# « ANALYSE DE L'IMPACT DU TRANSPORT ROUTIER SUR L'AXE DE ''LA COTIERE'' (ABIDJAN-SAN PEDRO) : ENJEUX LOGISTIQUES ET PERSPECTIVES D'OPTIMISATION ».

**N'ZI kouamé Ferdinand**
*Enseignant-chercheur à l'Université Polytechnique de San Pedro (Côte d'Ivoire).*

## Résumé :

*Infrastructure stratégique pour le développement économique et sociale de la Cote d'Ivoire, ''la côtière'', axe routier San Pedro-Abidjan, constitue un maillon essentiel du réseau routier national reliant le principal port cacaoyer du pays à la capitale économique, tout en desservant plusieurs localités à fort potentiel agricole, touristique et commercial. L'importance croissante des échanges de biens et de personnes, le long de cet axe, malgré les nombreuses contraintes observées, notamment la sécurité routière, les obstacles liés à la fluidité du trafic, représentent des défis qui impactent directement les coûts de transport, la compétitivité des activités économiques et la qualité de vie des populations riveraines. Aussi une collecte de données primaires et secondaires, une observation directe du trafic aux postes de péage en construction, ont-elles constituées les outils d'exploration du terrain. Ce travail a pour objectifs d'analyser les caractéristiques de l'axe routier San Pedro-Abidjan, d'identifier les enjeux relatifs à son exploitation et de mettre en évidence les insuffisances qui freinent son efficacité. Elle vise aussi à proposer des pistes d'amélioration susceptibles de contribuer à l'optimisation de la mobilité, à la sécurisation des usagers et au renforcement du rôle de cet axe dans l'intégration économique nationale et sous régionale. Les résultats révèlent un diagnostic à double dimension, notamment une analyse des flux et une base de données de performance, qui a abouti à une série de propositions d'optimisation intégrée. Elles prennent en compte les infrastructures logistiques, la signalisation, l'organisation du trafic, la professionnalisation, la sécurité, le développement durable et les transformations structurelles futures de l'axe routier San Pedro-Abidjan au profit du transport routier dans le Sud-Ouest ivoirien.*

***Mots clés** : Analyse, impact, axe Abidjan-San Pedro, enjeux logistiques, optimisation*

## Introduction

Le transport routier constitue aujourd'hui un pilier essentiel de l'économie et de la société. Il assure la mobilité des personnes et la logistique des marchandises de manière flexible, rapide et de porte-à-porte. À ce sujet, il soutient le développement économique en reliant les centres de production aux consommateurs, favorisant le commerce et la création d'emplois, (Ramboll and Bruun, PIARC, 2020, p.1).

En Côte d'Ivoire, la route de la''côtière'' reliant Abidjan à San Pedro est une infrastructure de 353,3 km, qui traverse les localités de Dabou, Grand-Lahou, Fresco, et Sassandra. (Ministère des Transports, 2024, p.25). Récemment réhabilitée et achevée en 2023, pour un coût global de 308 milliards de FCFA, cette voie représente l'épine dorsale du développement économique et sociale du Sud-Ouest ivoirien. Elle constitue un important vecteur d'acheminement et d'échanges de biens et des personnes entre la ville portuaire de San Pedro et la capitale économique, Abidjan.

La mise en service de cette voie a permis une réduction drastique des temps de parcours. Il est désormais possible de relier Abidjan à San Pedro en quatre heures, contre dix à douze heures auparavant. L'évitement des détours par les transporteurs et voyageurs sont plus qu'une réalité. Ils n'ont plus l'obligation d'effectuer de longs et coûteux détours des villes de l'intérieur (comme Gagnoa) pour atteindre le Sud-Ouest du pays. Il est a constaté une fluidité de l'économie et du transport des marchandises. La connexion inter-portuaire facilite aussi les échanges directs entre le port Autonome d'Abidjan et le Port Autonome de San Pedro (premier exportateur mondial de fèves de cacao). Le désenclavement agricole est devenu effectif avec le transport des productions (café, cacao, palmier à huile, hévéa) vers les centres

stratégiques d'exportation, qui s'effectue avec beaucoup moins de ruptures de charge.

Il est à noter également une baisse notable des pannes mécaniques qui est à mettre au bénéfice des transporteurs, constatant une réduction majeure des avaries de véhicules (bris d'essieux, amortisseurs, crevaisons), ce qui réduit considérablement le coût global de la logistique.

Nonobstant cet important rôle pour la croissance des échanges régionales, la voie de la''côtière'' reste tributaire de nombreuses difficultés observées, notamment, l'état de dégradation progressive de la chaussée, antérieure à sa réhabilitation, vue la portance des véhicules utilisés pour le trafic, la sécurité routière, la fluidité du trafic et la résilience face aux contraintes climatiques et environnementales liées au climat humide de la région.

