



Analyse technique & expertise documentaire

VERISTORE

VST-VIT-MOB-2026/AMUGA-01

Gouverner la mobilité du Grand Abidjan

*De l'agence de coordination
à l'autorité **organisatrice de
la mobilité***

Août 2026

Document de démonstration – sources publiques

L'AMUGA a été créée comme agence de coordination. La mise en service simultanée d'un métro et d'un BRT lui impose de devenir une autorité organisatrice de la mobilité. La différence n'est pas sémantique : une agence de coordination convoque, une autorité organisatrice décide, finance, contractualise et sanctionne. Cette note identifie les attributs manquants, propose six axes de réforme, un séquençement en trois horizons, huit indicateurs de suivi et une matrice des risques de mise en œuvre.

4.3. Interopérabilité billettique et chambre de compensation

Sur le plan technique, l'AMUGA supervise le déploiement de plusieurs briques technologiques, au premier rang desquelles le Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), destiné à produire une information en temps réel, et l'intégration billettique unifiée reposant sur une carte de transport unique. Celle-ci doit permettre d'emprunter successivement un gbaka de rabattement, le Métro puis un bus SOTRA sans rupture de charge tarifaire. Le dispositif s'appuie sur une chambre de compensation (*clearing house*), organisme central chargé de redistribuer aux opérateurs publics et privés les recettes collectées, au prorata des kilomètres commerciaux produits ou des voyageurs transportés.

La mise en œuvre de cette interopérabilité se heurte toutefois à l'hétérogénéité des acteurs. Là où la SOTRA et les concessionnaires du Métro et du BRT disposent de structures comptables formelles, compatibles avec la télécollecte électronique, la myriade d'opérateurs artisanaux fonctionne au comptant quotidien, avec une traçabilité financière quasi nulle. Faute d'une digitalisation accélérée du transport artisanal, l'intégration billettique risquerait de demeurer cantonnée aux seuls modes capacitaires formels, laissant à l'écart la majorité des déplacements de premier et de dernier kilomètres.

5. Recommandations stratégiques pour une gouvernance pérenne

Pour surmonter ces contraintes structurelles et transformer l'AMUGA en une autorité organisatrice pleinement fonctionnelle, six axes de réforme prioritaires doivent être mis en œuvre par l'État ivoirien et la direction générale de l'Autorité.

5.1. Révision du cadre juridique et clarification des compétences sectorielles

Une révision du décret n° 2019-100 s'impose pour lever les ambiguïtés qui persistent entre l'AMUGA, l'ARTI (Autorité de régulation du transport intérieur) et les collectivités territoriales. Le texte doit consacrer la compétence exclusive de l'AMUGA sur le périmètre du Grand Abidjan, en précisant que, sur le territoire des communes concernées, l'Autorité détient seule le pouvoir de définir les lignes, d'arrêter le cahier des charges des transports urbains, de localiser les gares et parcs de stationnement de rabattement, et de délivrer les autorisations d'exploitation.

En contrepartie, le rôle de l'ARTI dans le périmètre métropolitain doit être resserré autour de l'arbitrage de seconde instance et de la régulation de la concurrence à l'échelle nationale, la régulation directe des services de mobilité urbaine partagée — VTC, taxis communaux, micro-mobilités — étant transférée à l'AMUGA.

Enfin, pour pacifier les relations avec les édiles locaux, il convient d'inscrire dans le texte un principe de co-décision avec les maires : les groupes de travail municipaux (GTM) seraient transformés en commissions locales permanentes coprésidées par l'AMUGA et le maire de la commune impactée, les communes disposant d'un avis conforme sur les aménagements de voirie affectant leur territoire.

5.2. Instauration d'un mécanisme de financement souverain et pérenne

Pour affranchir l'AMUGA de sa double dépendance aux subventions d'État et aux financements extérieurs, l'État doit lui affecter des ressources fiscales dédiées. La mesure phare consisterait à créer un « versement mobilité abidjanais » (VMA), contribution assise sur la masse salariale des entreprises publiques et privées établies dans le Grand Abidjan au-delà d'un seuil d'effectif à fixer par la loi de finances. Justifiée par le gain de productivité que représente, pour l'employeur, la réduction de la congestion subie par ses salariés, cette contribution alimenterait un fonds récurrent destiné aux infrastructures de correspondance et à la subvention de l'intégration tarifaire.

