

La gouvernance de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan : le mandat de l'AMUGA

Expertise CODATU

Publication

Rédacteurs : Manon DEBAIN et Solène BAFFI

18 mars 2026



La gouvernance de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan : le mandat de l'AMUGA

L'État de Côte d'Ivoire à travers l'Ordonnance n°2019-99 du 30 janvier 2019 portant modification de la Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) de 2014 a **créé l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)**. La mise en place de cette autorité s'inscrit dans un processus plus global de décentralisation de la gouvernance de la mobilité et des transports urbains amorcé déjà depuis plusieurs décennies dans les pays du Nord, et plus récemment dans les pays du Sud, notamment en Afrique. Alors que ce type de structures se développent aujourd'hui à l'échelle du continent, l'AMUGA s'affirme progressivement comme une autorité centrale dans le paysage de la gouvernance des transports ivoirien selon des modalités qui méritent d'être soulignées et qui sont susceptibles d'inspirer d'autres métropoles à l'échelle internationale.

Retours sur l'évolution de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan

À la suite de la crise économique des années 1980 en Côte d'Ivoire, puis de la crise politique des années 2000, la capitale économique du pays a vu son offre de transports urbains marquée par le développement très rapide des services de **transport artisanal** (principalement les **minibus gbakas** et les **taxis collectifs wôrô-wôrôs**, auxquels se sont ajoutés plus récemment les **motos-taxis et tricycles en périphérie**). Ce développement a compensé l'insuffisance de **l'offre de transport collectif conventionné** assurée par la **SOTRA** (Société des Transports Abidjanais), opérant depuis les années 1960 dans le cadre d'une délégation de service public avec l'État¹.

En réponse à ces évolutions à la fin des années 90 et plus généralement dans le cadre du Programme d'Ajustement Structurel du Secteur des Transports (CI-PAST) promu par la Banque mondiale, le Gouvernement décide de mener en 1998 une réforme du secteur des transports terrestres en Côte d'Ivoire, assortie d'un certain nombre de mesures visant à améliorer le transport urbain à Abidjan.

En dépit des mesures mises en œuvre, la métropole a connu une forte **dégradation des conditions de déplacement** ces dernières années, **liée à la croissance de sa population** (+34,3 % de population dans le district entre 2014 et 2021²) **combinée à un fort étalement urbain** (des révisions de modélisations élaborées après 2021, dans le cadre de projets de l'AMUGA, intègrent des augmentations importantes de populations en périphérie allant jusqu'à +80 % sur certains secteurs). Cette dynamique s'est traduite par une augmentation de la demande en déplacements et donc de la congestion sur le territoire (avec des infrastructures ne pouvant suivre), de l'insécurité routière (avec des chauffeurs essayant par tous les moyens de circuler), des temps d'attente (avec une offre en

¹ L'État ivoirien possède 60,13% des parts de la SOTRA, 39,80% sont détenus par la société IVECO et 0,07% par le District Autonome d'Abidjan

² Recensement 2014 : <https://www.ins.ci/documents/rgph/ivoirien18plus.pdf>

Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2021 : <https://data.gouv.ci/datasets/recensement-de-la-population-ivoirienne>



transport insuffisante) et de la pollution atmosphérique. Le district d'Abidjan compte 6,3 millions d'habitants au dernier recensement de 2021.

Abidjan en quelques chiffres, la capitale économique ivoirienne représente³ :

- 60% du PIB national et 80% de l'emploi formel.
- 40% population urbaine nationale et 20% de la pop nationale (INS - 2019).
- Le Grand Abidjan est composé de 19 communes dont 16 constituent le District Autonome d'Abidjan + 3 sous-districts.
- De l'ordre de **17 millions de déplacements sur le Grand Abidjan** dont 7,25 millions en transports en commun, **avec des opérateurs non conventionnés (artisansaux) représentant près de 80% des déplacements en transports collectifs dans le Grand Abidjan. Une part prépondérante de la marche et des transports collectifs**, représentant chacun plus de 40% des déplacements.

Mode / moyens de déplacements	Proportion par mode /jour	Nombre de déplacements /jour	Part modale déplacements motorisés	Part modale en transports publics	Part modale en transports en commun
Marche	43,57%	7 363 330			
Taxis collectifs (Wôrô-wôrô)	13,84%	2 338 510	24,52%	30,15%	32,43%
Minibus (Gbaka)	19,18%	3 241 111	33,99%	41,79%	44,95%
Bus (SOTRA)	7,55%	1 276 090	13,38%	16,45%	17,70%
Transport par autocar	1,36%	229 606	2,41%	2,96%	3,18%
Bateaux-bus (SOTRA, STL, CITRANS)	0,74%	125 109	1,31%	1,61%	1,74%
Motos	1,36%	230 680	2,42%		
Taxis compteurs	3,23%	545 752	5,72%	7,04%	
Voiture particulière	9,17%	1 549 812	16,25%		
TOTAL	100%	16 900 000	100%	100%	100%

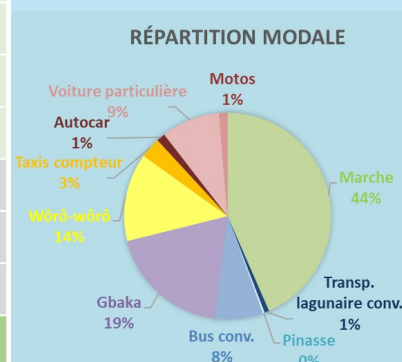


Fig 1 – Données de déplacements sur le Grand Abidjan en 2020, source : AMUGA

Créer une autorité locale pour répondre à la crise des transports urbains à Abidjan et penser la mobilité de tous