À ce titre, une problématique élargie se pose de savoir comment le transport routier mixte (marchandises et personnes) sur'' la côtière'' influence-t-il le développement économique, social et environnemental le long de l'axe Abidjan-San Pedro. Quelles sont les interactions et complémentarités entre ces deux types de transport, et quelles sont les stratégies d'optimisation logistique permettant d'améliorer l'efficace globale de ce corridor stratégique?

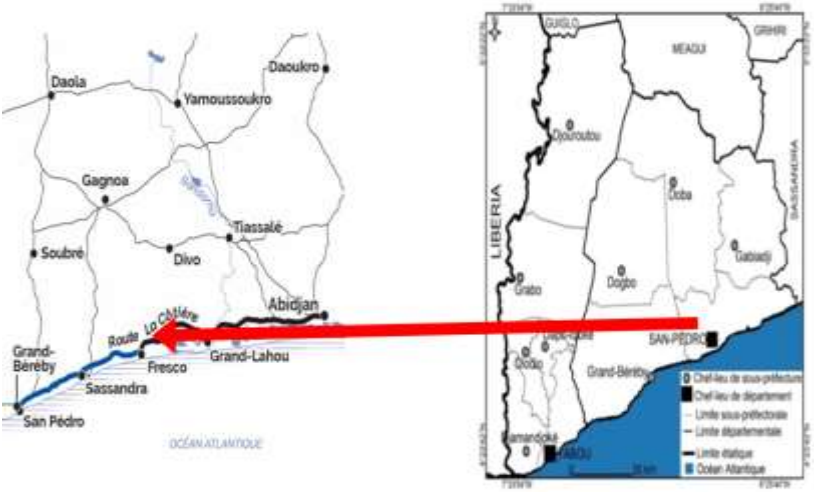
La présente étude vise à analyser les caractéristiques de l'axe routier San Pedro-Abidjan, d'identifier les enjeux liés à son exploitation et de mettre en évidence les insuffisances qui freinent son efficacité. Elle vise aussi à proposer des pistes d'amélioration susceptibles de contribuer à l'optimisation de la mobilité, à la sécurisation des usagers et au renforcement du rôle de cet axe au profit de l'intégration économique nationale et sous régionale.

## 1. Matériels et méthodes

### *1.1 . Cadre de l'étude*

La présente étude prend en compte l'espace dédié à la voie côtière reliant Abidjan à San Pedro, long de 353,3 km, traversant les localités de Dabou, Grand-Lahou, Fresco, et Sassandra. Elle fait partie de la zone géographique limitée dans sa partie Sud par l'océan atlantique, au Nord par la région des grands ponts, de la Nawa, à l'Est par les villes de Sassandra, Fresco, Grand Lahou et à l'Ouest par la sous-préfecture de Grand Béréby (Cf. Carte de localisation de la zone d'étude).

**Localisation de la zone d'étude**




### *1.2 . Cadre théorique et méthodologie de collecte des données*

Notre étude présente une approche mixte combinant approche quantitative et qualitative, avec un focus sur deux types de

transport, le transport de marchandises et le transport de passagers.

Aussi relève-t-elle de la théorie descriptive d'Émile Durkheim, qui se veut une explication et une compréhension des phénomènes tels qu'ils se présentent.

A ce sujet, nos observations directes et constats ont été réalisés sur l'axe routier Abidjan-San Pedro. Elles ont eu pour points d'ancrage, les techniques de collecte de données liées aux données premières et secondaires, notamment les statistiques portuaires (trafics de marchandises PAA, PASP, 2023-2025), les rapports du Ministère des Transports, (Les transports en Chiffres ''du 1er trimestre 2024), les données sur l'état des routes et le trafic (AGEROUTE, 2024), les statistiques des compagnies de Transport (SBTA, JET Express et CA TRANS à San Pedro), ainsi que les annuaires de l'Office Ivoirien des Charges (OIC, 2024). Aussi sommes-nous appuyé sur l'approche qui fondent les « règles de la collecte de données impliquant le traitement des faits sociaux, en les considérant comme des réalités extérieures indépendantes », (Émile Durkheim, 1967, pp. 19-73). Sous l'angle des données primaires, notamment le volet fret ou marchandises, nous avons effectué une enquête auprès des compagnies de transport du fret sur l'axe Abidjan-San Pedro, un entretien avec les commissionnaires et gestionnaires portuaires et une observation directe aux postes de péage en construction sur l'axe de la ''côtière''. Cette phase de collecte des données a été réalisée du 05 février 2026 au 26 mars 2026.

