

Nº 4  
Novembre  
2025

# GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

## Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie  
Université Péléforo Gon Coulibaly

# Indexations



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

## **COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION**

### **Directeur de publication :**

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

### **Rédacteur en chef :**

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

### **Membres du secrétariat :**

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

## **COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL**

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- VIGNINOU Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

- ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- MENGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
- NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
- KABLAM Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoecologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
- DIBI-ANOH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)

### **COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL**

- KOFFI Simplice Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
- MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

### 1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginaires sont à proscrire.

**Nota Bene :**

**-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.**

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débuter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35), (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

#### 1.1. *Le titre*

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

#### 1.2. *Le(s) auteur(s)*

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner) gauche, tandis que le nom de l'institution d'attaché, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

#### 1.3. *Le résumé*

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

#### **1.4. L'introduction**

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.5. Outils et méthodes**

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.6. Résultats**

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.7. Discussion**

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

#### **1.8. Conclusion**

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

### **1.9. Références bibliographiques**

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

## **2. Les illustrations**

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

## **Indexations**



<https://sijfactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

## SOMMAIRE

1	<b><u>DYNAMIQUE CLIMATIQUE DANS LA BASSE VALLEE DU MONO A L'EXUTOIRE ATHIEME AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST)</u></b> Auteur(s): ASSABA Hogouyom Martin, SODJI Jean, AZIAN D. Donatien, Virgile GBEFFAN, VISSIN Expédit Wilfrid. N° Page : 1-9
2	<b><u>PAYSAGES DE VALLEES ET EVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BÉOUMI 2002 A 2024 (Centre de la Côte d'Ivoire)</u></b> Auteur(s): Djibril Tenena YEO, Pascal Kouamé KOFFI, Lordia Florentine ASSI, Nambégué SORO. N° Page : 10-21
3	<b><u>APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE AU QUARTIER KALLEY PLATEAU (NIAMEY, NIGER)</u></b> Auteur(s): SOULEY BOUBACAR Adamou, BOUBACAR ABOU Hassane, MOTCHO KOKOU Henry, DAMBO Lawali. N° Page : 22-36
4	<b><u>CONFLITS CULTIVATEURS-ELEVEURS DANS LE DEPARTEMENT DE ZUENOULA (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): KRA Koffi Siméon. N° Page : 37-47
5	<b><u>DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX DE L'URBANISATION DE LA VILLE DE MAN À L'OUEST DE LA COTE D'IVOIRE</u></b> Auteur(s): KONÉ Atchiman Alain, AFFRO Mathieu Jonasse, SORO Nambegué. N° Page : 48-61
6	<b><u>EVALUATION DES MODELES CLIMATIQUES REGIONAUX (CORDEXAFRICA) POUR UNE ÉTUDE DES TENDANCES FUTURES DES PRÉCIPITATIONS DE LA VALLÉE DU NIARI (REPUBLIQUE DU CONGO)</u></b> Auteur(s): Martin MASSOUANGUI-KIFOUALA, MASSAMBA-BABINDAMANA Milta-Belle Achille. N° Page : 62-72
7	<b><u>RÔLE DES FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUE SUR L'INTENTION DE MIGRER AU NORD DU SÉNÉGAL</u></b> Auteur(s): Issa MBALLO. N° Page : 73-86
8	<b><u>ÉVALUATION DE L'ENVAISEMENT DE LA MARRE DE KOUMBELOTI DANS LA COMMUNE DE L'OTI 1 AU NORD-TOGO</u></b> Auteur(s): KOLANI Lamitou-Dramani, KOUMOI Zakariyao, BOUKPESSI Tchaa. N° Page : 87-96
9	<b><u>DÉGRADATION ET AMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE ROUTE MAMAN MBOUALÉ-MANIANGA DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ À BRAZZAVILLE.</u></b> Auteur(s): Robert NGOMEKA. N° Page : 97-110

10	<b><u>CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES VENDEURS DE TÉLÉPHONES AU BLACK MARKET D'ADJAMÉ (CÔTE D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): SERI-YAPI Zohonon Sylvie Céline, KOUADIO Armel Akpénan Junior, BOSSON Eby Joseph. N° Page : 111-125
11	<b><u>INSECURITE ALIMENTAIRE ET STRATEGIES GOUVERNEMENTALES DANS L'OUEST DU NIGER</u></b> Auteur(s): ALI Nouhou. N° Page : 126-136
12	<b><u>EFFETS DE L'URBANISATION SUR LA CULTURE MARAICHERE DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ DE 2000 A 2020 (RÉPUBLIQUE DU CONGO)</u></b> Auteur(s): Akoula Backobo Jude Hermes, Maliki Christian, Louzala Kounkou Bled Dumas Blaise. N° Page : 137-146
13	<b><u>GESTION DES ORDURES MENAGERES POUR UNE MEILLEURE SANTE DES POPULATIONS DANS LA VILLE DE MANGO (NORD-TOGO)</u></b> Auteur(s): LARE Babénoun. N° Page : 146-161
14	<b><u>MISE EN PLACE D'UN CADRE DE COLLABORATION HARMONIEUX ENTRE L'AMUGA ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU GRAND ABIDJAN EN FAVEUR D'UN TRANSPORT URBAIN DURABLE ET PERFORMANT</u></b> Auteur(s): KOUTOUA Amon Jean-Pierre, KONARE Ladjii. N° Page : 161-174
15	<b><u>SECURISATION ET LAVAGE DES MOYENS DE TRANSPORT, UNE STRATEGIE DE SURVIE FACE A LA CRISE DE L'EMPLOI A LOME</u></b> Auteur(s): Kossi AFELI, Kodjo Gnimavor FAGBEDJI, Komla EDOH. N° Page : 175-187
16	<b><u>CARTOGRAPHIE DE L'ÉROSION HYDRIQUE DANS LE BASSIN DU BAOBOULONG (CENTRE-OUEST DU SÉNÉGAL)</u></b> Auteur(s): DIOP Mame Diarra, FALL Chérif Amadou Lamine, SANE Yancouba, SECK Henry Marcel, COLY Kémo. N° Page : 188-203
17	<b><u>LA RIZICULTURE FEMININE, UNE STRATEGIE DE LUTTE CONTRE L'INSECURITE ALIMENTAIRE DANS LA VILLE DE NIENA</u></b> Auteur(s): DIAKITE Salimata, TRAORE Djakanibé Désiré. N° Page : 204-219
18	<b><u>ANTHROPOGENIC ACTIVITIES AND DEGRADATION OF VEGETATION COVER IN THE DEPARTMENT OF KANI, IN THE NORTHWEST OF THE IVORY COAST</u></b> Auteur(s): BAMBA Ali, GBODJE Jean-François Aristide, ASSI-KAUDJHIS Joseph P.. N° Page : 220-233
19	<b><u>CONTRAINTE A LA MISE EN VALEUR DES CHAMPS DE CASE DU DOUBLET LOKOSSA-ATHIEME AU SUD DU BENIN</u></b> Auteur(s): Félicien GBEGNON, Akibou Abaniché AKINDELE, Jean-Marie Mèyilon DJODO. N° Page : 234-248

20	<u><a href="#">ANALYSE DES TEMPERATURES DE MER ET DES PRECIPITATIONS DANS LE CONTEXTE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE A LOME</a></u> Auteur(s): LEMOU Faya. N° Page : 249-261
21	<u><a href="#">ACTION DE L'HOMME ET DÉGRADATION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE DE LA RÉSERVE DE LAMTO (CÔTE D'IVOIRE)</a></u> Auteur(s): N'GORAN Ahou Suzanne. N° Page : 262-270
22	<u><a href="#">ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LE CENTRENORD DU BURKINA FASO</a></u> Auteur(s): Yasmina TEGA, Hycenth Tim NDAH, Evéline COMPAORE-SAWADOGO, Johannes SCHULER, Jean-Marie DIPAMA. N° Page : 271-285
23	<u><a href="#">PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DU PROJET D'ALIMENTATION EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DE LA ROUTE DES PÊCHES 286 (BENIN)</a></u> Auteur(s): BONI Gratien . N° Page : 286-299
24	<u><a href="#">LA DISPONIBILITÉ ALIMENTAIRE A L'ÉPREUVE DE L'ESSOR DE L'ORPAILLAGE DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SIEMPURGO (NORD DE LA COTE D'IVOIRE)</a></u> Auteur(s): KOFFI Guy Roger Yoboué, KONE Levol, COULIBALY Mékié. N° Page : 300-310
25	<u><a href="#">LA COMMERCIALISATION DE LA BANANE PLANTAIN DANS LA SOUSPREFECTURE DE BONON (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</a></u> Auteur(s): KOUAME Kanhoun Baudelaire. N° Page : 311-325
26	<u><a href="#">VECU ET PERCEPTION DE LA TRYPAROSOMIASIS HUMAINE AFRICAINE EN MILIEU RURAL : ETUDE DE CAS A MINDOULI (REPUBLIQUE DU 326 CONGO)</a></u> Auteur(s): Larissa Adachi BAKANA. N° Page : 326-337
27	<u><a href="#">LE TAXI-TRICYCLE, UN MODE DE DÉSENCLAVEMENT DE LA COMMUNE PÉRIPHÉRIQUE DE BINGERVILLE (ABIDJAN, CÔTE 338 D'IVOIRE)</a></u> Auteur(s): COULIBALY Amadou, FRAN Yelly Lydie Lagrace, KOUDOU Welga Prince, DIABAGATÉ Abou. N° Page : 338-353
28	<u><a href="#">DYNAMIQUE DES FORMATIONS PAYSAGERES DANS LES TERROIRS DE BLISS ET DE FOGNY KOMBO EN BASSE CASAMANCE (SENEGAL)</a></u> Auteur(s): SAMBOU Abdou Kadrl, MBAYE Ibrahima. N° Page : 354-367
29	<u><a href="#">INSALUBRITÉ ET PRÉCARITÉ SANITAIRE URBAIN À DIVO (SUD-OUEST, CÔTE D'IVOIRE) : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES</a></u> Auteur(s): DIARRASSOUBA Bazoumana. N° Page : 368-379

