisation de la mission. Cette méthodologie doit permettre d'atteindre les objectifs et d'obtenir les résultats attendus de la mission.

Le Bureau d'Études devra prendre toutes ses dispositions pour participer à chaque fois que cela est nécessaire à toutes les réunions de mise au point, de recadrage, de restitution des résultats et de suivi de la prestation. Il devra pareillement prendre toutes les dispositions pour participer à l'atelier de validation finale de son rapport à la fin de sa mission comme consacré par les procédures du Bailleurs.

NB : Le format des ateliers (virtuel ou présentiel) devra être confirmé avec le Ministère de tutelle et l'équipe-projet Expertise France. A priori, il ne sera prévu qu'un atelier de restitution du rapport provisoire de l'étude.

Le Bureau d'Études devra proposer une approche méthodologique solide et rigoureuse, prenant spécifiquement en compte les aspects fiscaux, sociaux, les émissions des gaz à effets de serre et la qualité de l'air.

En tout état de cause, la mission doit reposer sur une approche participative incluant toutes les parties prenantes et basée sur des investigations approfondies de terrain. L'approche devrait permettre de disposer d'une phase de cadrage opérationnel, de diagnostic et de recommandations qui donneraient toutes les orientations indispensables à la réussite de la mission sur l'évaluation de la mise en œuvre du décret n° 2017-792 du 06 décembre 2017, portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire.

Dans cette optique, d'Évaluation de Politique Publique, le Bureau d'études devra proposer une méthodologie respectant les bonnes pratiques internationales en la matière. Il s'agit de mesurer les effets d'une politique afin d'éclairer la décision. L'évaluation des politiques publiques (EPP) a pour objet de rechercher si les moyens juridiques, administratifs ou financiers mis en œuvre permettent de produire les effets attendus de cette politique et d'atteindre les objectifs qui lui sont assignés. L'EPP consiste ainsi à émettre un jugement de valeur sur une intervention publique donnée, en questionnant notamment sa pertinence et son efficacité. L'EPP poursuit plusieurs objectifs : accompagner la transformation de l'intervention publique ; rationaliser les dépenses publiques ; responsabiliser les décideurs publics ; favoriser la participation citoyenne au contrôle et à la fabrique des politiques publiques. L'évaluation doit fournir trois types d'information : Comment fonctionne la politique et quels sont ses effets ? Ses effets sont-ils à la hauteur des objectifs ? Peut-on faire mieux et comment ? L'EPP vise donc à fournir aux pouvoirs publics des outils pour rendre leur action plus efficace. Les principaux critères d'évaluation sont : l'atteinte des objectifs (les effets constatés sont-ils conformes aux objectifs ?) ; la pertinence (les objectifs sont-ils adaptés à la réalité sociale ?) ; la cohérence (la mise en œuvre de la politique et les moyens sont-ils en adéquation avec les objectifs ?) ; l'efficacité (les effets sont-ils à la hauteur des objectifs ?) ; l'efficience (les effets sont-ils à la hauteur des coûts ?).

Aux questions évaluatives d'ordre général rappelées ci-dessus, des points d'évaluations spécifiques sont précisés :

- Quel est l'impact de cette politique sur la qualité des transports ? (Examiner l'effet sur le renouvellement du parc des transports et la sécurité des véhicules, etc.)
- Quel est l'impact environnemental de cette politique ? Et particulièrement, en lien avec les CDN de la Côte d'Ivoire, quel est l'impact en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Il est également demandé d'évaluer l'impact sur la qualité de l'air ;
- Quel est l'impact économique ? (Analyser l'impact sur le marché automobile, mesurer l'impact sur les recettes fiscales liées aux importations de véhicules, etc.)
- Quel est l'impact social ? (Évaluer les impacts sur les populations vulnérables notamment sur les consommateurs et les acteurs du marché, etc.)

Pour orienter les soumissionnaires, on note l'existence d'une part, d'un rapport sur le même sujet produit par la Commission d'Évaluation des Politiques Publiques de l'Assemblée Nationale (CEPP), et d'autre part, de données sur le parc auto au niveau du Ministère des Transports et de l'Agence Nationale des Statistiques (ANSTAT), de données sur les importations de véhicules au niveau de l'Administration des Douanes, et de données sur la qualité de l'air au niveau du Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL) et de l'Université Felix Houphouët Boigny. Ces données pourraient ne pas être exhaustives et/ou suffisantes pour la bonne réalisation de la mission. Aussi il appartient aux soumissionnaires d'adapter leur méthodologie à ce contexte et de préciser comment ils comptent obtenir et traiter les données nécessaires à la bonne conduite de la mission.

Le Bureau d'Études devra aussi accorder une attention particulière à la prise en compte des questions de genre. En effet, des efforts croissants doivent être déployés pour lutter contre les inégalités de genre, qui se retrouvent encore dans de nombreux secteurs et particulièrement dans celui de la lutte contre les changements climatiques. Dans le cadre de cette prestation, l'intégration d'une composante genre et inclusion sociale est essentielle. Cette exigence vise à garantir que les efforts de lutte contre les changements climatiques en Côte d'Ivoire tiennent compte des inégalités de genre et promeuvent une participation équitable de tous les groupes sociaux. En s'appuyant sur les Cellules Genre et Changements Climatiques présentes dans la plupart des ministères sectoriels, les actions proposées doivent être alignées avec les objectifs et axes stratégiques de la Stratégie Nationale Genre et Changements Climatiques (SNGCC). Cela permettra de renforcer l'efficacité des initiatives climatiques tout en adressant les disparités de genre, assurant ainsi un développement inclusif et durable.