Par ailleurs, durant la même période, nous avons réalisé, pour le volet passager, une observation directe des réalités liées au trafic routier dans les gares routières de SBTA et CA TRANS, dans les communes de Yopougon et d'Adjamé à Abidjan, puis à San Pedro, ainsi que dans les localités de Grand-Lahou, Fresco et Sassandra. Nous avons effectué des entretiens avec les responsables de gares, les chauffeurs et convoyeurs sur

leurs conditions de travail au sein des compagnies de transport en commun, installées à San Pedro (UTB, SBTA, CA TRANS, AMT, JET Express et UTRAKO). Un questionnaire a été adressé aux voyageurs sur leur perception du temps de trajet, le coût des voyages et leur satisfaction. Les outils d'analyse utilisés ont été l'analyse statistique des flux mixtes (tonnages, nombre de voyageurs), les indicateurs de performance (les délais, les coûts, la fiabilité et les fréquences). Une analyse comparative avant et après la réhabilitation de la ''côtière'', une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces du corridor, pour chaque type de transport et l'utilisation d'une matrice d'interaction fret-passagers, notamment pour ce qui concerne les heures de pointe, les congestions et accidents survenues sur voie de '' la Côtière'' Abidjan- San Pedro.

## 2. Résultats

Les résultats obtenus, visent à présenter dans un premier temps, le diagnostic complet de double dimension (transport de marchandises et de voyageurs) sur l'axe côtier Abidjan-San Pedro. Ensuite, faire des propositions d'optimisation intégrée du trafic, enfin la proposition d'un modèle d'optimisation intégrée prenant en compte un système d'information logistique unifié, une gouvernance collective et la mise en place d'indicateurs de performance (KPI) au profit des différents acteurs du transport routier utilisant le corridor Abidjan-San Pedro.

### *2.1. Présentation du diagnostic complet double dimension (transport de marchandises et de voyageurs)*

Le diagnostic complet prend en compte le transit des flux liés au transport de marchandises sur l'axe Abidjan-San Pedro, notamment les volumes de marchandises sur ce tronçon et les

flux de passagers (origines-destinations-fréquentations), avec une identification des risques sécuritaires, des points de congestion mixte et une localisation des zones accidentogènes.

### *2.1.1. Analyse du transit de fret sur '' la côtière '', via l'axe Abidjan-San Pedro*

Construite en 1990, '' la côtière '' est un axe important reliant l'ensemble des localités de la zone côtière de la Côte d'Ivoire : Abidjan, Dabou, Grand-Lahou, Fresco, Sassandra et San Pedro. Connectée au port autonome de San Pedro, cette voie a une importance capitale. Elle dessert une grande zone d'activités agricoles intenses, dominée par les cultures de café, cacao, palmier à huile et hévéa. Souffrant d'un manque d'entretien chronique depuis sa construction, elle a connu un niveau de défaillance la rendant impraticable sur l'essentiel de son tronçon. Le projet de réhabilitation va consister au renforcement et à l'aménagement de la chaussée actuelle.

La société « PFO Construction » a été chargée du renforcement de la route existante sur 180 kilomètres, de la réhabilitation de la bretelle de Fresco (5 kilomètres), de la réalisation de 52 kilomètres de voirie urbaine et de l'éclairage public. L'objectif est de remettre en état '' la Côtière '' pour diminuer les coûts d'exploitation des véhicules, accroître la sécurité des usagers et faciliter les flux sur l'axe où circulent les produits agricoles d'exportation : Cacao, café, caoutchouc, coton et huile de palme, en provenance de la région du Bas-Sassandra , de l'Ouest , du Nord et des marchandises générales et industrielles : matériaux, produits pétroliers, de conteneurs, de colis professionnels et documents ravitaillant la zone du Sud-Ouest et les localités traversées. Les volumes de marchandises en provenance d'Abidjan à destination des différentes localités, traversent « la Côtière » jusqu' à la ville de San Pedro ou vice-versa. Les statistiques, l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC, 2024, p.32) estiment que ce sont annuellement quatre

(4) millions à six (6) millions de tonnes de marchandises qui transitent sur cet axe, pour une contribution au PIB régional de 15% à 20% entre Abidjan et San Pedro, aussi bien pour les localités environnantes, que pour son hub portuaire situé au cœur de la ville de San Pedro. Par ailleurs, il faut y ajouté une réduction des coûts de transport estimé de -20% à -30% pour l'ensemble du trafic sur cet axe routier (OIC, 2024, p.28).

En effet, **«** une forte circulation de marchandises commerciales transite sur l'axe Abidjan-San Pedro **»** atteignant les localités de Dabou, Grand-Lahou, Fresco, Sassandra, de San Pedro et même jusqu'à Tabou. (OIC, 2024, p.40).