30	<b><u>DISTRIBUTION SPATIALE DES INFRASTRUCTURES SANITAIRES PUBLIQUES : UN FACTEUR IMPORTANT DANS L'ACCESSIBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES POPULATIONS AUX CENTRES DE SANTÉ DANS LA VILLE DE ZUÉNOULA</u></b> Auteur(s): AYEMOU Anvo Pierre, ZOHOURE Gazalo Rosalie, ISSA Bonaventure Kouadio. N° Page : 380-393
31	<b><u>TYPOLOGIE ET AIRES DE RAYONNEMENT DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA VILLE DE PORTO-NOVO</u></b> Auteur(s): ZANNOU Sandé. N° Page : 394-406
32	<b><u>COMPOSITION ET RÉPARTITION DES UNITÉS DE PRODUCTION DE PAIN ET DE PÂTISSERIE À KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): OUATTARA Mohamed Zanga. N° Page : 407-421
33	<b><u>DYNAMIQUE DES ECOSYSTEMES DE MANGROVE DANS LA COMMUNE D'ENAMPORE (BASSE-CASAMANCE/SENEGAL)</u></b> Auteur(s): Joseph Saturnin DIEME, Henri Marcel SECK 422 , Bonoua FAYE, Ibrahima DIALLO. N° Page : 422-432
34	<b><u>ECONOMIE DE LA MER ET EQUILIBRE DE LA ZONE COTIERE DU TOGO, IMPACTS DES OUVRAGES PORTUAIRES</u></b> Auteur(s): Djiwonou Koffi ADJALO, Koko Zébéro HOUEDAKOR, Kouami Dodji ADJAHO, Etse GATOGO, Kpotivi Kpatanyo WILSON-BAHUN, Komlan KPOTOR. N° Page : 433-444
35	<b><u>ALIMENTATION DE L'ENFANT DE 0 À 3 ANS DANS LE DISTRICT SANITAIRE DE BOUAKÉ ET DE COCODY-BINGERVILLE (CÔTE D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): Veh Romaric BLE, Tozan ZAH BI, Brou Emile KOFFI. N° Page : 445-457
36	<b><u>IMPACT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA FORêt DE WARI-MARO AU BENIN SUR LE BIEN-ÊTRE DES MÉNAGES</u></b> Auteur(s): Raïssa Chimène JEKINNOU, Maman-Sani ISSA, Moussa WARI ABOUBAKAR. N° Page : 458-469
37	<b><u>LA VILLE DE BROBO FACE À L'EXPANSION URBAINE : ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES DE L'ÉLECTRIFICATION (CENTRE CÔTE D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): KOUASSI Kobenan Christian Venance. N° Page : 470-484
38	<b><u>LE POLE URBAIN DU LAC ROSE : OPPORTUNITES D'EXTENSION ET DE LOGEMENTS POUR DAKAR ET LIMITES ENVIRONNEMENTALES</u></b> Auteur(s): El hadji Mamadou NDIAYE, Ameth NIANG, Mor FAYE. N° Page : 485-496

39	<b><u>GÉOMATIQUE ET GÉODONNÉES POUR LA CARTOGRAPHIE GÉOLOGIQUE EN ZONE FORESTIÈRE: CAS DE KAMBÉLÉ (EST CAMEROUN)</u></b> Auteur(s): BISSEGUE Jean Claude, YAMGOUOT NGOUNOUNO Fadimatou, TCHAMENI Rigobert, NGOUNOUNO Ismaïla. N° Page : 497-510
40	<b><u>DEFICIT D'ASSAINISSEMENT ET STRATEGIES DE RESILIENCE DANS LA VILLE DE BOUAKÉ</u></b> Auteur(s): KRAMO Yao Valère, AMANI Kouakou Florent, ISSA Kouadio Bonaventure, ASSI-KAUDJHIS Narcisse. N° Page : 511-523
41	<b><u>LES ENJEUX DE L'ACCÈS AUX ESPACES SPORTIFS ET PRATIQUES SPORTIVES DANS LA VILLE DE BOUAKÉ</u></b> Auteur(s): OUSSOU Anouman Yao Thibault. N° Page : 524-534
42	<b><u>LA PRODUCTIVITE DE LA CULTURE D'ANACARDIER DANS LA SOUSPREFECTURE DE TIORONIARADOUGOU AU NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE</u></b> Auteur(s): TOURÉ Adama. N° Page : 535-546
43	<b><u>USAGE ET GESTION DU PARC IMMOBILIER PUBLIC DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE A KORHOGO EN CÔTE D'IVOIRE</u></b> Auteur(s): SIYALI Wanlo Innocents. N° Page : 547-557
44	<b><u>IMPACT DES ENTREPRISES DE FILIÈRES PORTUAIRES SUR LES POPULATIONS LOCALES : LE CAS DE COIC DANS LE DÉPARTEMENT DE 558 KORHOGO</u></b> Auteur(s): YRO Koulai Hervé. N° Page : 558-569
45	<b><u>CARTOGRAPHIE DES FLUX MIGRATOIRES À PARTIR DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO</u></b> Auteur(s): Kokouvi Azoko KOKOU, Edinam KOLA. N° Page : 570-589
46	<b><u>PRODUCTION DE LA BANANE PLANTAIN : QUELLE CONTRIBUTION A LA SECURITE ALIMENTAIRE DANS LE DÉPARTEMENT DE BOUAFLE (CÔTE 590 D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): KONE Bassoma. N° Page : 590-604

# MISE EN PLACE D'UN CADRE DE COLLABORATION HARMONIEUX ENTRE L'AMUGA ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU GRAND ABIDJAN EN FAVEUR D'UN TRANSPORT URBAIN DURABLE ET PERFORMANT

## ESTABLISHMENT OF A HARMONIOUS COLLABORATION FRAMEWORK BETWEEN AMUGA AND THE LOCAL AUTHORITIES OF GREATER ABIDJAN IN FAVOR OF SUSTAINABLE AND EFFICIENT URBAN TRANSPORT

KOUTOUA Amon Jean-Pierre (*Docteur en Géographie*)

*Université de Bondoukou - Côte d'Ivoire*

*École Nationale Supérieure d'Architecture et d'Urbanisme (ENSAU)*

*Email : amon.koutoua@ubkou.edu.ci*

KONARE Ladjji (*Directeur de la Tutelle Economique et Financière*)

*Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local (DGDDL)*

*Email : konare.ladjji@yahoo.fr*

### Résumé

Le Grand Abidjan, métropole ivoirienne de près de 7,2 millions d'habitants en 2021, soit environ 24,5 % de la population nationale (INS, 2021), connaît une croissance urbaine effrénée qui s'accompagne d'une demande croissante en mobilité. Pour répondre à ces défis, l'État a créé en 2019 l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) afin de coordonner les transports urbains sur ce périmètre. Cette initiative fait suite à une première tentative, l'Agence des Transports Urbains (AGETU), mise en place en 2000, qui s'est soldée par un échec marqué par des conflits de compétences avec les collectivités territoriales et sa dissolution en 2014. Ainsi, le problème qui découle de ces constats est la nécessité d'instaurer une gouvernance de la mobilité équilibrée entre l'AMUGA et les collectivités territoriales afin d'éviter les erreurs commises par l'AGETU. La présente étude vise donc à établir un cadre de collaboration durable et pacifique entre l'AMUGA et les collectivités territoriales du Grand Abidjan pour améliorer le système de transport urbain.