Etant donné la complexité des enjeux de mobilité à Abidjan, la nécessité de définir un cadre de gouvernance et une institution en charge des transports s'est imposée au tournant des années 2000. C'est dans ce contexte que le Gouvernement met en place dès 2000 un nouveau cadre institutionnel et réglementaire des transports terrestres, régi par l'ordonnance n°200-67 du 9 février 2000, déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres. Ce nouveau cadre aboutit notamment à la **création de l'Agence des Transports Urbains (AGETU) en charge de la**

³ Sources : Note sur la professionnalisation du transport artisanal / Etude de restructuration du réseau du GA / Modèle MMGA / SDUGA 2016 / Rapport diagnostic Climate Chance-Ministère des Transports de CI, 2019



gestion et de l'organisation des transports urbains à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU) d'Abidjan, créé à cet effet, et dont le périmètre élargi s'étend aux communes environnantes d'Anyama au nord, de Bingerville et Grand-Bassam à l'est, et de Dabou, Songon et Jacqueville à l'ouest.

Au niveau de la gouvernance des transports urbains à Abidjan, **l'AGETU est rapidement confrontée à la contestation de son autorité par les collectivités territoriales**. En effet, bien qu'ayant à l'origine accueilli favorablement le projet de création de l'AGETU et adhéré à son objet, les communes d'Abidjan montrent une certaine hostilité à son égard, considérant qu'elle s'approprie une part trop importante de leurs prérogatives en matière de transports urbains. À la suite de cette contestation, la dissolution de l'AGETU est actée le 6 août 2014. Un autre argument avancé pour mieux comprendre le choix fait de dissoudre cette institution concerne l'absence de ressources financières permettant à l'AGETU de fonctionner effectivement. Bien que les textes (ordonnance et décret) aient précisé les sources de financement à disposition, les changements institutionnels et l'instabilité politique de la période (renversement d'Henri Konan Bédié en 1999 par Robert Guéï, puis de ce dernier par Laurent Gbagbo en 2000), et d'autre part, les résistances opposées par les collectivités territoriales pour lesquelles le transfert des ressources au profit de l'AGETU entraînait un manque à gagner, expliquent les difficultés à mobiliser les fonds nécessaires. Aussi, pendant la brève existence de l'AGETU, celle-ci n'a pu se maintenir que de façon précaire grâce aux subventions de l'État, alors qu'il était prévu que des ressources propres lui assurent un budget équilibré dès sa création.

Parallèlement, **la gouvernance métropolitaine de la ville évolue** : l'entité qui dominait jusqu'alors était la **Ville d'Abidjan et les communes associées** sous des structures municipales traditionnelles. La loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'État aux collectivités territoriales a établi le principe selon lequel les collectivités territoriales exercent de plein droit les compétences que l'État leur transfère, notamment en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de voirie et, sous conditions, de transport⁴ : création, gestion et entretien des voies de communication, délivrance des autorisations de transport sur son périmètre propre. Dans les faits, bien qu'une partie des responsabilités liées aux infrastructures ait été transférée aux communes dans le cadre du processus de décentralisation, l'État conserve la maîtrise d'ouvrage des grands projets structurants. En pratique, les communes interviennent principalement sur des opérations plus légères : entretien courant de la voirie, aménagements de proximité, petits ouvrages de drainage ou de réhabilitation. **Ces différentes étapes et transferts aboutissent à la création du District Autonome d'Abidjan (DAA) en 2011** par le décret n° 2011-263 du 28 septembre 2011 portant organisation du territoire national en districts et régions⁵, enfin, par la loi n° 2014-453 du 5 août 2014⁶. Le District Autonome d'Abidjan est formalisé comme collectivité territoriale particulière dotée de personnalité morale et d'autonomie financière. Ce statut lui confère des compétences élargies : la protection de l'environnement, la gestion des ordures, la promotion du développement économique, social et culturel, la lutte contre l'insécurité, la planification de l'aménagement du territoire et la lutte contre les effets néfastes de l'urbanisation. Si la loi ne mentionne pas explicitement la compétence "transport", le District exerce néanmoins, par délégation ou pratique

⁴ <https://dcf.ci/dcf.ci/wp-content/uploads/2021/04/LOI-N%C2%B02003-208portant-transfert-de-compe%CC%81tences.pdf?utm>

⁵ <https://dcf.ci/dcf.ci/wp-content/uploads/2021/04/Decret-n%C2%B02011-263-du-28-09-2011-portant-organisation-du-territoire-national-en-Districts-et-en-Re%CC%81gions.pdf?utm>

⁶ <https://loidici.biz/2024/02/22/le-statut-du-district-autonome-dabidjan/lois-article-par-article/plus-de-textes-de-lois/49768/naty/?utm>



administrative, un rôle dans la gestion opérationnelle de certains services liés à la mobilité urbaine, relevant de ses attributions en matière d'aménagement et de gestion urbaine : la gestion et l'autorisation du transport artisanal intercommunal (mini bus (gbaka) et taxi collectif circulant entre communes du District), la réalisation, l'exploitation et la régulation des gares routières intercommunales, la gestion du stationnement sur les voiries métropolitaines, et la gestion des fourrières et enlèvements de véhicules. Ces missions, bien que non établies par la loi de 2014, s'appuient sur des arrêtés municipaux et décisions conjointes avec le Ministère des Transports, et traduisent un rôle croissant du District.

Concernant l'infrastructure routière, en parallèle de la création de la gouvernance de mobilité avec l'AGETU, **l'État crée l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)** par le décret n° 2001-592 du 19 septembre 2001, pour prendre en charge la programmation, l'entretien, la supervision et la gestion du réseau routier national et interurbain, dans le cadre de la réforme issue du CI-PAST. AGEROUTE est placée sous la tutelle technique du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier et la tutelle financière du Ministère de l'Économie et des Finances.