Le port de San Pedro, pour son approvisionnement par voie terrestre, reste en pleine complémentarité avec le port d'Abidjan. Le port d'Abidjan servant de premier hub et de grande porte d'entrée maritime du pays, tandis que San Pedro s'affirme comme un pôle majeur pour les exportations de vrac et de cacao vers Abidjan et à l'international, nécessitant une fluidité constante sur le corridor de transport Abidjan-San Pedro.

En effet, l'axe routier reliant le Sud-Ouest (San Pedro) au Sud-Est (Abidjan), constitue une liaison essentielle pour les échanges nationaux. Aussi faut-il rappeler que le transport par voie terrestre entre ces deux zones portuaires a souffert de contraintes liées à l'état du principal tronçon routier, '' la côtière '' et à des déséquilibres dans les flux de camions de fret.

Après sa réhabilitation, (Cf. photo1), les flux réguliers de conteneurs et de fret routier par le biais de camions et de semi-remorques circulent régulièrement entre les deux espaces portuaires, avec des départs de part et d'autre. Le transport de conteneurs et de marchandises en grande quantité (cacao, produits industriels, matériaux) est également géré par des transporteurs routiers spécialisés en lien avec le port autonome d'Abidjan et de San Pedro.

Photo1: Vue de ‘’ la côtière ‘’, axe Abidjan-San Pedro



Source : cliché PFO, 2022

### *2.1.2. Analyse des flux de passagers (origines-destinations, fréquentations)*

Dans l'ensemble du trafic sur l’axe Abidjan-San Pedro, le flux actuel de passagers résulte essentiellement de véhicules de particuliers ou encore des compagnies de transport terrestre installés à San Pedro et à Abidjan. Les compagnies telles que CA-TRANS, AMT, SBTA-Transport, JET express, ST-Transport et Royal-courrier, par leur gestion du trafic routier sur la ‘’côtière’’ montrent qu’à l’examen du flux de passagers, elles représentent l’essentiel du flux de passagers par voie terrestre sur cette voie. Ce flux est estimé selon l’Office ivoirienne des chargeurs (OIC, 2024, p.40) entre 50.000 à 80.000 passagers par mois, pour un chiffre d’affaires annuel de 25 à 35 milliards CFA. Ce flux correspond au nombre de véhicules particuliers et des compagnies de transport pouvant transporter par voyage plus de soixante à

soixante-dix passagers, pour les différentes tranches horaires d'exploitation. Ce trafic routier génère des emplois directs de 500 à 800 chauffeurs, 300 à 500 convoyeurs et 200 à 300 de personnels de gares. Les emplois induits tout le long de cet axe, sont liés à la restauration, l'hôtellerie et la mécanique.
Les différentes compagnies disposent en plus du transport régulier de passagers, des services de courriers ou de fret express, aux fins d'acheminer les colis, les bagages, ou encore des marchandises entre leurs différentes gares de San Pedro et d'Abidjan (Yopougon, Adjamé et Koumassi).

### *2.1.3. Identification des points de congestion mixte*

Les interactions fret-passagers se traduisent par des points de friction avec une congestion mixte sur l'axe Abidjan-San Pedro. Cette réalité reste perceptible aux fréquences quotidiennes de départs au sein des compagnies de transport (3 à 6 départs par jour selon les compagnies) et cela aux heures de points (7h-9h, 17-19h).
Les différentiels de vitesse sur ''la Côtière'' en lien avec les départs, demeurent visibles par l'utilisation par les compagnies de cars rapides (160-180 km/h), en opposition aux poids lourds circulant à des vitesses moins rapides (70-100 km/h).
Les manœuvres dangereuses se traduisent par des excès de vitesse et des dépassements de cars sur de longues files de camions, affectant par endroits des points de congestion mixte (cars-camions poids lourds). Les vitesses nationales autorisées sont de 90 km/h pour les cars de transport en commun et 70 km/h pour les camions poids lourds. Ces limitations de vitesse ne sont pas toujours respectées, bien vrai que de nombreux cars intègrent des dispositifs de limitation de vitesse ou un affichage spécifique sur le tableau de bord. Les points de congestion mixte sont accentués par l'insécurité liée aux arrêts isolés et le

surcharge de véhicules, surtout les taxis-brousses reliant les localités de Sassandra, Fresco et Grand Lahou.