Elle s'appuie sur une analyse documentaire des textes légaux et des expériences comparatives d'autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMU) dans d'autres contextes, ainsi que sur des enquêtes de terrain auprès des agents municipaux de 15 communes du Grand Abidjan. Les résultats mettent en évidence que les modèles d'AOMU initiés par les collectivités, notamment via des coopérations intercommunales, sont plus efficaces et mieux acceptés que ceux imposés par le pouvoir central. En confrontant l'expérience avortée de l'AGETU aux cas d'autorités réussies ailleurs, l'étude identifie les failles du décret de création de l'AMUGA, notamment des chevauchements de compétences, des contradictions légales et un partage inadéquat des ressources financières, susceptibles de compromettre la coexistence avec les communes. Sur cette base, des recommandations concrètes sont formulées : clarifier les compétences respectives de l'AMUGA et des collectivités territoriales pour éliminer les doublons et les conflits d'autorité, établir des associations intercommunales/interrégionales de transport pour une représentation inclusive au sein de l'AMUGA, et réviser le cadre juridique.

**Mots-clés :** Autorité de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA), collectivités territoriales, gouvernance collaborative, mobilité urbaine, transport urbain.

### Abstract

Greater Abidjan, an Ivorian metropolis with a population of nearly 7.2 million in 2021, or approximately 24.5% of the national population (INS, 2021), is experiencing rapid urban growth accompanied by a growing demand for mobility. To address these challenges, the State created the Greater Abidjan Urban Mobility Authority (AMUGA) in 2019 to coordinate urban transport in this area. This initiative follows a first attempt, the Urban Transport Agency (AGETU), established in 2000, which ended in failure, marked by conflicts of competence with local authorities and its dissolution in 2014. The resulting problem is the need to establish balanced mobility governance between AMUGA and local authorities

in order to avoid the mistakes made by AGETU. This study aims to establish a framework for sustainable and peaceful collaboration between AMUGA and the local authorities of Greater Abidjan to improve the urban transport system.

It is based on a documentary analysis of legal texts and comparative experiences of urban mobility organizing authorities (AOMU) in other contexts, as well as on field surveys with municipal officials from 15 municipalities in Greater Abidjan. The results highlight that AOMU models initiated by communities, particularly through inter-municipal cooperation, are more effective and better accepted than those imposed by the central government. By comparing the aborted experience of AGETU with the cases of successful authorities elsewhere, the study identifies the flaws in the decree creating AMUGA, including overlapping powers, legal contradictions and inadequate sharing of financial resources; likely to compromise coexistence with the municipalities. On this basis, concrete recommendations are formulated: clarify the respective competences of AMUGA and local authorities to eliminate duplication and conflicts of authority, establish inter-municipal/inter-regional transport associations for inclusive representation within AMUGA and revise the legal framework.

**Keywords :** Greater Abidjan Urban Mobility Authority (AMUGA), local authorities, collaborative governance, urban mobility, urban transport.

## Introduction

Le Grand Abidjan constitue le cœur urbain et économique de la Côte d'Ivoire, rassemblant en 2021 environ 7,19 millions d'habitants répartis sur 8 579 km<sup>2</sup>. Ce territoire englobe le District Autonome d'Abidjan, qui regroupe 13 communes et totalise à lui seul 6,32 millions d'habitants, ainsi que six communes périurbaines adjacentes. Cette population représente près du quart de la population ivoirienne, faisant du Grand Abidjan l'agglomération la plus peuplée et la plus dense du pays (JICA., 2024, p. 37). Cette macrocéphalie urbaine s'accompagne d'une concentration sans équivalent d'activités économiques, avec environ 80 % de l'activité industrielle nationale qui se concentre dans le Grand Abidjan (SOGEDI., 2023, p. 45). Cette primauté économique et démographique engendre des besoins immenses en mobilité quotidienne. Des centaines de milliers de déplacements pendulaires s'effectuent chaque jour entre les zones résidentielles périphériques et les pôles d'emplois, saturant les axes routiers aux heures de pointe (JICA., 2022, p. 67). Le réseau de transport public formel, principalement assuré par la SOTRA et quelques opérateurs de bateaux-bus, demeure insuffisant face à la demande croissante. En conséquence, un système informel prédominant s'est développé à travers les minibus « *gbakas* », les taxis communaux « *wôrô-wôrô* » et les taxis intercommunaux, comblant les lacunes mais générant congestion et désordre urbain. La coexistence de ces modes multiples, combinée à l'étalement spatial et aux contrastes socio-économiques entre les communes huppées (Plateau, Cocody...) et les communes défavorisées à forte densité (Abobo, Yopougon...), rend la gestion du transport urbain particulièrement complexe.

Face à ces enjeux, l'État ivoirien a entrepris de renforcer la gouvernance du secteur par la création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine (AOMU) dédiée au Grand Abidjan. Une première tentative a eu lieu avec l'Agence des Transports Urbains (AGETU), société d'État créée par le décret n° 2000-99 du 23 février 2000, inspirée du modèle du CETUD sénégalais. L'AGETU, appuyée financièrement par la Banque Mondiale, avait reçu mandat d'être l'unique instance organisatrice des transports urbains dans le District d'Abidjan. Cependant, cette agence a très vite été confrontée à des rapports antagonistes avec les communes d'Abidjan. Finalement, minée par ces dysfonctionnements et le contexte politique trouble des années 2000, l'AGETU a été dissoute le 6 août 2014, marquant l'échec cuisant de cette première expérience d'AOMU en Côte d'Ivoire (Konaré., 2024, p. 178).

Conscient des enseignements de cet échec, le gouvernement ivoirien a relancé l'initiative plus d'une décennie plus tard. S'appuyant sur la Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI)

de 2014, modifiée en 2019, il a créé l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) par le décret n° 2019-100 du 30 janvier 2019. L'AMUGA est conçue comme une autorité administrative indépendante chargée d'organiser et de coordonner les transports urbains sur le périmètre élargi du Grand Abidjan, englobant 19 communes (les 13 du District plus 6 environnantes) et 4 régions. Son organe de gouvernance principal est un conseil stratégique où siègent des représentants de l'État et, en principe, des collectivités territoriales. Cependant, dès sa mise en place, des critiques ont émergé quant aux modalités de fonctionnement de l'AMUGA et à son articulation avec les structures décentralisées, en particulier la composition du conseil stratégique, limitée à 6 communes choisies et au District d'Abidjan. Cette répartition a été jugée non inclusive et non représentative de l'ensemble des collectivités du Grand Abidjan. Par ailleurs, le cadre légal de l'AMUGA présente des ambiguïtés et des contradictions avec les lois existantes sur les compétences territoriales, faisant craindre la résurgence des mêmes points de friction qui avaient condamné l'AGETU : chevauchement d'attributions, concurrence sur le recouvrement des taxes de transport et interventions de l'AMUGA hors de son champ légal. Ainsi, la question centrale qui se pose est la suivante : comment mettre en place un cadre institutionnel durable garantissant une collaboration harmonieuse entre l'AMUGA et les collectivités territoriales du Grand Abidjan, afin d'améliorer l'efficacité du système de transport urbain sans reproduire les conflits du passé ?

Cette question met en lumière trois axes d'analyse stratégiques : d'abord, dresser un état des lieux comparatif des AOMU dans d'autres métropoles et tirer les leçons de l'échec de l'AGETU en Côte d'Ivoire ; ensuite, identifier les failles du dispositif actuel de l'AMUGA, notamment dans son décret fondateur, susceptibles de générer des conflits avec les collectivités ; enfin, formuler des recommandations opérationnelles pour bâtir une collaboration institutionnelle pérenne et efficace.

## Matériels et méthodes

Pour traiter cette problématique, une méthodologie mixte, qualitative et quantitative, a été mobilisée, articulant analyse documentaire et enquêtes de terrain.

L'analyse documentaire a d'abord été réalisée avec un examen approfondi des textes législatifs et réglementaires régissant les transports urbains et la décentralisation en Côte d'Ivoire, ainsi que des rapports techniques et des études académiques pertinentes. Cette revue a couvert notamment la loi n° 2014-812 d'Orientation du Transport Intérieur (et son ordonnance modificative n° 2019-99), le décret n° 2019-100 créant l'AMUGA, les lois de transfert de compétences de 2003, le décret n° 2015-101 sur la police municipale, etc. L'objectif était de confronter le cadre légal de l'AMUGA aux prérogatives des collectivités afin d'identifier d'éventuels conflits de compétences ou contradictions juridiques (Konaré L., 2024, p. 157).