Enfin, le **BNETD (Bureau National d'Études Techniques et de Développement)** demeure tout au long de cette période un acteur transversal essentiel de la planification et du pilotage technique. Créé par le décret n° 98-25 du 28 janvier 1998 en évolution de la Direction Générale des Grands Travaux (DGTx) exerçant depuis 1978, le BNETD est le bureau d'expertise de l'État. Il accompagne le gouvernement ivoirien dans la conception, la mise en œuvre et le contrôle des grands projets de développement et agit comme un maillon de coordination interinstitutionnelle entre les ministères, les collectivités territoriales et les bailleurs de fonds. Il conduit de nombreuses études pour préparer la réorganisation du système de transport et les évolutions de gouvernance.

L'évolution de la planification de la mobilité à Abidjan du début des années 2000 témoigne d'une ambition de passer d'un mode « État-centré » vers un modèle « métropolitain intégré » : après l'ordonnance 2000-67 et la création de l'AGETU (même si dissolution par la suite), l'émergence du District Autonome d'Abidjan et la montée en puissance de l'AGEROUTE illustrent ce mouvement. Cette stratégie vise à intégrer transport collectif, circulation urbaine, modes actifs et zones périphériques dans un cadre institutionnel cohérent.

La gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan : affirmer le rôle d'une autorité à l'échelle de la métropole

En décembre 2013, plusieurs réformes consacrent le changement de stratégie concernant la réglementation des transports en Côte d'Ivoire. Aussi, **un nouveau cadre réglementaire est créé autour de la Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI)**⁷, régissant désormais le secteur du transport de la Côte d'Ivoire.

La stratégie du gouvernement ivoirien en matière de gouvernance des mobilités s'accompagne par la définition et la mise en œuvre d'un nouveau système de transport. **Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA)**⁸, conçu entre 2013 et 2015 avec l'appui de la JICA et

⁷ La Loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI), amendée en 2018 et en 2019 (ordonnances n°2018-09 du 10 janvier 2018 et n°2019-99 du 30 janvier 2019) avec la création de l'AMUGA et de l'ARTI. Elle est assez similaire à la loi LOTI adoptée en France en 1982.

⁸ La Phase 1 du SDUGA 2015 a été réalisée avec des données collectées en 2013. Une Phase 2 de mise en œuvre et de révision de la Phase 1 est en cours, réalisée par les bureaux RECS et Urbaplan sur un financement



approuvé en 2016, couvre l'agglomération élargie (13 communes du District Autonome et 6 communes périphériques) et intègre explicitement la planification du transport comme dimension stratégique via un Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan. En plus, d'appuyer la réflexion sur l'intensification de transports publics (et notamment de masse), de réduire la dépendance au véhicule individuel, d'améliorer les infrastructures de correspondance et d'intégrer les réflexions sur les modes actifs, le SDUGA pose aussi l'articulation entre la planification urbaine et la planification des transports publics, cela sur un périmètre d'action élargi : le Grand Abidjan (13 communes du District + 6 communes périphériques).

Par la suite, une étude de cadrage général est commandée par le gouvernement ivoirien en 2018 pour analyser et définir les modalités de création, sur les plans institutionnel, opérationnel et financier, d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan. La Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) est ainsi modifiée par l'ordonnance n°2019-99 du 30 janvier 2019, consacrant un nouveau cadre de gouvernance de la mobilité urbaine. L'article 9 bis de la LOTI modifiée crée conjointement l'AMUGA – Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan et l'ARTI – Autorité de Régulation du Transport Intérieur.



Périmètre du Grand Abidjan, source : d'après une carte du bureau d'étude Espelia, juin 2021

Dans ce contexte, le SDUGA établit le périmètre d'action et de compétence de la nouvelle Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA), incluant le District Autonome d'Abidjan constitué de 13 communes, et les 6 communes périphériques d'Alépé, d'Azaguié, de Dabou, de Grand-Bassam, de Bonoua et de Jacqureville. Ce périmètre permet donc à l'AMUGA d'agir à l'échelle métropolitaine et dans un territoire qui n'est pas tant déterminé par un découpage administratif que par une logique fonctionnelle, en prenant bien en compte le bassin de déplacements quotidiens des Abidjanais.

de la JICA : <https://news.abidjan.net/articles/707511/cote-divoire-la-2e-phase-de-loperationnalisation-du-schema-directeur-du-grand-abidjan-dans-sa-phase-active-ministere>



L'Etat de Côte d'Ivoire créé donc à travers l'Ordonnance n°2019-99 du 30 janvier **2019** portant modification de la Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) n°2014-812 du 16 décembre 2014 telle que complétée par l'ensemble des textes subséquents, l'**Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)**. Constituée en Autorité Administrative Indépendante (AAI) dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, ce qui lui confère plus de latitude que son prédécesseur AGETU. L'AMUGA a pour missions d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport et de mettre en place « une mobilité durable pour tous » dans le Grand Abidjan. L'AMUGA a cette mission dans les dix-neuf (19) communes constituant le périmètre des transports du Grand Abidjan.

L'AMUGA ainsi créée exerce depuis 2020, en vue de favoriser le développement des modes actifs (marche et vélo) dans de meilleures conditions de sécurité et en complémentarité avec les transports en commun, d'assurer le développement et l'organisation des transports urbains à Abidjan et sa périphérie, avec comme impact, l'accroissement relatif de la part de marché des transports publics de masse par rapport aux transports artisanaux, et d'améliorer la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan dans la perspective de la mise en service de la ligne 1 du Métro (L1MA) et du BRT est-ouest.