### *2.1.4. Identification des risques sécuritaires et localisation des zones accidentogènes*

La sécurité routière sur l'axe Abidjan-San Pedro présente des risques accidentogènes, avec des accidents mixtes, notamment des collisions car-poids lourds particulièrement graves. Selon les statistiques nationales en 2022 de l'Observatoire National de Sécurité Routière, (2022, p.23), ce sont 14234 accidents pour 1614 tués, 21201 blessés (pour une hausse de 11%). Ces chiffres traduisent les risques accidentogènes sur les routes ivoiriennes. L'axe de ''la Côtière'' Abidjan-San Pedro n'en demeure pas moins impacté. Aussi des facteurs de risque existent-ils sur l'axe Abidjan- San Pedro. Ils se traduisent par les vitesses excessives de cars, dues à une pression de rentabilité, la fatigue des chauffeurs sur le long trajet (353,5km), les dépassements dangereux (Cf. Photo 2).

Photo 2 : Vue de risque lié au trafic sur ''la Côtière''




Source : cliché NCI-TV, 2022

### *2.2. Base de données de performance du trafic sur la ‘’côtière’’*

Les activités de transport sur ‘’la Côtière ‘’ génèrent 3000 à 5000 emplois directs (Chauffeurs, convoyeurs, mécaniciens) (Cf. OIC, 2024, p.42), avec des services connexes de 8000 à 12000 emplois indirects (restauration, hôtellerie, commerce). Les salaires réguliers des acteurs, tels que les chauffeurs et convoyeurs (150000 frs à 75000 frs) (Cf. UTB, CA-TRANS, 2024), font partie de l'aspect positif de la base de données de performance lié au trafic sur l'axe Abidjan-San Pedro.

La mobilité sur cet axe se transforme avec un accès rapide aux soins, en permettant de rejoindre les hôpitaux d'Abidjan en quatre (4) heures contre (10) heures avant la réhabilitation de la ‘’côtière’’. Les étudiants et travailleurs accèdent à Abidjan et retournent facilement. La cohésion familiale en bénéficie, avec les visites familiales facilitées. Les commerçants parcourent la distance Abidjan-San Pedro dans la journée pour une durée de 4 heures, en améliorant le gain de temps et le développement de leurs activités.

Le développement local reste impacté par le trafic sur ‘’la côtière’’. Les villes intermédiaires sont dynamisées (Grand Lahou, Fresco, Sassandra) avec une émergence du tourisme balnéaire et une valorisation des produits agricoles locaux (maraichage, pêche). L'existence de’’ la Côtière’’ a permis de réduire considérablement le temps de trajet moyens pour le transit des marchandises et passagers.

Le taux de ponctualité des compagnies se trouve améliorée avec une fiabilité du corridor (moins de pannes et interruptions du trafic.).

La construction de quatre (4) postes à péage (Cf. Photo 3-4) en voie d'achèvement, sont prévus sur l'axe pour début 2027. Les chantiers d'aménagement sont supervisés par le Fonds d'Entretien Routier (FER), avec pour maître d'œuvre le

BNETD et maître d'œuvre délégué, l'AGEROUTE. La mise en service de ces ouvrages s'inscrit dans le cadre de la réhabilitation complète de cet axe majeur entre Abidjan et San Pedro.

Photo 3-4: Travaux de construction de postes à péage sur la côtière



Source : Infoivoire, 2024

### *2.3.Propositions d'optimisation intégrée de la ''côtière'' via l'axe Abidjan-San Pedro*

Les propositions d'optimisation intégrée du trafic sur l'axe Abidjan-San Pedro pourront être réalisées à court terme (1-2 ans), à moyen terme (3-5 ans) et à long terme (5-10 ans).

Pour ce qui concerne le court terme (1-2 ans), il faudra miser sur les infrastructures logistiques et la signalisation, tout le long des zones de dépassement et de dangers (virages et pentes).

Il faudra donc aménager des aires de repos sécurisées séparant les stationnements de cars et de camions poids lourds. L'éclairage public reste une option à prendre en compte pour les traversées urbaines et les zones accidentogènes durant la nuit.

L'installation de postes de contrôles techniques réguliers facilitera également le trafic et réduira la survenance d'accidents.

Ce faisant, une meilleure organisation du trafic devra insister sur les horaires décalés afin de réduire les congestions tout en encourageant les départs de camions poids lourds la nuit. La limitation de vitesse différenciée maximale à 90 km/h pour les cars de compagnies de transport en commun et à 70 km/h pour les camions poids lourds, devra être recommandée pour l'ensemble du trafic sur l'axe Abidjan-San Pedro.

Une digitalisation de la billetterie dans les gares routières facilitera le transport de passagers aux fins d'établir une traçabilité des différents parcours et des statistiques sur le trafic.

Un système de tracking par GPS obligatoire est à envisager pour le transport urbain.