Parallèlement, un benchmark international a été entrepris sur les modèles d'AOMU ailleurs dans le monde, en s'appuyant sur la littérature (articles scientifiques, actes de colloques, blogs spécialisés) et des études de cas. Cette comparaison internationale a permis de dégager les facteurs de succès ou d'échec des AOMU dans divers contextes pour éclairer le cas abidjanais. Une collecte de données empiriques a été menée *in situ* afin de compléter l'analyse documentaire par la perception des acteurs locaux. Des entretiens semi-structurés ont été réalisés avec les principaux responsables des services techniques et financiers de plusieurs communes du Grand Abidjan, ainsi qu'avec des commandants de la police municipale. Ces entretiens, conduits à l'aide de guides d'entretien, visaient à recueillir les préoccupations concrètes des collectivités sur la gouvernance de l'AMUGA, les questions relatives au recouvrement des recettes de transport, à identifier les obstacles pressentis dans la collaboration et à recenser les attentes des élus locaux en matière de gouvernance des transports, ainsi que de gestion de la circulation et du stationnement. Par ailleurs, des

rencontres ciblées ont été tenues avec quelques élus locaux pour éclaircir le processus de désignation des représentants des collectivités au sein de l'AMUGA.

Enfin, une enquête quantitative par questionnaire a été administrée à des agents communaux (services financiers, techniques, police municipale) pour mesurer plus largement le degré d'acceptation de l'exercice par l'AMUGA des attributions de délivrance des autorisations de transport et de stationnement. Ce sondage a couvert 15 communes et a recueilli 45 réponses exploitables. Les résultats quantitatifs anonymisés ont été analysés sous forme de statistiques descriptives, tandis que les données qualitatives des entretiens ont été traitées par analyse thématique autour des thèmes récurrents : perception de l'AMUGA, crainte de perte de ressources, enjeux de coordination, etc.

Notons enfin que, par choix méthodologique, l'étude s'est principalement focalisée sur le point de vue des collectivités territoriales (*bottom-up*), sans engager directement de confrontation avec l'AMUGA elle-même, ce qui constitue une limite assumée de la recherche, mais évite d'emblée le biais d'une position défensive de l'institution. Il s'agit donc d'un parti pris méthodologique visant à faire émerger librement les attentes et critiques locales, quitte à ouvrir, dans la discussion, la nécessité d'un dialogue contradictoire ultérieur.

Avant l'analyse des résultats, une localisation de notre zone d'étude s'avère nécessaire.

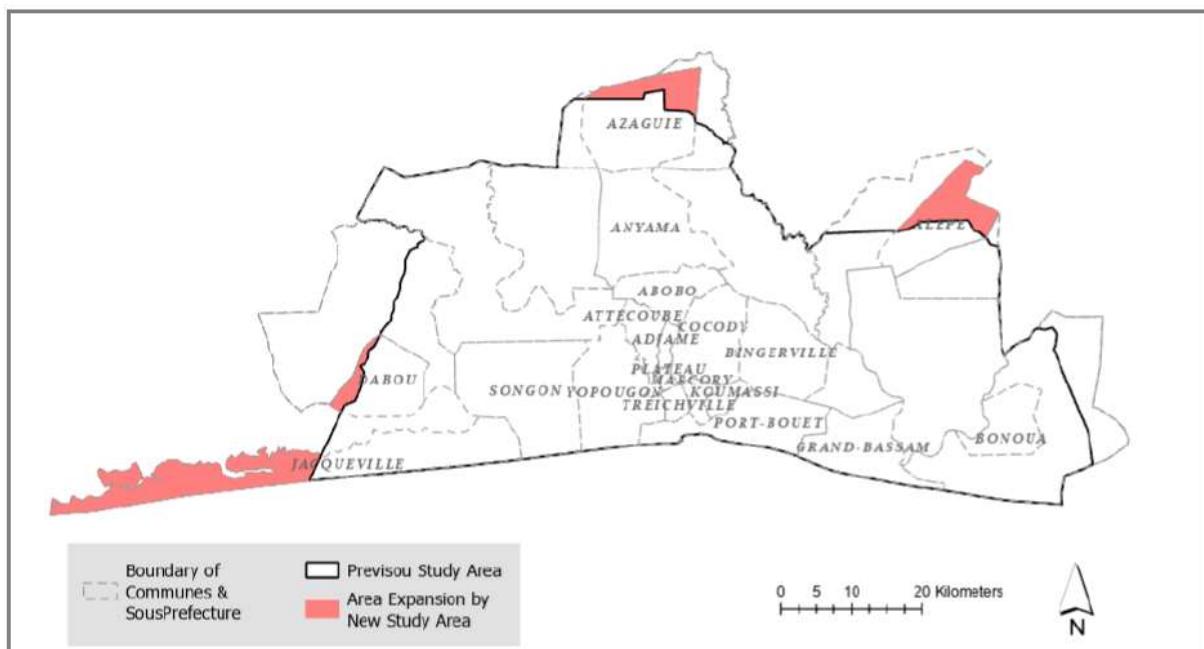


Figure : Carte de présentation du Grand Abidjan

Source : Rapport SDUGA 2040, 2024

Le terme « Grand Abidjan » est une notion théorique développée par les urbanistes au milieu des années 1990. Il ne constitue donc pas une entité administrative dotée de la personnalité juridique et morale. Il renvoie à une zone englobant, à divers niveaux d'urbanisation, l'influence globale de l'agglomération d'Abidjan. Cette « zone d'influence » a été identifiée dans les précédents Schémas Directeurs d'Abidjan et a été progressivement étendue au fil des années. La « Place de la République » au Plateau étant considérée comme le centre d'Abidjan, l'étendue actuelle de la zone du Grand Abidjan couvre environ 52 kilomètres à l'ouest, 61 kilomètres à l'est et 42 kilomètres au nord, à partir du centre.

## Résultats et analyses

### 1. État des lieux des AOMU dans d'autres contextes et comparaison avec l'expérience AGETU (2000-2014)

Pour mieux comprendre les conditions de réussite d'une collaboration entre une autorité de mobilité et les collectivités territoriales, il est instructif d'examiner plusieurs modèles d'AOMU à travers le monde et de les comparer à l'expérience ivoirienne passée de l'AGETU. L'analyse révèle un contraste net entre, d'une part, des systèmes où l'autorité organisatrice est impulsée par les collectivités elles-mêmes ou fortement ancrée localement, et d'autre part le cas de l'AGETU, caractérisé par une création *top-down* émanant de l'État central et perçue comme une ingérence par les acteurs locaux.

Pour ce faire, analysons l'exemple français, édifiant en la matière. En France, la gouvernance des transports urbains repose sur le principe de décentralisation et de coopération locale. Depuis la *LOTI* (1982) et la Loi d'Orientation des Mobilités (*LOM*, 2019), ce sont les collectivités territoriales, regroupées en intercommunalités, qui créent et pilotent les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur leur territoire (Durand A., 2020, p. 45). Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'organisme qui coordonne les transports publics dans la région parisienne. Son conseil d'administration regroupe la Région Île-de-France, la Ville de Paris, les départements et des représentants des intercommunalités, assurant ainsi une gouvernance partagée entre tous les échelons concernés. Les décisions d'IDFM résultent d'un consensus entre ces acteurs locaux. L'État ne joue qu'un rôle d'accompagnement législatif et financier. Ce modèle a l'avantage d'éviter les conflits de compétences, car l'AOM émane directement des collectivités, qui lui déléguent formellement leurs attributions en matière de transport. Ainsi, les enjeux de légitimité locale et de chevauchement de pouvoirs se posent peu en France, car l'autorité de transport est en réalité le bras armé des collectivités (Thomas M., 2019, p. 73). On constate également que le financement des transports est partagé : versement mobilité (taxe transport) prélevé localement, participation des collectivités aux investissements, contrats de service avec les opérateurs, etc. (IDFM., 2022, p. 34). Ce modèle collaboratif et contractuel a inspiré de nombreux pays et contraste fortement avec le schéma initial de l'AGETU en Côte d'Ivoire.

En Afrique de l'Ouest, un exemple souvent cité est celui du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). Crée en 1997, le CETUD est placé sous la tutelle du Ministère des Transports sénégalais, mais son fonctionnement intègre étroitement les collectivités territoriales de Dakar et de Thiès, ainsi que les transporteurs privés. Son Assemblée plénière comprend des représentants de la ville de Dakar, des communes, de la région et même des associations de chauffeurs, ce qui en fait une structure de gouvernance participative (Diagne M., 2018, p. 122). Les attributions du CETUD sont bien délimitées pour compléter celles des communes et non les concurrencer. Dans ce schéma, le CETUD planifie le réseau, professionnalise les opérateurs informels, coordonne les projets d'infrastructures, mais ne perçoit pas directement les taxes locales de transport ni ne gère les voiries communales. Ainsi, aucun conflit de périmètre n'existe avec les mairies. Celles-ci conservent leurs prérogatives de police du stationnement et de délivrance de certaines autorisations locales. En retour, les communes collaborent pleinement avec le CETUD pour la réussite des projets, comme en témoignent les projets de réorganisation des lignes de bus et de construction de gares routières modernes, dans lesquels les communes ont pris une part active. Le cas dakarois montre donc l'importance de définir clairement le partage des rôles et d'associer les collectivités dans la gouvernance de l'autorité de transport pour éviter les tensions.