Le dispositif serait complété par l'affectation d'une quote-part des taxes environnementales et routières : pourcentage légalement réservé à l'AMUGA sur les recettes des cartes grises, sur les contrôles techniques automobiles enregistrés dans la métropole et sur la taxe applicable aux produits pétroliers consommés dans le Grand Abidjan. Enfin, un mécanisme de péréquation avec les communes doit garantir aux collectivités locales une compensation financière supérieure aux recettes qu'elles tiraient de l'imposition du transport artisanal, afin de neutraliser leur opposition budgétaire à la réforme.

5.3. Transfert à l'AMUGA de la maîtrise d'ouvrage de la circulation et des systèmes de transport intelligents

L'AMUGA doit devenir le bras armé de l'exploitation de la voirie métropolitaine. Ce positionnement suppose le transfert du centre d'excellence de gestion du trafic : le futur PC circulation métropolitain, la gestion des feux tricolores intelligents et les réseaux de caméras seraient placés sous sa maîtrise d'ouvrage, en coordination technique avec l'AGEROUTE et les services de police spécialisés dans la sécurité routière. L'Autorité doit également disposer du pouvoir réglementaire d'imposer la priorité des transports collectifs en site propre sur le réseau routier : voies réservées aux bus SOTRA et aux services artisanaux de rabattement sur les boulevards structurants, et priorité aux feux pour les modes capacitaires.

5.4. Programme stratégique d'intégration inclusive du transport artisanal

Pour prévenir tout blocage social lors de la mise en service du Métro et du BRT, l'AMUGA doit organiser une transition inclusive au bénéfice des opérateurs informels. L'attribution des lignes de rabattement alimentant les deux réseaux capacitaires se ferait par contrats de sous-traitance et concessions accordés prioritairement aux coopératives de gbakas et de wôrô-wôrô restructurées en sociétés de transport formelles.

Pour soutenir cette mutation, un fonds de garantie pour le renouvellement de flotte doit être constitué avec l'appui des bailleurs (Banque mondiale, BAD, AFD), afin d'ouvrir aux coopératives l'accès à des crédits à taux bonifié pour remplacer leurs véhicules vétustes par des minibus électriques ou à faible émission. Sur le plan humain, un volet d'inclusion sociale doit assurer la reconversion des acteurs informels : intégration des chauffeurs et des apprentis dans des programmes de formation certifiants pris en charge par l'État, avec engagement de recrutement comme conducteurs de BRT, agents de station ou régulateurs de lignes.

5.5. Pilotage direct de la chambre de compensation et unification tarifaire

L'AMUGA doit assumer le rôle de tiers de confiance garantissant l'équité financière du système multimodal. Il est recommandé de créer une filiale publique dédiée à la billettique métropolitaine, placée sous sa tutelle exclusive, chargée d'exploiter le système billettique unique, de définir les standards technologiques d'interopérabilité et d'opérer la chambre de compensation. En parallèle, l'Autorité doit concevoir un modèle de tarification par zones intégrées ou par correspondance horaire, assurant la neutralité financière pour l'utilisateur qui combine un transport artisanal nourricier et un transport public capacitaire.

5.6. Observatoire métropolitain de la mobilité et pilotage par la donnée

Aucune des cinq réformes précédentes n'est arbitrable sans un socle de données que l'AMUGA maîtrise en propre. Une autorité organisatrice qui négocie ses contrats à partir des seules déclarations de ses opérateurs négocie en aveugle : elle ne peut ni contester une prévision de fréquentation, ni objectiver une demande de subvention d'équilibre, ni détecter une sous-déclaration de recettes. Trois leviers doivent être activés simultanément :

- **L'obligation contractuelle de reversement des données.** Chaque convention de délégation — Métro, BRT, lignes de rabattement — doit imposer la transmission en continu, dans un format ouvert et normalisé, des données de production kilométrique, de validation billettique et de régularité. Les données produites dans le cadre d'un service public appartiennent à l'autorité délégante, non au délégataire ; à défaut de clause explicite, leur contrôle reste de fait à l'exploitant.
- **La reconduction périodique d'une enquête ménages-déplacements.** Elle seule permet de mesurer la part modale réelle, y compris la marche et les déplacements non motorisés, et de vérifier que le report modal escompté se produit effectivement.
- **La publication d'un rapport annuel d'exécution.** Pour une autorité jeune et contestée dans ses compétences, la transparence des indicateurs est un actif politique : elle rend coûteuse la contestation de son périmètre et légitime l'affectation de ressources fiscales propres.