Dans l'optique d'assurer la sécurité du trafic sur l'axe de la ''côtière'', des campagnes de sensibilisation ciblées, au profit des chauffeurs et passagers pourront être organisées et permettront d'optimiser les actions de sécurité, tout en misant sur la formation continue des chauffeurs sur des questions de sécurité liées à la conduite et aux premiers secours.

Par ailleurs, il faudra effectuer des contrôles renforcés pour la consommation d'alcool, de drogues et la surcharge de passagers.

À moyen terme (3-5 ans), ce sont des infrastructures logistiques, la professionnalisation des acteurs et la multimodalité qui pourront être exploitées.

En effet, les infrastructures logistiques, telles que les gares routières modernisées devront être installées, tout le long de la voie de la ''côtière'', notamment à Grand Lahou et Fresco. Ces gares routières sont des options permettant de séparer le fret et des passagers. La mise en place de plateformes de groupage permettra d'optimiser le remplissage des camions poids lourds et des cars de transport en commun. Dans le processus de réhabilitation de ''la Côtière'', la construction de voies de contournement des agglomérations de Dabou et

Sassandra offrira une alternative de mobilité pour les cars et camions de transit. Les aires de stationnement de poids lourds sont également nécessaires à l'effet d'éviter les stationnements sauvages. Une professionnalisation du secteur du transport routier passe donc par la mise en place d'un centre de formation des chauffeurs et convoyeurs. Ce qui est le cas déjà pour les compagnies CA-TRANS et SBTA à San Pedro. Un certificat professionnel doit pouvoir sanctionner cette formation des différents acteurs.

Par ailleurs, aux fins d'optimiser les activités des compagnies de transport, une amélioration des conditions de travail passe par la mise en place d'une assurance sociale des travailleurs, une revalorisation salariale et un temps de repos au profit des chauffeurs.

Ces initiatives au titre des avantages sociaux permettront de créer un cadre réglementaire propice au bon fonctionnement des compagnies de transport.

Par contre, l'usage de la multimodalité par le biais d'une connexion entre les différents ports d'Abidjan et San Pedro, représente une alternative de transit du fret par voie routière et maritime. Une intégration future de la ligne ferroviaire entre la ville de Man et San Pedro facilitera le transit multimodal vers le port d'Abidjan en passant par la ''la Côtière''.

À long terme (5-10 ans), la transformation structurelle de la ''côtière'' devra être entamée, par le biais du projet de construction de la ligne ferroviaire Abidjan-San Pedro (Cf. Ministère des Transports, 2024, p.20). Ce projet va entrainer le transit d'un fret massif par rail, qui permettra un désengorgement de l'axe Abidjan-San Pedro.

Ce train en plus du fret, sera aussi un train de passagers express qui pourra rallier Abidjan et San Pedro en moins de 2 heures. En jonction avec le projet gouvernemental de l'autoroute côtière, par des voies séparées fret-passagers, le fret transitera par un port sec en projet à Grand Lahou (Cf. Ministère des

Transports, 2024, p.35), qui constituera un hub logistique multimodal pour tout le trafic. Tout cet ensemble vise à créer un smart corridor, à l'effet d'aboutir à une gestion intelligente du trafic sur l'axe de la'' côtière'' Abidjan-San Pedro. Cette approche envisage obtenir l'information autoroutière en temps réel.

Cette gestion optimisée de ''la Côtière'' s'inscrit donc dans une vision de développement durable, afin d'aboutir à un « corridor vert », faisant la promotion de véhicules propres (électriques) dans un futur proche. Il sera demandé aux compagnies de transport en commun une compensation carbone obligatoire, permettant de garantir une valorisation du patrimoine naturel des localités traversées.

En somme un modèle d'optimisation intégrée de la ''côtière'', axe Abidjan-San Pedro devra prendre en compte un système d'information logistique unifié, avec une plateforme digitale pouvant centraliser la gestion de la billetterie électronique des compagnies de transport, le tracking du fret ou de la marchandise, ce qui est une voie sûre de collecte des informations liées au trafic, des alertes sécuritaires et de la météo.

Cette collecte de l'information intégrée à la plateforme permettra aux voyageurs ou touristes, tout le long de ''la Côtière'' et des localités traversées, de faire des réservations de services d'hôtellerie et de restauration, pouvant faciliter leur séjour.

Ainsi, une gouvernance collective pourrait être envisagée par un comité de gestion du corridor à laquelle feront partie l'État ivoirien, les compagnies de transport, les ports et les collectivités locales. Cette gestion se fera sur la base de protocoles de collaboration formalisés, avec des mécanismes de régulation du trafic, sous l'autorité d'un observatoire du corridor, à travers un monitoring continu et performant.