Un autre exemple notable est celui de Lagos, au Nigeria. La mégapole de plus de 14 millions d'habitants a mis en place, en 2007, la Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA), souvent citée comme un modèle africain innovant. La LAMATA, bien qu'initiée

par l'État de Lagos, a adopté une approche de coordination à multi-niveaux. Son conseil inclut des représentants des gouvernements locaux (Local Government Areas) et des acteurs du secteur privé. Elle fonctionne selon un principe de financement conjoint à travers des fonds d'investissement alimentés par l'État de Lagos, la Banque Mondiale et une partie des recettes tarifaires. La LAMATA ne s'est pas substituée aux municipalités dans tous les domaines. Elle a planifié et régulé les grands axes de transport, notamment le BRT de Lagos, tandis que les municipalités conservent la gestion de la voirie secondaire et du trafic local. Ce dialogue régulier entre niveaux de gouvernance, associé à une forte capacité technique de l'agence, a permis d'implémenter avec succès le système de Bus Rapid Transit (BRT) et le métro, et de rationaliser l'offre de transport sans confrontation majeure (Adebayo K., 2019, p. 88). Pour Abidjan, l'expérience de la LAMATA souligne qu'une approche régionale centralisée peut fonctionner si elle est adaptée au contexte local par une intégration des autorités municipales dans le processus décisionnel et une répartition claire des responsabilités.

Quant à l'AGETU, première AOMU du Grand Abidjan (2000-2014), elle se distingue des cas précédents par son manque d'ancrage local et les conflits systémiques qui en ont découlé. Créée par décret national, l'AGETU se voyait confier un monopole d'organisation des transports urbains, au détriment des compétences municipales. Certes, la ville d'Abidjan était actionnaire de l'AGETU à hauteur d'environ 10 % du capital et siégeait à son conseil d'administration, mais dans les faits, la gouvernance de l'agence restait largement contrôlée par l'État à travers le Ministère des Transports et les bailleurs internationaux tels que la Banque Mondiale (Zoro Bi N., 2001, p. 8). Les communes d'Abidjan, quant à elles, n'avaient qu'une voix consultative faible au sein des instances, ce qui a suscité d'emblée méfiance et frustration locales. En pratique, l'AGETU a rapidement empiété sur des prérogatives clés des municipalités : elle a entrepris de délivrer elle-même les autorisations de transport pour les minicars et taxis, et de gérer les gares routières d'Abidjan, notamment la grande gare d'Adjame, sources de revenus jusque-là attribuées aux communes (Meïté Y., 2014, p. 107). Cette situation a engendré un conflit financier direct. Les communes ont vu leurs recettes diminuer ou stagner, tandis que l'AGETU peinait à les remplacer par une amélioration tangible du service. Par exemple, la commune d'Adjame estimait à l'époque son manque à gagner à plus de 60 millions FCFA par an sur les taxes de stationnement des taxis communaux qui lui échappaient (Konaré L., 2024, p. 53), un montant non compensé par l'État ou l'AGETU. Cette dernière, en retour, n'avait pas les moyens d'investir massivement ni de réguler l'informel, d'où un ressentiment des mairies, convaincues de subir une double peine : celle de la perte de revenus sans amélioration visible du transport.

En résumé, l'état des lieux comparatif fait ressortir quelques principes structurants. Dans un premier temps, les AOMU qui fonctionnent sont celles où les collectivités territoriales sont parties prenantes de la gouvernance et conservent un rôle actif, soit en étant à l'origine de l'initiative, comme ce fut le cas en France, soit en étant étroitement associées, comme les exemples de Dakar et de Lagos. Secundo, la clarification du périmètre de compétences est cruciale. Une AOMU doit éviter d'usurper des attributions locales existantes sans accord, sous peine de déclencher des conflits de pouvoir et d'intérêts financiers (Lombard J., 2006, p. 30). Troisièmement, le partage des ressources doit être équitable. Si une autorité centrale capte des recettes auparavant locales, un mécanisme de compensation ou de redistribution doit être prévu, comme le souligne la loi ivoirienne de 2003 sur les finances locales, qui envisage la rétrocession d'une quote-part des taxes en cas de transfert de compétences, disposition restée inappliquée dans le cas de l'AGETU (Konaté M., 2010, p. 54). L'AGETU a péché sur l'ensemble de ces points, apparaissant comme un organisme parachuté, trop centré sur le niveau étatique et en dysharmonie avec le processus de décentralisation. Ces constats fournissent un éclairage essentiel pour aborder la situation actuelle de l'AMUGA et déceler si, dans son décret de création et sa mise en œuvre, subsistent les mêmes failles susceptibles de compromettre sa mission.

## **2. Failles du décret de création de l'AMUGA et points de friction potentiels avec les collectivités**

L'examen du décret n° 2019-100 du 30 janvier 2019 portant organisation et fonctionnement de l'AMUGA, confronté au cadre légal ivoirien de la décentralisation et aux pratiques actuelles, met en évidence plusieurs failles juridiques et institutionnelles. Les principaux problèmes identifiés concernent : (i) la représentation déséquilibrée des collectivités au sein de l'AMUGA, (ii) le chevauchement des compétences en matière d'autorisations de transport et de gestion du domaine public, et (iii) l'exercice indu par l'AMUGA de prérogatives de police de la circulation normalement dévolues aux maires. Ces failles rappellent étroitement celles qui avaient plombé l'AGETU, ce qui est d'autant plus préoccupant.

### **2.1 Représentation des collectivités au Conseil Stratégique de l'AMUGA**

L'article 4 du décret de 2019 fixe la composition du Conseil Stratégique, organe décisionnel de l'AMUGA. Il prévoit la présence de six communes sur dix-neuf concernées et du District Autonome d'Abidjan, aux côtés des représentants de l'État (ministères des Transports, de la Construction, de l'Intérieur, etc.) et des opérateurs de transport. Le choix des six communes n'est pas détaillé dans le décret, sinon qu'il doit se faire selon des critères définis par arrêté, ce qui n'est pas actuellement le cas. En l'occurrence, une répartition géographique avait été implicitement suivie : trois communes du nord et trois du sud d'Abidjan.

Cette limitation du nombre de communes représentées pose un double problème d'inclusivité et de légalité. D'une part, aucune des treize autres communes du Grand Abidjan n'a voix de représentation, pas plus que les quatre régions périphériques, ce qui signifie qu'une majorité de collectivités est exclue de la gouvernance de l'AMUGA. Or, chaque commune et chaque région est une entité juridiquement autonome en droit ivoirien ; rien ne permet à une commune de représenter les intérêts d'une autre sans mandat explicite. On se retrouve donc avec un Conseil Stratégique qui ne reflète pas la réalité du périmètre de l'AMUGA, situation que dénoncent les élus non représentés (UVICOCI, compte rendu de réunion du 10/03/2022). D'autre part, le décret de 2019, en son article 8, indique que les communes membres sont désignées par l'UVICOCI. Dans les faits, l'UVICOCI n'a pas organisé de processus de désignation formel. Les communes siégeant actuellement l'ont été de manière ad hoc, certaines parce qu'elles hébergent des gares ou infrastructures majeures, d'autres sans critère clair (Konaré L., 2024, p. 77). Cette absence de procédure transparente et inclusive crée un malaise parmi les communes exclues, qui craignent que leurs spécificités locales ne soient pas prises en compte dans les décisions de l'AMUGA. Par exemple, le maire d'Anyama, commune en forte croissance au nord d'Abidjan, a publiquement regretté de ne pouvoir faire valoir les besoins de sa commune en matière de transport urbain auprès de l'AMUGA (notre enquête, 2024). On identifie ici un risque de fracture institutionnelle. Les collectivités non associées pourraient être tentées de contester ou de bouder les initiatives de l'AMUGA qui les concernent, n'ayant pas été parties prenantes en amont.

En outre, la composition actuelle déséquilibre les échelles de gouvernance. Le District d'Abidjan, entité hybride de l'État, est présent d'office, alors que les régions périphériques (Lagunes, Grands-Ponts, etc.), pourtant compétentes sur certaines voiries et aménagements, sont absentes. Cette situation contrevient à l'esprit de la décentralisation, qui prône la concertation inter collectivités dès lors qu'un projet dépasse le ressort d'une seule entité. On peut y voir une faille du décret, qui aurait dû prévoir une représentation plus large, par exemple via des collèges intercommunaux ou interrégionaux.

En somme, la gouvernance actuelle de l'AMUGA apparaît peu légitime aux yeux de nombreuses communes, ce qui constitue une entrave potentielle à une collaboration sereine.