Les enjeux de l'AMUGA en lien avec l'arrivée de nouveaux services de transport à Abidjan

À la suite à l'expérience de l'AGETU et dans un contexte de fragmentation des compétences en matière de mobilité urbaine, la mise en place des nombreux projets de transports urbains constitue un défi conséquent pour l'AMUGA.

En effet, plusieurs modes de transport capacitaires sont en cours de planification, à savoir la Ligne 1 du métro d'Abidjan (L1MA) dont la mise en service est prévue à l'horizon 2028 et qui devrait transporter environ 500 000 voyageurs/jour⁹ ; la ligne est-ouest du BRT prévue à l'horizon 2028 qui devrait transporter entre 300 000 et 500 000 voyageurs/jour¹⁰. Une restructuration du réseau de transport doit être mise en œuvre autour de ces projets capacitaires programmant d'autres lignes de BRT et surtout l'intégration des réseaux de transports existants, notamment les services de bus assurés par la SOTRA (transportant près d'un million de voyageurs/jour aujourd'hui¹¹), le transport lagunaire (de l'ordre de 100 000 voy/jour aujourd'hui, artisanaux et conventionnés confondus) et le transport artisanal avec professionnalisation et modernisation associée (plus de 5 millions de voy/jour selon des estimations de 2020¹²), tout en développant une stratégie pour les modes de transport non-motorisés (modes actifs piéton-vélo).

⁹ Source de métro d'Abidjan, <https://www.lemetrodabidjan.ci/>

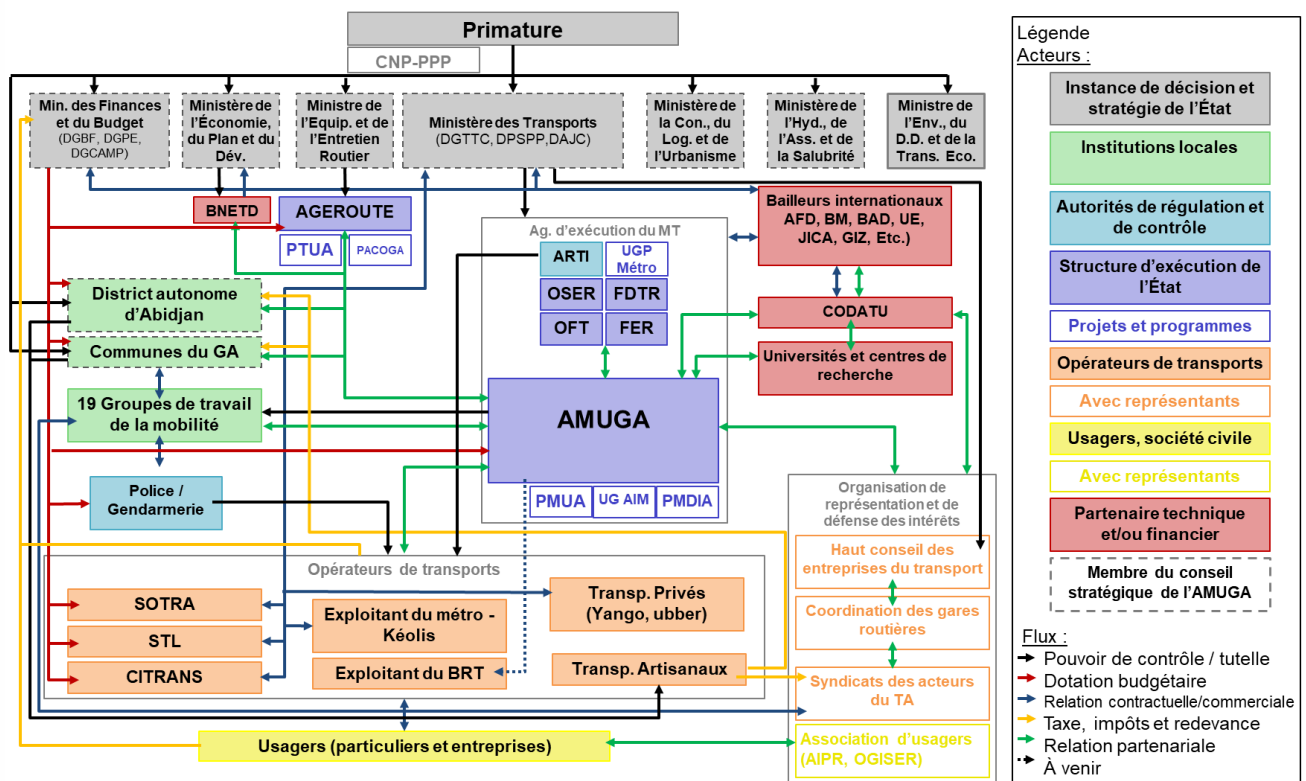
¹⁰ AMUGA, <https://bilan.gouv.ci/actualite/18072?> / PMUA, <https://www.pmua.ci/brt/>

¹¹ <https://amuga.ci/services-de-transport/>

¹² AMUGA, <https://amuga.ci/mobilite-en-chiffres/>



Gouvernance institutionnelle de la mobilité et des transports dans le Grand Abidjan



État des lieux de la gouvernance de la mobilité et des transports dans le Grand Abidjan, CODATU 2025.

Peu après sa création, l'AMUGA a donc pour double mission d'appréhender les principaux enjeux de mobilité à Abidjan au quotidien, pour améliorer dès à présent la mobilité des personnes et de la planifier à moyen terme et long termes, en assurant la coordination des projets capacitaires et l'intégration avec les services déjà existants.