Des indicateurs de performance clés (KPI) à même d'évaluer cette gouvernance collective pourront permettre d'avoir une idée précise sur le temps de trajet moyen, le taux de ponctualité dans les gares routières, le coût moyen du transport, qui pourrait conduire à une éventuelle réduction annuelle de 5% et une réduction en moyenne de 15% par an du taux d'accidents, une réduction des émissions de CO2 par kilomètre de 10% sur 5 ans et une satisfaction des usagers de la ''côtière'' (passagers et chargeurs) à un taux supérieur à 75 % (Cf. Ministère des Transports, 2024,p.42).

## 3. Discussions

Notre étude met en relief deux (2) orientations subséquentes qui portent sur l'impact économique combiné, l'organisation logistique, les interactions fret-passagers, l'impact socio-environnemental global et les défis sécuritaires liés au trafic sur l'axe Abidjan- San Pedro.

### *3.1. Impact économique combiné, organisation logistique et interactions fret-passagers*

À priori, l'impact économique combiné reste lié au trafic sur l'axe Abidjan-San Pedro et prend en compte un volet marchandises ou fret et un autre volet passagers, avec ses effets multiplicateurs.

En effet, rappelons que ce sont annuellement un volume compris entre 4 et 6 millions de tonnes de marchandises qui transitent par ''la côtière'' (OIC, 2024, p. 32). Ces volumes représentent de réels indicateurs qui militent en faveur du dynamisme économique des transactions sur l'axe Abidjan-San Pedro.

À ce titre, la route de la ''côtière'' et la zone littorale en Côte d'Ivoire constituent un levier stratégique majeur pour l'économie nationale, favorisant les échanges entre la capitale

économique Abidjan et le pôle portuaire de San Pedro. Il stimule le commerce intérieur, facilite le transport des richesses agricoles et minières, et soutient la pêche ainsi que le tourisme balnéaire.

C'est ce que soutiennent, Florent Gohourou et al· (2022, p.1), pour eux « les politiques d'aménagement des zones côtières en Côte d'Ivoire facilitent depuis plusieurs années un vaste mouvement de littoralisation et contribuent à une maritimisation de l'économie.»

Ainsi la contribution au PIB régional du trafic routier sur l'axe de '' la Côtière'' est estimée selon l'Office ivoirienne des Chargeurs entre 15% et 20% annuellement (Cf. OIC, 2024,p.43), ce qui représente un apport considération pour l'économie nationale, justifiant pour l'État ivoirien de faire un investissement à hauteur de 308 milliards de FCFA (environ 550 millions USD) pour la réhabilitation de ''la Côtière'', avec un accord de prêt supplémentaire de 28,6 milliards de FCFA, qui a été ratifié en janvier 2025 avec la Banque Ouest-Africaine de Développement (BOAD), aux fins de financer les travaux de renforcement spécifiques sur la section Fresco - Sassandra - San Pedro - Grand Béréby.

Par ailleurs, le volet passager, traduit bien un impact direct de l'amélioration routière sur la mobilité quotidienne, avec une estimation entre 50000 à 80000 passagers par mois, pour un tarif moyen de 5000 à 8000 frs CFA entre San Pedro et Abidjan (OIC, 2024, p.52).

Aussi faut-il relevé un chiffre d'affaires annuel de transport interurbain estimé entre 25 et 35 milliards de F.CFA, entrainant la création d'emplois directs de chauffeurs (500 à 800 chauffeurs), de convoyeurs (300 à 500 convoyeurs) et le personnel de gares (220 à 300 personnes) (Cf. OIC, 2024, p.54). Les emplois indirects induits de cet impact, font état de la création de restaurants, d'hôtels et de garages de réparation de véhicules tout le long de l'axe.

Ces impacts économiques ont amené, le Premier Ministre ivoirien, Amadou Gon Coulibaly a annoncé aux chefs traditionnels, lors d'une cérémonie à Fresco, le 13 février 2020, que « les travaux de la section Songon-Grand-Lahou seront lancés dès 2020. Non seulement cette route sera réhabilitée, mais elle sera transformée en autoroute». Cette déclaration traduit la volonté de l'État ivoirien de faire de l'axe San Pedro-Abidjan une priorité du gouvernement, visant à « améliorer la qualité du revêtement, à renforcer la sécurité routière et à réduire significativement le temps de parcours ». Les effets multiplicateurs de cet impact économique combiné sont perceptibles à travers le développement du tourisme balnéaire le long de cette voie (Sassandra, Grand-Béréby). La mobilité professionnelle est accrue (accès à l'emploi et les initiatives d'entreprises), la dynamisation des marchés locaux, à travers la circulation des produits agricoles et artisanaux et surtout les investissements privés le long de l'axe (stations d'essence, commerces, hôtels) sont visiblement constatés. L'organisation de la chaine logistique et les interactions restent donc un maillon essentiel de impact économique sur l'axe de la ''côtière''. Elle est composée de la chaine logistique des marchandises, le système de transport des passagers et les interactions fret-passagers.