## **2.2 Chevauchement des compétences en matière d'autorisations et de gestion du domaine public**

C'est sans doute la faille la plus sensible, car elle touche au nerf de la guerre : les « finances », tout en soulevant des questions juridiques. Le décret de 2019, en son article 5, confère à l'AMUGA la mission de « délivrer les autorisations d'exploitation de transport public de personnes et les autorisations de stationnement y afférentes dans le périmètre du Grand Abidjan ». Autrement dit, l'AMUGA se voit attribuer le pouvoir d'émettre les licences ou agréments pour les minibus (*gbakas*), les taxis communaux et intercommunaux, ainsi que les permis de stationner sur les gares routières et arrêts. Or, selon le droit en vigueur, ces prérogatives relevaient jusqu'alors des collectivités territoriales : depuis la loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 sur le transfert de compétences, les communes sont compétentes pour organiser les transports publics locaux et délivrer des autorisations aux transporteurs, percevant à ce titre des taxes de stationnement et de transport (confirmé par l'article 194 de la loi n° 2012-1128 sur les collectivités). Cette disposition de 2019 crée donc un conflit de compétence direct. Théoriquement, l'ordonnance n° 2019-99 modifiant la LOTI de 2014 a élevé l'AMUGA au rang d'autorité organisatrice, ce qui surplombe les compétences communales. Mais aucune mesure transitoire n'a été prévue pour opérer ce transfert en douceur. Le décret de création de l'AMUGA ne mentionne pas comment seront compensées les collectivités de la perte de ces recettes, ni comment s'articulera concrètement la délivrance des autorisations sur le terrain. Dans la pratique actuelle, une situation de flou règne. Certaines communes ont continué de délivrer leurs autorisations comme auparavant, invoquant qu'aucun arrêté d'application n'est venu préciser les modalités d'intervention de l'AMUGA. D'autres communes ont tenté de s'y opposer, créant localement des tensions. Par exemple, la mairie de Grand-Bassam, considérant l'AMUGA comme seule compétente sur le transport interurbain, a suspendu en 2020 la délivrance de ses propres permis pour les minicars vers Abidjan. Résultat : les transporteurs locaux se sont retrouvés sans autorisation valide pendant plusieurs mois, jusqu'à ce qu'un arrangement officieux soit trouvé avec l'AMUGA (notre enquête, 2024). Cette anecdote illustre le vide juridique opérationnel et ses conséquences. Du point de vue financier, l'enjeu est de taille. Les taxes liées aux transports publics constituent une source non négligeable de revenus pour de nombreuses communes d'Abidjan. L'enquête menée auprès des services financiers municipaux a permis de quantifier ces montants. Par exemple, la commune de Treichville perçoit environ 25 millions FCFA par an en redevances diverses auprès des taxis communaux et autobus locaux ; Adjame, avec sa gare centrale, engrange plus de 60 millions FCFA par an rien que via les tickets journaliers de stationnement des *wôrô-wôrô* et *gbakas* (Rapport annuel DGDDL, 2024, P 56). Si l'AMUGA prenait en charge ces collectes, ces sommes échapperaient aux budgets communaux déjà limités. Or, aucun mécanisme de péréquation n'est en place pour redistribuer ces recettes. La loi n° 2003-489 prévoyait certes que si des compétences locales sont transférées à un autre organisme, la loi de finances doit déterminer le partage des produits de taxes à rétrocéder aux collectivités. Mais depuis 2019, aucune loi de finances n'a établi une telle clé de répartition (Ministère de l'Économie, Rapport 2020). Les communes voient l'AMUGA comme un concurrent venant amoindrir leurs ressources financières (un maire a parlé de « spoliation » lors de nos enquêtes en 2024), tandis que l'AMUGA considère avoir besoin de ces ressources pour fonctionner. En l'état actuel du décret, l'AMUGA est dans son droit de réclamer l'exclusivité, mais mettre en œuvre cette prérogative sans compensation équivaut à raviver le conflit d'intérêts financiers qui avait conduit à la fronde contre l'AGETU. De plus, une contradiction légale subsiste concernant le domaine public. L'ordonnance de 2016 sur les titres d'occupation du domaine public précise que seuls l'État et les collectivités sont propriétaires du domaine public. Or, les voiries urbaines communales, y compris les trottoirs et les aires de stationnement, font partie du domaine public communal (décret n° 84-851). Comment l'AMUGA peut-elle alors autoriser l'occupation de ces espaces sans l'accord ou la

délégation de la commune concernée ? Juridiquement, cela fragilise les actes d'autorisation que prendrait l'AMUGA. Ils pourraient être attaqués pour incompétence de l'autorité signataire.

En somme, la faute du décret ici est d'avoir attribué à l'AMUGA des compétences opérationnelles qui entrent en conflit direct avec le cadre légal de la décentralisation, sans prévoir ni ajustement législatif ni dispositif de partage financier.

### **2.3 l'initiative de l'AMUGA en matière de régulation de la circulation à travers les aides-régulateurs**

Un autre point de tension relevé est l'initiative prise par l'AMUGA, dès 2020, de déployer des équipes « d'aides-régulateurs » sur certains carrefours d'Abidjan pour fluidifier la circulation aux heures de pointe. Ces agents ont été vus notamment sur la voie express de N'Dotré, à Cocody et à Yopougon, tentant d'ordonner le stationnement des gbakas et de faire respecter la priorité aux feux, comme en témoigne ce cliché pris sur la voie Y4 à Cocody.



**Photo : aides-régulateurs organisant la circulation au rond-point Ancien Camp à Cocody**  
Source : notre enquête, 2025

Si l'intention d'améliorer la fluidité est louable, elle se heurte à une opposition ferme des municipalités et de la police locale. En effet, la police de la circulation à l'intérieur des communes est une compétence de police municipale sous l'autorité du maire, en vertu de l'article 192 de la loi n° 2012-1128 et du décret n° 2015-101 du 18 février 2015 sur la police municipale. Ces textes stipulent clairement que les policiers municipaux sont chargés de réguler la circulation et de veiller à la fluidité du trafic dans leur commune. Or, les « aides-régulateurs » de l'AMUGA n'ont aucun statut légal. Ils ne sont ni des policiers municipaux, ni des agents des collectivités, ni des officiers de police judiciaire. Leur présence sur la voirie peut même être perçue comme illégale en cas d'arrêt des véhicules ou du fait de donner des instructions aux usagers. Plusieurs maires, par courrier au Ministère des Transports en 2021, ont dénoncé cette pratique en soulignant qu'elle empiète sur leurs pouvoirs de police et crée

des doublons inefficaces sur le terrain. La commune d'Abobo, par exemple, a ordonné à sa police municipale de ne pas coopérer avec les aides-régulateurs, considérant qu'il s'agissait d'une initiative unilatérale de l'AMUGA non concertée (entretien avec un membre de la police d'Abobo, 2024). En l'absence de base légale, cette action expose l'AMUGA à un rejet des collectivités et même à des recours. Juridiquement, c'est une zone grise, car l'AMUGA n'a pas qualité pour verbaliser ni pour contraindre des usagers. Là encore, on retrouve une erreur structurelle du dispositif. Au lieu de se cantonner à un rôle de coordination, l'AMUGA est tentée de dédoubler une fonction exécutive locale (la gestion du trafic) pour combler un manque, ce qui la met en porte-à-faux. En outre, cela a des implications en termes de responsabilité. Que se passerait-il en cas d'accident sur un carrefour où un aide-régulateur a mal orienté la circulation ?

La responsabilité de la commune pourrait être engagée sur son territoire, alors même qu'un agent non commissionné y intervenait. Ce risque légal aggrave la méfiance des municipalités, qui ont exprimé le souhait que l'AMUGA « cesse immédiatement ces brigades mobiles illégales » (lettre conjointe de cinq maires au Préfet d'Abidjan, mars 2022). Le décret de 2019, en ne définissant pas clairement les limites d'intervention de l'AMUGA en matière d'attributions de police, a laissé la porte ouverte à ce genre de dérive fonctionnelle.

En synthèse, cette analyse du cadre institutionnel actuel fait ressortir que l'AMUGA, dans sa configuration présente, cumule plusieurs points de conflit latent avec les collectivités : une gouvernance perçue comme non inclusive, des attributions financières concurrentes de celles des communes et des initiatives sur le terrain contestant l'autorité locale. Toutes ces situations figuraient déjà parmi les causes de la crise de l'AGETU en son temps. Il est donc urgent de prendre des mesures pour pallier ces failles, sous peine de reproduire le scénario du passé. La section suivante expose les recommandations concrètes et les pistes de réforme pour améliorer durablement la collaboration institutionnelle entre l'AMUGA et les collectivités.