Focus : Une assistance technique en appui à la structuration de l'AMUGA dès ses débuts

Dans l'optique **d'accompagner l'AMUGA dans la mise en place d'une gouvernance efficace de la mobilité urbaine**, afin d'assurer de manière durable la planification, l'organisation et la coordination des différents modes de transport, **l'Agence Française de Développement (AFD) a mobilisé dès 2021 un appui du Fonds d'Expertise Technique et d'Échanges (FEXTE), financé par le Trésor français et animé par CODATU.**



Visite d'études en France en janvier 2025, CODATU

Présentation de CODATU

CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains) **est une association française qui promeut des politiques de mobilité urbaine durable dans les villes des pays du Sud.** Elle mobilise des experts issus de collectivités, d'agences publiques, d'universités et d'entreprises pour accompagner les autorités locales dans la structuration institutionnelle, la planification et la professionnalisation dans le domaine de la mobilité durable et des transports urbains.

La coopération technique CODATU – AMUGA – AFD

Une première coopération technique (2021–2023) a permis d'accompagner le renforcement des compétences et la structuration de l'AMUGA, ainsi que d'appuyer son **positionnement au sein de l'environnement institutionnel ivoirien.** Ce programme a donné lieu à de nombreuses activités : renforcement de capacités (ateliers et formations), échanges entre pairs, voyages d'études, appuis méthodologiques et techniques, et lancement d'études dans le cadre de l'accord-cadre AFD.

Afin de **consolider les acquis du FEXTE 1** pour le système de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan, un **deuxième appui (FEXTE 2)** a été mobilisé par l'AFD en 2024 pour 3 ans (2024–2027). Ce second programme poursuit l'accompagnement de l'AMUGA autour de **trois axes principaux** :

- **Renforcement institutionnel et organisationnel** de l'AMUGA, en s'appuyant sur l'expertise et le réseau de CODATU ;
- **Renforcement de capacités** des agents de l'Autorité à travers des formations techniques, managériales et des ateliers thématiques ;
- **Assistance technique ciblée** sur plusieurs enjeux stratégiques pour le fonctionnement du système de mobilité, notamment la **gouvernance**, le **suivi des opérateurs conventionnés** et la **professionnalisation du transport artisanal**.

La réussite de ce programme souligne l'intérêt des assistances techniques pour les jeunes Autorités Organisatrices de la Mobilité, et autres institutions publiques, engagées dans la mise en œuvre de projets ambitieux. Ces appuis permettent une prise en main plus rapide et plus efficace des enjeux opérationnels, tout en accélérant le renforcement des compétences. Ils contribuent ainsi à renforcer la capacité de l'autorité à piloter ses projets dans de meilleures conditions, au bénéfice des bailleurs, des institutions partenaires et collectivités, mais surtout des usagers.

Les premiers grands chantiers de l'AMUGA

Depuis sa création, l'AMUGA s'est progressivement affirmée comme acteur central de la mobilité dans le Grand Abidjan, en engageant plusieurs chantiers structurants visant à définir et mettre en œuvre la stratégie multimodale de la métropole.

La planification des transports

L'un des premiers volets majeurs a concerné la planification du réseau de transport collectif. Pour ce faire l'AMUGA a piloté une étude de restructuration du réseau de transport en commun autour des projets de transport de masse et est engagée dans sa mise en œuvre. Cette démarche marque une évolution vers une approche intégrée de la mobilité, où l'AMUGA endosse un rôle de planificateur stratégique, articulant l'ensemble des composantes de la mobilité, pour passer d'un réseau historique façonné par l'urbanisation et composé de plusieurs modes opérant sans réelle coordination, à un réseau structuré, hiérarchisé et multi-opérateurs à l'échelle de la métropole et au service de l'utilisateur.

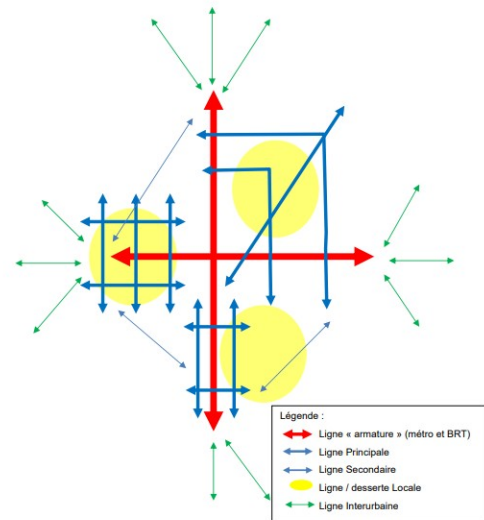


Figure 55 | Concept général d'organisation / de hiérarchisation du réseau TC d'Abidjan

Concept de restructuration du réseau de transports publics, étude restructuration du réseau, juin 2022 – TRANSITEC – SETEC

Dans ce cadre, l'AMUGA a également initié des réflexions autour de quatre piliers essentiels à la faisabilité d'un réseau fonctionnel :

- **Intermodalité** : réflexion sur les parcours des usagers et conception d'espaces d'échanges multimodaux, avec notamment la mise en œuvre du projet Abidjan Intermodalité AIM (projet financé par l'AFD, qui prévoit la création de 32 pôles d'échange et 180 points d'arrêt), la conception-réalisation de points d'arrêts et têtes de stationnement pour le transport artisanal, la participation à la réalisation des infrastructures BRT et de futures gares lagunaires.
- **Politique tarifaire intégrée et soutenable** : définition de mécanismes permettant une tarification sociale équitable et un modèle économique soutenable combinant recettes tarifaires et subventions publiques ciblées. L'objectif est de mettre en place un système accessible, lisible et fonctionnel à l'échelle de l'ensemble des modes de transport. Il reste maintenant à mettre en œuvre cette politique avec des arbitrages politiques clairs et un travail partenarial avec les opérateurs.
- **Opérateurs performants et régulés** : réflexion sur un suivi de la performance efficace et périodique et sur la coordination des opérateurs pour garantir la qualité de service.
- **Interopérabilité des systèmes** : condition sine qua non pour assurer la cohérence du réseau, incluant l'interopérabilité billettique, l'information voyageur en temps réel et les outils partagés pour le suivi de la performance.