6. Feuille de route : séquençage en trois horizons

La difficulté de la réforme ne tient pas au choix des mesures, largement documentées, mais à leur ordonnancement. Deux séquences sont particulièrement sensibles : le socle juridique doit précéder la levée de la ressource fiscale, faute de quoi le VMA serait contesté pour incompétence de l'affectataire ; et la formalisation du transport artisanal doit être engagée **avant** la mise en service commerciale des réseaux capacitaires, sous peine de transformer l'ouverture des lignes en conflit social ouvert.

Horizon 1 (0-12 mois) — Socle juridique et institutionnel

Chantier	Livrable attendu
Révision du décret n° 2019-100	Décret modificatif consacrant la compétence exclusive sur le périmètre métropolitain
Répartition AMUGA / ARTI	Protocole interinstitutionnel de délimitation des compétences
Relations avec les communes	Installation des commissions locales permanentes coprésidées
Transport artisanal	Recensement exhaustif des véhicules, lignes et opérateurs ; immatriculation numérique
Billettique	Préfiguration juridique de la filiale dédiée ; spécifications d'interopérabilité
Donnée	Création de l'observatoire ; clauses de reversement de données insérées dans les conventions en cours de négociation

Horizon 2 (12-36 mois) — Bascule financière et technique

Chantier	Livrable attendu
Financement	Inscription du VMA en loi de finances ; affectation des quotes-parts fiscales ; péréquation communale
Circulation et ITS	Transfert effectif du PC circulation métropolitain ; premières voies réservées et priorité aux feux
Billettique	Mise en service de la chambre de compensation ; interopérabilité effective Métro-BRT-SOTRA
Transport artisanal	Premiers contrats de rabattement aux coopératives formalisées ; ouverture du fonds de garantie de flotte
Ressources humaines	Premières cohortes certifiées, avec engagement de recrutement

Horizon 3 (36-60 mois) — Consolidation et extension

Chantier	Livrable attendu
Tarification	Généralisation de la tarification zonale intégrée, incluant les services de rabattement
Réseau	Extension du périmètre d'intégration aux couronnes périurbaines
Flotte	Montée en charge du renouvellement à faible émission
Évaluation	Première évaluation indépendante du modèle économique et révision du taux du VMA

7. Indicateurs de suivi

Indicateur	Ce qu'il mesure	Première mesure
Part modale des transports collectifs	Efficacité globale du système	Horizon 2
Taux d'interopérabilité billettique	Part des validations réalisées avec le titre unique	Horizon 2
Recettes transitant par la chambre de compensation	Réalité de l'intégration financière	Horizon 2
Nombre d'opérateurs artisanaux formalisés	Succès du volet inclusif	Horizon 1, puis annuel
Couverture des charges par ressources propres	Autonomie financière de l'Autorité	Horizon 2, puis annuel
Délai moyen de délivrance d'une autorisation	Capacité administrative réelle	Horizon 1, puis annuel
Taux de disponibilité du SAEIV	Fiabilité de l'information voyageurs	Horizon 2
Écart recettes déclarées / validations enregistrées	Détection de la fraude et de la sous-déclaration	Horizon 2

8. Risques de mise en œuvre et parades

Risque	Manifestation attendue	Parade
Résistance des collectivités territoriales	Contentieux sur les autorisations, refus d'occupation du domaine communal	Séquencer la péréquation financière avant le retrait des prérogatives ; coprésidence effective des commissions locales
Contestation sociale du transport artisanal	Grèves à l'ouverture des lignes capacitaires, blocage des pôles d'échange	Attribuer les contrats de rabattement avant la mise en service ; formation certifiante gratuite et rémunérée
Contestation patronale du VMA	Recours, plaidoyer pour l'exonération, délocalisation déclarative des sièges	Seuil d'effectif progressif, contrepartie visible, affectation traçable et publiée
Verrouillage technologique	Dépendance à un fournisseur propriétaire, coûts de sortie prohibitifs	Standards ouverts imposés dès le cahier des charges ; propriété des données et du référentiel tarifaire conservée par la filiale publique
Captation ou évaporation des recettes	Fraude à la validation, sous-déclaration des opérateurs	Réconciliation systématique validations / recettes ; audit annuel de la chambre de compensation par un tiers indépendant
Déséquilibre de l'intégration tarifaire	La correspondance gratuite creuse le déficit d'exploitation	Modéliser la compensation avant la bascule tarifaire ; clause de revoyure annuelle du taux du VMA
Vulnérabilité des systèmes centralisés	Une défaillance billettique ou du PC circulation se propage à tous les modes	Plans de continuité d'activité par opérateur, segmentation des réseaux, exercices de crise conjoints