4.2. Livrables attendus

Livrables	Date de livraison
1. Note de cadrage	Au plus tard 2 semaines après le démarrage
2. Rapport d'étape de la mission	Au plus tard 03 mois après le démarrage
3. Rapport provisoire d'évaluation	Au plus tard 05 mois après le démarrage
4. Rapport final d'évaluation	Au plus tard 06 mois après le démarrage

Chaque livrable fera l'objet d'un débriefing avec l'équipe-projet Expertise France et le partenaire ivoirien qui pourra solliciter des ajustements au Bureau d'Etudes. Cette séquence de débriefing/ajustements devra se faire dans la semaine suivant la remise du livrable. Le Bureau d'Etudes dispose d'une semaine pour prendre en compte ces ajustements dans une version révisée.

Seront notamment évalués les critères suivants :

- Le caractère synthétique du livrable ;
- La qualité de l'analyse et de la rédaction associée ;
- Le respect des délais ;
- Le respect du périmètre de la prestation demandée ;
- Le caractère opérationnel des conclusions ;
- La valeur ajoutée proposée par le contenu du livrable.

4.3. Coordination

Le prestataire désignera un interlocuteur unique pour la mise en œuvre du projet.

M. Jean-Marc Fleman ATCHE, Directeur de la Planification des Statistiques des Projets et de la Prospective (DPSPP), sera l'interlocuteur unique du prestataire pour le Ministère des Transports (MT)

- Téléphone : (+225) 0787826217
- Courriel : atchejeanmarc@gmail.com

M. Benjamin DEH-DEH, Expert Technique en coordination de l'action climatique du Projet Transition Bas Carbone sera l'interlocuteur unique du prestataire pour Expertise France

- Téléphone : (+225) 0759495793
- Courriel : benjamin.deh-deh@expertisefrance.fr

Une réunion de lancement se tiendra dans les 05 jours après la notification du contrat.

Une coordination étroite avec les équipes des Directions impliquées devra impérativement être mise en place dès la préparation de la mission et jusqu'à sa finalisation. En outre, des échanges réguliers avec le Ministère des Transports seront à prévoir sur l'état d'avancement de la mission et éventuellement les difficultés rencontrées.

5. Lieu, Durée et Modalités d'exécution

Lieu : Côte d'Ivoire

5.1. Période de mise en œuvre :

Cette mission se déroulera sur une période indicative de 6 mois, en fonction de la méthodologie qui sera proposée par le bureau d'études, à partir de la date de notification du contrat.

5.2. Date de démarrage :

Le début de la mission est prévu à la notification du contrat.

5.3. Date de fin :

La fin de la mission est prévue après parfait achèvement des activités prévues et réception / validation des différents livrables.

5.4. Durée effective par mission :

La durée de la mission est estimée à 06 mois maximum.

Le bureau d'études détaillera, en fonction de l'équipe proposée, l'organisation du travail de l'équipe et précisant le volume de prestation en hommes/jours à mobiliser pour une telle évaluation.

5.5. Planning/calendrier :

Le bureau d'études fournira un échéancier/calendrier prévisionnel d'exécution précis du déroulement de la mission avec des dates de livraison des livrables.

6. Expertise et profil demandés

Le bureau d'études fournira dans son offre au moins trois (3) références (Attestation de Bonne Exécution, etc.) portant sur des évaluations de politiques publiques, des études dans le domaine des transports, ou des études sur la qualité de l'air et/ou sur l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre.

En outre, le bureau d'études détaillera dans sa proposition méthodologique, la composition de l'équipe d'expert(e)s qualifié(e)s qu'il propose pour la réalisation de cette mission. (La composition de l'équipe n'est donc pas imposée dans le présent cahier des charges ; il est demandé aux bureaux d'études d'associer des profils permettant de couvrir l'ensemble des objectifs de la mission).

Les soumissionnaires devront ainsi faire une présentation détaillée de l'équipe proposée, expliquer la répartition des tâches entre les membres de l'équipe permettant de couvrir tous les objectifs de la mission (Hommes/jours), transmettre les CVs, et tout autre information sur les qualifications, expériences et compétences des membres de l'équipe.

A cet effet, l'équipe d'évaluation du décret devra particulièrement disposer des compétences suivantes :

- Expertise en évaluation des politiques publiques ;
- Expertise en mobilité urbaine durable ;
- Connaissance approfondie du secteur des transports publics et de ses enjeux ;
- Expertise dans le domaine économique et social ;

- Compétences en calcul et inventaires des émissions gaz à effet de serre ;
- Expériences en évaluation de la qualité de l'air ;
- Expériences en gestion des véhicules en fin de vie.

7. Compte-rendu de missions

Les éventuels ateliers et/ou missions de terrain organisés dans le cadre de l'étude seront sanctionnés par des rapports. Il sera particulièrement demandé au bureau d'études un rapport de l'atelier de pré-validation du document provisoire d'évaluation et un rapport de l'atelier de validation du document provisoire d'évaluation.

8. Informations pratiques

Méthode de sélection et dossier de candidature

Le bureau d'études sera recruté selon une procédure adaptée qui limite les offres à un budget maximum de 200.000 euros HT.