L'AMUGA intervient également sur l'interaction des mobilités avec le développement urbain (SDUGA 2, développement orienté transport, TOD), ainsi que des réflexions ciblées sur un type de



déplacement (plan de circulation du Grand Abidjan, plan de mobilité douce du GA, et logistique urbaine).

L'intégration du transport artisanal et sa professionnalisation

En parallèle, l'Autorité a pris en main la question du transport artisanal, dont elle a fait un champ d'action prioritaire.

L'Autorité a débuté par la mise en place des **Groupes de Travail de la Mobilité (GTM)** dans chacune des communes du Grand Abidjan, réunissant représentants des syndicats et coopératives ainsi que les acteurs locaux. L'objectif de ces groupes est de créer un **espace privilégié de dialogue**, permettant à la fois de recueillir les avis et remontées terrain des acteurs locaux et de sensibiliser ces derniers aux évolutions programmées pour le secteur. Ce dispositif vise à accompagner l'intégration des opérateurs artisanaux dans le futur réseau de transports en commun du Grand Abidjan et à soutenir leur professionnalisation.

Ce processus s'est traduit concrètement par l'aménagement d'infrastructures adaptées aux besoins des transporteurs artisanaux. L'AMUGA a ainsi identifié et aménagé des **points d'arrêt, dépose-minute et têtes de stationnement**, en partenariat avec les communes, afin de fluidifier le trafic des wôrô-wôrôs et des gbakas. L'action de l'AMUGA sur le transport artisanal peut être considérée comme une action exemplaire, car ces services sont en théorie régulés à l'échelon local par les communes et le District (par différence avec les grands projets capacitaires), et ne reposent pas sur des financements extérieurs. Cela permet une plus grande flexibilité quant aux actions à mener, et s'affirme en cohérence avec le mandat de l'AMUGA.

*Encoche pour le transport artisanal,
boulevard de Bel Air à Yopougon,
CODATU, octobre 2025*



*Tête de
stationnement
des Sapeurs
Pompiers à
Yopougon,
CODATU, octobre*



La **professionnalisation et l'intégration du transport artisanal** constituent une condition sine qua non au succès des projets de transport capacitaire et à la mise en place d'une intermodalité efficace



à l'échelle métropolitaine. Dans cette perspective, l'AMUGA, dans le cadre de la coopération technique avec CODATU et l'AFD, élabore **une feuille de route opérationnelle visant à encadrer l'intégration et la professionnalisation du secteur**. Cette feuille de route permettra de cartographier les acteurs, de définir un modèle économique viable pour leur professionnalisation et de structurer l'intégration du transport artisanal dans le futur réseau multimodal, en tenant compte des initiatives en cours, telles que le renouvellement du parc et la formation des acteurs. Cette feuille de route dotera l'AMUGA d'un plan d'action commençant dès aujourd'hui pour une intégration de tout ou partie du transport artisanal à l'horizon de la mise en service des grands projets¹³.

Focus : Les Groupes de Travail de la Mobilité (GTM) de l'AMUGA

Création et installation

L'AMUGA a lancé l'initiative des GTM en 2022 avec une présentation de la démarche aux communes (vision et composition type des GTM), puis une mise en œuvre au fur et à mesure dans chaque commune par arrêté municipal, pour formaliser les GTM et identifier les participants. Le premier à voir le jour a été celui d'Abobo en juin 2022, aujourd'hui toutes les communes en ont un.

Objectifs stratégiques

Les GTM visent à rendre la gouvernance de la mobilité plus inclusive et locale, en offrant un relais opérationnel dans chaque commune. Là où il existe aussi des instances plus stratégiques (Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire), les GTM introduisent un ancrage terrain et une interaction directe avec les acteurs du transport artisanal.

Composition et fonctionnement

Chaque GTM réunit la commune concernée (mairie), les représentants des syndicats et coopératives de transport, les opérateurs (propriétaires et chauffeurs avec un représentant pour chaque mode), des gestionnaires de gare des transports artisanaux, des auxiliaires transports artisanaux, les forces de l'ordre, un représentant du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire. Il est piloté par un président (représentant de la mairie), un vice-président et un Secrétaire Général (représentants des principaux transporteurs).

Activités des GTM :

- Assurer le recensement de l'ensemble des acteurs communaux des transports (propriétaires, chauffeurs, auxiliaires, etc.)
- Émettre des avis sur les projets de l'AMUGA en vue de les enrichir et y intégrer les propositions pertinentes des acteurs communaux ;
- Faire des propositions d'amélioration du système communal des transports ;
- Porter les problèmes des transporteurs communaux de façon constructive en vue de leur résolution par l'AMUGA ;

¹³ Feuille de Route Opérationnelle pour la professionnalisation et l'intégration du transport artisanal dans le Système Multimodal Intégré des Transports (SMIT) du Grand Abidjan, réalisées par le groupement TRANSITEC-GLI au bénéfice de l'AMUGA financé par l'AFD via le FEXTE, coopération CODATU-AFD-AMUGA.



- Servir de canal de sensibilisation et de communication sur les actions de l'AMUGA et du Ministère des Transports ;
- Assurer, en collaboration avec l'AMUGA, la promotion et la supervision des activités communales de renforcement des capacités des acteurs, notamment pour l'obtention du certificat d'Aptitude de Conducteur Routier (CACR) et de l'Attestation de Capacité Professionnelle (ACP) ;
- Servir d'interface en étroite collaboration avec les faïtières, entre l'AMUGA et les acteurs des transports urbains de la Commune.