9. Conclusion

Trois attributs manquent aujourd'hui à l'AMUGA pour franchir le seuil qui sépare la coordination de l'autorité : une compétence exclusive opposable sur son périmètre, une ressource fiscale propre et pérenne, et la maîtrise des données et des recettes du système. Aucun de ces trois attributs ne s'acquiert par la pratique : chacun suppose un acte normatif.

La fenêtre d'opportunité est étroite et datée : elle se referme à la mise en service commerciale des réseaux capacitaires. Après cette date, chaque arbitrage non tranché — périmètre de compétence, clé de répartition des recettes, sort des opérateurs artisanaux — se jouera sous la pression de l'utilisateur et du calendrier politique, c'est-à-dire dans les conditions les plus défavorables à la réforme.

Portée et limites. Cette analyse repose exclusivement sur des sources publiques et sur des comparaisons avec des modèles d'autorités organisatrices documentés. Elle ne préjuge d'aucune position officielle des institutions citées et ne contient aucune donnée non publiée. Les seuils, taux et calendriers proposés relèvent d'un modèle de démonstration et doivent être calibrés sur des données d'exécution actualisées.

Analyste Senior · Veristore Technologies

Annexe — Sources et références

L'analyse consacrée à l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) s'appuie sur un ensemble de textes juridiques officiels, de schémas directeurs d'aménagement, d'études techniques et de rapports issus d'organisations internationales et d'agences de coopération. Les principales sources et références constituant le cadre de cette étude sont récapitulées ci-après.

1. Cadre juridique et textes officiels (Côte d'Ivoire)

- **Ordonnance n° 2019-99 du 30 janvier 2019** modifiant la loi d'orientation du transport intérieur (LOTI) n° 2014-812 du 16 avril 2014, portant création de l'AMUGA et de l'ARTI.
- **Décret n° 2019-100 du 30 janvier 2019** fixant les attributions, l'organisation et le fonctionnement de l'AMUGA.
- **Loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003** relative au transfert et à la répartition des compétences de l'État aux collectivités territoriales (décentralisation et prérogatives des communes).
- **Textes portant création de l'AGETU (2000)**, pour l'analyse historique comparée de l'échec de la précédente autorité organisatrice.

2. Schémas directeurs et plans d'aménagement

- **Schéma directeur d'urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA)** : études et plans de développement métropolitain réalisés avec l'appui de l'Agence de coopération internationale du Japon (JICA).
- **Système multimodal intégré des transports (SMIT)** : feuillets stratégiques et cartographies du réseau structurant métropolitain (Métro ligne 1, BRT Yopougon–Bingerville, réseau SOTRA et transport lagunaire).
- **Plan national de développement (PND 2026-2030)** : portefeuille des projets d'infrastructures majeures de l'État ivoirien.

3. Études techniques et programmes structurants

- **Étude du plan de restructuration du réseau global et des pôles d'échanges multimodaux (PEM)** : réalisée sous financement de la facilité CICLIA / Agence française de développement (AFD) par le groupement de bureaux d'études (Transitec, Bruno Remoué & Associates, Suez).
- **Projet de mobilité urbaine d'Abidjan (PMUA)** : documents de cadrage et rapports d'évaluation de la Banque mondiale et de la Banque africaine de développement (BAD) portant sur le financement du BRT et la réorganisation des transports.
- **Schéma directeur des systèmes de transport intelligents (ITS / SADITL)** : études sur la régulation du trafic, la billettique unifiée et la chambre de compensation (*clearing house*).

4. Rapports de coopérations internationales et partenaires techniques

- **Conventions FEXTE 1 (2021-2023) et FEXTE 2 (2024-2026)** : bilans d'assistance technique et de renforcement des capacités institutionnelles financés par l'AFD et exécutés en partenariat avec l'association CODATU.
- **Programme KSP (Knowledge Sharing Program)** : études conjointes avec la Corée du Sud sur la numérisation et la gestion intelligente des systèmes de transport urbain.