### **3. Recommandations concrètes pour une collaboration institutionnelle durable entre l'AMUGA et les collectivités territoriales**

À la lumière des constats précédents, notre étude propose une série de recommandations opérationnelles afin d'instaurer un cadre de collaboration pacifié et pérenne entre l'AMUGA et les collectivités territoriales du Grand Abidjan. Ces recommandations s'articulent autour de trois grands axes d'action : (i) la réforme de la gouvernance institutionnelle de l'AMUGA, (ii) la mise en place d'un mécanisme de péréquation financière, et (iii) le développement d'outils de coopération technique et de financement conjoint à travers les structures intercommunales.

#### **3.1- Vers une AMUGA co-gérée avec une réforme de la gouvernance et la clarification des compétences**

Il est primordial de revoir la composition du Conseil Stratégique de l'AMUGA pour le rendre véritablement représentatif dans le périmètre de transport concerné. Concrètement, nous recommandons de modifier les articles 3 et 8 du décret 2019-100 afin de créer un système de représentation par échelons. Toutes les communes du Grand Abidjan ainsi que les 4 conseils régionaux doivent pouvoir participer, d'une manière ou d'une autre, aux décisions. Compte tenu du nombre élevé d'entités (24 au total), il serait opportun de passer par la création d'associations intercommunales et interrégionales de transport. Par exemple, les 19 communes pourraient se regrouper au sein d'une Association Intercommunale de Transport Urbain d'Abidjan (AITUA) et les 4 régions au sein d'une Association Interrégionale. Ces deux structures éliraient chacune en leur sein un certain nombre de représentants, par exemple 5 pour les communes et 2 pour les régions, qui siégeraient au Conseil Stratégique de l'AMUGA. Ce mécanisme garantirait que chaque collectivité se sente représentée à travers une démarche

collective et consensuelle, plutôt que par des nominations arbitraires. Il conviendrait de ce fait d'augmenter le nombre de sièges alloués aux collectivités dans le Conseil. Actuellement 7 (6 communes + 1 District), on pourrait passer à au moins 10 sièges locaux. Par exemple, 1 pour le District, 6 pour les communes via l'AITUA, 3 pour les régions via l'Association Interrégionale. L'État central conserverait ses représentants, mais n'aurait plus la majorité absolue, ce qui forcerait un dialogue et la recherche de compromis. Cette réforme nécessite une modification du décret, que l'on peut raisonnablement obtenir en Conseil des ministres sur proposition du Ministère des Transports, avec l'appui du Ministère de l'Intérieur (tutelle des collectivités). Par ailleurs, pour lever toute ambiguïté, on suggère de modifier l'article 12 du décret concernant les incompatibilités, en précisant que les fonctions électives nationales sont incompatibles avec un siège au Conseil Stratégique. Ainsi, un maire ou un président de région ne pourrait pas y siéger en personne, alors que cette présence directe des élus locaux de premier rang serait un signe fort de gouvernance partagée. En résumé, ces ajustements visent à faire de l'AMUGA un véritable espace de concertation inter-collectivités, plutôt qu'une structure perçue comme extérieure.

Redéfinir le rôle de l'AMUGA à travers la coordination stratégique plutôt qu'opérationnelle. L'AGETU a été perçue comme un « super prestataire » voulant tout faire à la place des communes. Pour éviter ce travers, l'AMUGA devrait se recentrer sur ses fonctions régaliennes d'organisation et de régulation, et déléguer ou laisser aux collectivités les fonctions de gestion courante opérationnelle. Concrètement, nous préconisons de réécrire les articles 4 et 5 du décret de 2019 de manière à supprimer toute attribution opérationnelle directe de l'AMUGA. Nous proposons également que le pouvoir de délivrance des autorisations de transport et de stationnement soit explicitement renvoyé aux collectivités territoriales. Cette clarification pourrait prendre la forme soit d'une disposition insérée dans un nouveau décret. Dans le même esprit, l'AMUGA devrait abandonner toute velléité d'exercer la police du trafic. Pour cela, nous recommandons officiellement de mettre un terme au projet de brigades d'aides-régulateurs. À la place, l'AMUGA pourrait financer et coorganiser avec les communes des campagnes de formation pour les agents de police municipale sur la régulation du trafic, ou fournir des équipements (sifflets, chasubles, panneaux) pour améliorer la visibilité des policiers aux carrefours.

**3.2 Mécanisme de péréquation et partage des ressources financières**  
Comme développé précédemment, le partage des ressources fiscales liées au transport est un enjeu capital. Nous recommandons d'instaurer un système de péréquation financière formalisé entre l'AMUGA et les collectivités pour toutes les recettes provenant des taxes de stationnement et des autorisations de transport. Une modalité pratique serait de confier le recouvrement de ces taxes à un organisme neutre, par exemple la Direction générale des impôts ou à un opérateur privé, qui collecterait auprès des transporteurs les redevances via des plateformes numériques de paiement, puis reverserait les fonds dans un compte unique. Ce compte serait ensuite réparti périodiquement selon une clé de répartition prédefinie entre l'AMUGA et les différentes catégories de collectivités. Sur la base des besoins estimés et de la contribution de chacun au service, nous proposons à titre indicatif une clé de 15 % pour l'AMUGA, qui servirait à financer ses études, sa coordination et ses projets structurants, de 25 % pour le District Autonome d'Abidjan, de 10 % pour les régions périphériques et de 50 % pour les communes du Grand Abidjan, répartis au prorata du nombre de véhicules ou du volume de trafic sur leur territoire. Cette clé pourrait bien sûr être ajustée en concertation. L'essentiel est qu'elle assure que tous reçoivent une part et que l'AMUGA ne capte pas la totalité. Une telle péréquation nécessite une base légale solide, idéalement intégrée dans la Loi de finances, avec une disposition attribuant ces pourcentages.

### **3.3 Outils de coopération technique et co-financement des projets**

Pour qu'une collaboration s'inscrive dans la durée, il faut aussi créer des habitudes de travail en commun, des projets menés main dans la main et renforcer la confiance mutuelle par la connaissance réciproque. Dans cette optique, nous formulons plusieurs recommandations plus opérationnelles :

- Institutionnaliser des équipes mixtes AMUGA-collectivités : cette pratique permettrait de mettre en place des groupes de travail mixtes sur des projets spécifiques ;
- Renforcer les capacités et le partage d'expertise : cela passe par la mise en œuvre d'un programme de formation conjoint à destination des personnels des collectivités et de l'AMUGA. Il pourrait s'agir d'ateliers trimestriels, animés par des experts (CEREMA France, JICA, Banque Mondiale, etc.), sur des thèmes bien précis ;
- Créer une plateforme numérique collaborative : sous la forme de DigitalTransport4Africa déjà entamée, dans laquelle l'AMUGA jouerait le rôle d'administrateur ;
- Financer conjointement des infrastructures et services : cela permettrait la mise en place d'un modèle de cofinancement des projets de transport entre l'AMUGA et les collectivités.

L'ensemble des recommandations vise à bâtir un modèle de gouvernance plus intégré et participatif entre l'AMUGA et les collectivités. Si elles sont mises en œuvre, on peut espérer en tirer plusieurs bénéfices : une réduction des conflits d'intérêts, une amélioration de la qualité du transport public et un renforcement de la confiance institutionnelle sur le long terme.

## **Discussion**

Historiquement, trois types de villes ont été définis pour décrire l'évolution des formes urbaines et des modes de transport : la ville piétonne, la ville du transport en commun et la ville automobile (Schaeffer & Sclar, 1975).

La superficie de la ville piétonne est limitée à quelques hectares, les densités de population y sont particulièrement fortes, généralement entre 10 000 et 20 000 habitants/km<sup>2</sup>. La croissance démographique se traduisait par une densification de l'aire urbaine. La ville piétonne correspond à la forme urbaine pré-industrielle dans les pays industrialisés.

La ville du transport en commun est celle qui a émergé avec l'avènement de la bicyclette, du tramway et du rail urbain entre 1860 et 1940. Ces modes de transport ont permis d'étendre la ville héritée autour des lignes de transport en commun. Les villes se sont étalées de 10 à 20 km sous une forme « étoilée ». Les densités de population deviennent plus faibles, entre 5 000 et 10 000 habitants/km<sup>2</sup>.

La ville automobile est apparue après la Seconde Guerre mondiale dans les pays développés avec une généralisation de la motorisation. L'accès à l'automobile pour les ménages s'est traduit par une urbanisation diffuse autour du centre historique. Les investissements massifs dans des infrastructures routières ont permis un étalement dans l'espace dans un rayon de 50 km, avec une densité de population de l'ordre de 1 000 à 2 000 habitants/km<sup>2</sup> (Soulas C. & Papon F., 2003).