Perspectives de renforcement

Pour aller encore plus loin, une piste pourrait être de fournir aux GTM une dotation budgétaire dédiée afin de leur permettre d'organiser localement des activités de sensibilisation, de formation et de communication. Cela renforcerait leur rôle opérationnel et l'engagement des acteurs.

À travers l'initiative des GTM, l'AMUGA est en mesure d'associer les acteurs communaux, tout en donnant une plateforme d'expression spécifique pour les exploitants du transport artisanal. Alors que nombre d'Autorités Organisatrices du Sud peinent à s'imposer à l'échelon local, cette initiative représente un levier judicieux pour associer les acteurs des collectivités aux actions de l'AMUGA.



Gare de la vie, Abidjan, CODATU

Opérateurs conventionnés de transport public

L'AMUGA a également investi le champ de la régulation des opérateurs conventionnés en conduisant la relecture des conventions de concession. L'Autorité a ainsi pris en charge la révision de la **convention de concession de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA)**, reconduite tacitement en 2013 après son renouvellement en 1998 pour une durée de quinze ans, et dont un avenant a été signé en 2025.

L'AMUGA pilote également la **relecture des conventions des opérateurs de transport lagunaire, CITRANS et STL**, signées en 2016 pour une durée de 25 ans, afin de les adapter aux conditions d'exploitation et aux nouveaux enjeux liés à la redynamisation du transport lagunaire. Parallèlement, l'Autorité contribue à la relance du transport lagunaire en explorant de nouveaux schémas de financement et de gestion pour les gares lagunaires.

Dans le cadre du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BRT), l'AMUGA participe au processus de sélection du futur opérateur et met progressivement en œuvre les conditions d'un suivi efficace de



la performance de l'ensemble de ses opérateurs, afin de garantir la qualité de service pour les usagers.

Projets d'infrastructure et chantiers

Enfin L'AMUGA a pris en charge, dès sa création, plusieurs projets structurants d'infrastructure et de mobilité. Elle assure la délégation de maîtrise d'ouvrage pour les stations du BRT ainsi que pour les gares lagunaires d'Abobo-Doumé et du Plateau. Parallèlement, l'Autorité pilote l'aménagement de points d'échanges multimodaux et de pôles d'arrêt via le projet AIM pour une partie d'entre eux et l'aménagement de gare lagunaire pour d'autres.

Un travail important est engagé sur le lagunaire pour doter Abidjan d'un véritable réseau sur la lagune, via le développement de 25 pôles lagunaires, la modernisation et l'accroissement des flottes, la professionnalisation du secteur. Cela dans le but de passer d'un trafic journalier de 120 000 voyageurs aujourd'hui à 530 000 voyageurs à terme¹⁴.

Dans le même temps, un poste central est en cours de réalisation pour permettre une gestion en temps réel de la circulation et de la mobilité, en coordination avec le District et les services techniques de l'État.

Ces différentes orientations traduisent la montée en puissance d'une institution qui, d'abord centrée sur le suivi d'études et de projets, entre maintenant dans une phase de mise en œuvre où elle développe désormais ses propres outils d'analyse et d'action. La plupart de ces chantiers sont à mettre en œuvre (quasi simultanément) sur le terrain, ce qui est parfois rendu difficile par un manque de ressources et une gouvernance institutionnelle présentant des zones d'incertitude.

Des chevauchements institutionnels qui freinent la montée en puissance de l'AMUGA

Malgré les avancées significatives de l'AMUGA depuis sa création en 2019, la jeunesse de l'institution se heurte à un écosystème institutionnel complexe, où les compétences en matière de transport et de mobilité restent largement partagées entre de multiples acteurs historiques, tels que l'AGEROUTE, le BNETD, le District Autonome d'Abidjan et les communes.

Sur le volet des infrastructures, bien que le décret de création de l'AMUGA lui confère la maîtrise d'ouvrage des aménagements liés aux transports publics (couloirs bus, gares, quais, stationnements, etc.), l'AGEROUTE demeure le principal maître d'ouvrage opérationnel. En pratique, l'AMUGA agit souvent comme programmeur ou prescripteur, dépendant de l'expertise de l'AGEROUTE pour la réalisation des infrastructures. Cette situation, bien que pragmatique à court terme, entretient des ambiguïtés sur la répartition des responsabilités et limite la capacité de l'AMUGA à piloter directement des projets complexes. Il apparaît pertinent que l'AMUGA délègue à l'AGEROUTE certaines missions techniques tout en consolidant son rôle de maîtrise d'ouvrage stratégique.

De même, la planification de la circulation et des aménagements urbains se chevauchent avec les compétences du BNETD et de l'AGEROUTE sur l'aménagement des carrefours ou la gestion des feux, tandis que les communes et le District conservent la gestion du stationnement et la délivrance d'autorisations pour le transport artisanal. Cela impacte la **gestion de la circulation**, qui repose aujourd'hui sur des interventions de réaction avec l'appui des forces de police et des aides régulateurs de l'AMUGA pour réguler la circulation. Une approche plus fonctionnelle nécessiterait de

¹⁴ Données AMUGA

définir une stratégie de régulation sur le territoire, et de la mettre en œuvre via des plans de circulation, des programmes de feux adaptés aux périodes, des réaménagements de carrefours, etc. Cependant, pour ce faire, les compétences des différentes institutions sur ce sujet doivent être clairement définies pour un travail en commun. Il sera ensuite possible de recruter des profils spécialisés pour mettre en œuvre la stratégie, en partenariat avec les autres acteurs, et cela dès maintenant et avant même la finalisation des projets de postes centraux de régulation. Enfin, au niveau local, les **Communes** et le **District** demeurent compétents pour la gestion du stationnement et la délivrance d'autorisations de transport artisanal, domaines où l'AMUGA peine encore à faire reconnaître son autorité. Ces chevauchements peuvent nourrir des tensions financières (notamment sur la perception des redevances de stationnement et licences de transport), et retardent la mise en place d'un cadre unifié de régulation.

Ainsi, l'AMUGA évolue dans un périmètre institutionnel où les compétences partagées et les pratiques héritées limitent parfois sa capacité d'action. La clarification des rôles, la mise en place de mécanismes de coordination technique avec l'AGEROUTE et le District, et la consolidation de son pouvoir réglementaire apparaissent nécessaires pour asseoir durablement son autorité métropolitaine. Dans le contexte de décentralisation et de consolidation de la gouvernance de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire, la définition d'un mandat clair pour l'Autorité et le choix des actions à prioriser par l'AMUGA sont essentiels.

Perspectives et futurs chantiers de l'AMUGA

Face à ces contraintes, l'AMUGA se projette vers la **mise en œuvre d'un réseau restructuré, multimodal et interopérable**. Parmi les principaux chantiers à venir : la finalisation du BRT et des gares lagunaires, le développement de points d'échanges multimodaux et de pôles d'arrêt, et de professionnalisation du transport artisanal, ainsi que la mise en place de postes de contrôle centralisé pour la gestion en temps réel de la circulation et de la mobilité. L'Autorité prévoit également de renforcer l'interopérabilité des systèmes, d'assurer une **tarification économiquement viable et socialement équitable**, et de professionnaliser les acteurs du transport artisanal via des formations, la modernisation du parc. La mise en place d'un **Observatoire de la Mobilité** permettra de collecter et analyser les données pour évaluer et ajuster les politiques publiques, renforcer l'intermodalité et améliorer l'intégration des différents modes.

Ces initiatives visent à construire un système de mobilité cohérent, inclusif et performant sur l'ensemble du Grand Abidjan. À court terme, l'Autorité se concentre sur l'opérationnalisation de la restructuration, la gestion de l'offre en transport en commun, le suivi des chantiers, et l'achèvement des premiers pôles et infrastructures BRT.

Conclusion

La création de l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) s'inscrit dans un processus désormais bien connu à l'échelle internationale et, plus récemment, en Afrique subsaharienne. Elle illustre la montée en puissance des Autorités Organisatrices de la Mobilité comme leviers essentiels pour structurer et moderniser les systèmes de transport urbain, tout en prenant en compte les pratiques réelles des citoyens et les enjeux territoriaux. L'expérience de l'AMUGA met en évidence de nombreuses « bonnes pratiques » et configurations innovantes pouvant inspirer d'autres métropoles : un portage politique fort, la définition d'un périmètre métropolitain pertinent, l'intégration des communes dans la gouvernance pour renforcer l'autorité



et la légitimité locale de l'institution et la mise en place de relations partenariales structurées avec les opérateurs de transport permettant un dialogue opérationnel.

Après seulement quelques années d'existence, l'AMUGA a amorcé la transformation de la mobilité dans le Grand Abidjan : restructuration du réseau de transport collectif, développement de l'intermodalité et de l'interopérabilité, professionnalisation du transport artisanal, mise en œuvre de projets structurants comme le BRT, les gares lagunaires et les points d'échanges multimodaux. Cependant, sa montée en puissance peut-être freinée par des chevauchements institutionnels. La clarification des rôles, la consolidation de l'autorité réglementaire et la coordination technique avec les autres acteurs institutionnels et locaux demeurent indispensables pour asseoir durablement son action.

Ainsi, l'expérience de l'AMUGA démontre que la création d'institutions organisatrices de la mobilité nécessite une approche progressive, intégrée et collaborative, tenant compte des réalités institutionnelles, financières et opérationnelles locales. Avec l'accompagnement de partenaires techniques comme CODATU et le soutien de financements externes comme l'AFD, l'AMUGA dispose de leviers pour consolider un système de mobilité cohérent, inclusif et durable, capable de servir de modèle pour d'autres métropoles africaines.

Au-delà du Grand Abidjan, la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire présente des configurations très contrastées. Dans les villes secondaires, la gouvernance est peu structurée, localisée principalement au niveau des collectivités locales qui disposent pourtant de moyens financiers, humains et techniques très limités, et l'offre de transport collectif reste faible, souvent dominée par le transport artisanal. Dans ce contexte, l'ARTI (Autorité de Régulation des Transports de Côte d'Ivoire) a été créé en même temps que l'AMUGA pour jouer le rôle de régulateur sur ces territoires. Cependant son action reste souvent concentrée sur la régulation tarifaire et la sécurité. Ce n'est pas une agence technique, mais de régulation. Il n'y a donc pas de moyens spécifiques pour piloter le développement des transports en commun, l'intégration intermodale et la planification urbaine. La SOTRA, en tant qu'opérateur historique, étend progressivement son réseau au-delà du Grand Abidjan, offrant une capacité de desserte plus large, mais également confrontée aux défis liés à l'intégration des services et à la professionnalisation du transport artisanal. Dans ce contexte, l'expérience de structuration et de montée en compétence institutionnelle de l'AMUGA constitue un référentiel précieux, appelant à être adaptée et déclinée dans les villes de l'intérieur, que ce soit à travers la création d'autorités organisatrices locales ou régionales, ou par un renforcement technique, institutionnel et financier des équipes existantes, condition indispensable à une mise en œuvre de système de mobilité fonctionnel sur l'ensemble du territoire.