L'analyse que nous pouvons tirer de ce phénomène, en le ramenant au contexte du Grand Abidjan, est qu'au fur et à mesure que la population est en forte croissance, plus la pression sur les infrastructures se fait ressentir et plus l'étalement urbain accroît la motorisation. Pour cela, l'État devrait anticiper avec des actions de planification rigoureuse, telles que la mise en place des AOMU pour coordonner les actions et prendre des mesures coercitives par la mise en place de nouvelles réglementations afin de faire face à cette dynamique urbaine. Les résultats et recommandations présentés ci-dessus témoignent de cette dynamique depuis les années 2000 avec la création de l'AGETU. Cependant, la nécessité d'une profonde adaptation du cadre actuel pour assurer une coexistence harmonieuse entre l'AMUGA et les collectivités du Grand Abidjan s'impose. En discutant ces éléments, plusieurs points méritent attention

quant à leur mise en pratique et leurs implications plus larges. Tout d'abord, on peut s'interroger sur la faisabilité politique de ces réformes. Intégrer davantage les collectivités dans la gouvernance de l'AMUGA signifie pour l'État central partager un pouvoir qu'il n'est pas toujours prompt à concéder. Le souvenir de l'AGETU a pu inciter l'État à encadrer fermement l'AMUGA au départ. Cependant, notre analyse comparative montre que cette ouverture est un gage de réussite à long terme, comme en témoigne l'exemple de la CETUD à Dakar avec des compétences balisées et un périmètre d'intervention bien défini (Diagne M., 2018, p. 122). En France, la légitimité des AOM tient à l'ancrage local et au partage des décisions, ce qui réduit les frictions et stabilise l'action publique (Durand A., 2020, p. 45 ; Thomas M., 2019, p. 73). Le financement mixte, fondé sur des règles connues, consolide cette stabilité organisationnelle (IDFM, 2022, p. 34). À Lagos, la réussite du BRT illustre l'effet d'une coordination multi-niveaux adossée à des capacités techniques et à un partage clair des rôles (Adebayo K., 2019, p. 88).

Dès lors, la faisabilité politique d'une réforme plus inclusive à Abidjan apparaît crédible. L'ouverture de la gouvernance n'est pas une concession symbolique : c'est un facteur de performance, comme le montrent ces cas de référence. À l'inverse, l'expérience AGETU a illustré les coûts d'un modèle *top-down* : faible appropriation, tensions budgétaires et contestations locales (Zoro Bi N., 2001, p. 8 ; Meïté Y., 2014, p. 107). Ces constats recoupent nos résultats sur la représentativité insuffisante et la défiance institutionnelle. Ils justifient un plaidoyer coordonné des communes via l'UVICOCI afin d'ancrer la co-décision au sein du conseil stratégique (UVICOCI, 10/03/2022). Les documents de décentralisation en Côte d'Ivoire évoquent déjà la notion de coopération intercommunale renforcée (Min. Intérieur, Rapport PSDM 2024, p. 123), ce qui pourrait servir de levier argumentatif. Sur le plan juridique, la littérature insiste sur la clarté des compétences. Les chevauchements nourrissent les conflits d'autorité et fragilisent l'action publique (Lombard J., 2006, p. 30). Sur ces propositions, nos résultats convergent. La plupart des recommandations, à travers la modification du décret, la création des associations de collectivités, etc., sont faisables sans révolution législative, hormis peut-être la révision de la loi de finances. Par ailleurs, nos recommandations sur la coopération technique rejoignent des enseignements éprouvés. À Dakar, la professionnalisation de l'offre et la co-planification ont reposé sur des dispositifs mixtes et des outils communs, ce qui a renforcé la confiance et l'exécution des projets (Diagne M., 2018, p. 122). À Lagos, l'adossement de la régulation à des compétences techniques et à un système d'information partagé a été un levier d'implémentation du BRT (Adebayo K., 2019, p. 88). Nos propositions d'équipes mixtes, de formations conjointes et de plateformes collaboratives prolongent ces logiques. Elles traduisent la comparaison internationale en instruments opérationnels pour Abidjan.

Enfin, il faut maintenir un cadre de durabilité dans la collaboration proposée. Le facteur humain est déterminant. La meilleure architecture institutionnelle peut être sapée par des comportements de défiance ou des changements politiques. Les recommandations intègrent d'ailleurs la formation et l'instauration d'espaces de dialogue pour créer une culture de confiance. Cependant, il faudra sans doute du temps pour que les mentalités évoluent dans un contexte marqué par une centralisation excessive du pouvoir.

## Conclusion

La présente recherche, consacrée à l'établissement d'un cadre de collaboration pacifique entre l'AMUGA et les collectivités territoriales du Grand Abidjan pour améliorer le transport urbain, aboutit à un constat central. Sans une refonte de la gouvernance actuelle, l'AMUGA risque de connaître le même sort que sa devancière, l'AGETU. Les analyses menées ont mis en exergue que les faiblesses structurelles qui avaient conduit à l'échec de l'AGETU (chevauchement d'attributions, exclusion des acteurs locaux, conflits sur les ressources

financières, etc.) se retrouvent pour une large part dans le dispositif de l'AMUGA tel que défini en 2019. Toutefois, loin de conclure à une fatalité, l'étude propose une feuille de route concrète pour transformer cette autorité naissante en un véritable outil de gouvernance collaborative au service d'une mobilité urbaine durable. Naturellement, la réalisation de cette vision ne va pas sans défis. Pour ce faire, il faudra une révision des textes de loi, la création d'instances de concertation et la mise en place d'instruments de financement partagés. Les limites de notre étude, comme le fait de ne pas avoir directement inclus le point de vue de l'AMUGA dans l'enquête, indiquent qu'une concertation réelle doit maintenant prendre le relais de l'analyse, pour affiner et adopter ces solutions. En ce sens, ce travail peut servir de base de discussion éclairée entre l'État, l'AMUGA et les collectivités.

Ne serait-il pas essentiel d'évaluer l'impact des politiques de mobilité durable dans les capitales africaines qui ont réussi l'intégration des AOMU ?

## Références bibliographiques

- Adebayo Kayode**, 2019 – LAMATA and the Challenges of Metropolitan Transport Governance, Lagos Metropolitan Transport, Technical Report, 88 p.
- Bertoncello Brigitte & Lombard Jérôme**, 2009 – « Abidjan, Dakar : les ingrédients d'une gestion recomposée des transports urbains », in *La ville à vendre ? Privatization of urban services in Africa*, Geocarrefour vol. 84/3, p. 591-605.
- CEREMA & CODATU**, 2023 – Atelier Coopération Mobilité Abidjan, Diaporama atelier Abidjan (mars 2023), 30 slides.
- CityPopulation.de**, 2022 – *Abidjan Department Population*, d'après Institut National de la Statistique CI, citypopulation.de (tableaux recensements 1998, 2014, 2021).
- Diagne Mouhamadou**, 2018 – « Le CETUD de Dakar : une gouvernance participative pour le transport urbain durable », *Les Cahiers Scientifiques du Transport* n° 73, p. 117-135.
- Durand Arnaud**, 2020 – *Décentralisation et transports urbains : l'expérience française des Autorités Organisatrices de la Mobilité*, Revue Transport Public n° 620, p. 42-47.
- Ile-de-France Mobilités**, 2022 – Rapport d'activité 2021, IDFM, Paris, 64 p. (gouvernance et finances d>IDFM).
- Konaré Ladji**, 2024 – *La coexistence collaborative entre l'autorité organisatrice de mobilité et les collectivités territoriales dans le domaine du transport public de personnes dans le Grand Abidjan*, Mémoire de Mastère Professionnel, INPHB-École des Ponts ParisTech, 414 pages (voir p. 178-185, 273-279, 334-343).
- Lombard Jérôme**, 2006, *Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar*, Géocarrefour, Vol. 81/2, Consulté en ligne (<https://doi.org/10.4000/geocarrefour.1913>), p. 167-174.
- Meïté Yéo**, 2014 – *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Strasbourg, 350 pages.
- Ministère de l'Intérieur CI**, 2012 – Loi n°2012-1128 du 13/12/2012 portant organisation des collectivités territoriales, Journal Officiel, 55 p. (voir art. 192-201).
- Ministère de l'Intérieur CI**, 2003 – Loi n°2003-208 du 07/07/2003 portant transfert et répartition de compétences de l'État aux collectivités territoriales, JO, 10 p. (voir art. 10).
- Ministère des Transports CI**, 2019 – Décret n°2019-100 du 30/01/2019 déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'AMUGA. Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire, 12 p.
- UVICOCI**, 2022, Comptes rendus des réunions statutaires (déc. 2021 à nov. 2022), Documents internes (désignation des représentants, doléances sur l'AMUGA), 15 p.
- Zoro Bi Nagoné**, 2001 – *Transports urbains et coordination institutionnelle : Premiers enseignements*. Agence des Transports Urbains (AGETU), Abidjan, 35 pages.