A ce sujet, la chaine logistique des marchandises part du flux import et amorce son processus à partir de l'arrivée des navires avec les marchandises au port d'Abidjan ou celui de San Pedro. Elles subissent un dédouanement, puis leur transport par voie routière par la ''côtière'' , avant d'atteindre leurs points de livraison.

Quant au flux export, il part de la collecte des produits agricoles (cacao, bois), pour un transport via l'axe Abidjan - San Pedro, pour un entreposage dans l'un des deux ports, avant leur embarquement pour l'international. Ces deux types de flux (import-export) sont soumis à des contraintes, allant de la

concentration du trafic de camions poids lourds sur la ‘’côtière’’, avec des retours à vide. Ce pourquoi Messan Lihoussou, (2017, p.54) soulignait que « ces dysfonctionnements observés sont analysés comme des entraves à la fluidité logistique sur ce corridor».

Ainsi, la concentration excessive des poids lourds sur l'axe de’’ la Côtière’’ et le problème récurrent des retours à vide engendrent des surcoûts logistiques importants, une usure prématurée de la voirie et un alourdissement du bilan carbone du transport de marchandises.

Raison pour laquelle le trajet Abidjan-San Pedro pourrait être saturé de produits manufacturés ou de vivriers, tandis que les cargaisons de retour vers la capitale (produits agricoles bruts ou conteneurs) ne couvriront pas toujours la demande de transport de la flotte disponible.

Par contre ce qui pourrait causer une accélération de l'usure du bitume et la formation de nids-de-poule sur les portions de routes nationales surexploitées, entrainant une perte de revenus pour les transporteurs, contraints de rouler sans chargement au retour.

Aussi le système de transport par passagers est-il assuré par les principales compagnies de transport en commun (SBTA, CA-TRANS, AMT, JET Express) et par endroits par les taxis-brousses et mini-cars (Fresco, Sassandra). La fréquence quotidienne de ces compagnies est de trois (3) à six (6) départs par jour entre Abidjan et San Pedro, à des horaires généralement entre 6 heures et 17 heures pour une durée de trajet de 4 heures, voire 4 heures 30 minutes.

Les interactions fret-passagers se ressentent par des points de frictions liés souvent aux congestions, aux différentiels de vitesse (cars rapides opposés aux camions poids lourds assez lents). D’autres points complémentaires s’y greffent, notamment une économie d’échelle sur l’infrastructure routière, avec des services partagés (stations-services, garages

de réparation et restaurants). Tout cet ensemble devra être soumis à une surveillance et une sécurité accrue pour un flux continu de marchandises et de passagers.

### *3.2. Impact socio-environnemental et défis sécuritaires liés au trafic sur '' la Côtière '' Axe Abidjan- San Pedro*

Les émissions combinées sont à mettre au compte de l'impact socio-environnemental du trafic sur l'axe Abidjan-San Pedro. Il est relevé par l'Office ivoirienne des Chargeurs (OIC, 2024, p.60), que les camions poids lourds engendrent entre 80% à 90% des émissions CO2 du corridor contre 10% et 20% par les cars de transport en commun et les mini-bus.

Cette pollution atmosphérique est plus marquée dans les traversées urbaines (Dabou, Sassandra). Ce que soutiennent Lise-Marie Glandus et Gérard Beltrando (2013, p. 25-40), qui selon eux « le secteur des déplacements automobiles, est désormais considéré comme la source d'émissions la plus notable au sein des agglomérations ». La pollution de l'air est en effet, très forte dans les traversées urbaines. Cela provient de la forte concentration de voitures, des embouteillages et des rues bordées de hauts bâtiments et commerces qui empêchent l'air de bien circuler.

À ce sujet, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (2025, p.15), estime que, chaque année, plus de 2 millions de personnes meurent du fait de l'inhalation de particules fines présentes dans l'air. Cette pollution atmosphérique, s'accompagne souvent de la pollution sonore (bruits de camions ou cars au passage dans les villes traversées), avec des pics des cars et camions (70 à 80 décibels). Sans oublier les poussières en saison sèche et la dégradation accélérée de la chaussée (surcharge des camions poids lourds).

Ainsi, comme le souligne l'étude d'impact environnemental à Abidjan, (INPHB], (2002, P.37) « l'augmentation massive du trafic de cars de transport et de camions lourds (notamment

pour le cacao et le bois) génère des impacts environnementaux et sanitaires majeurs sur cet axe littoral fragile ». À ce propos, appuyant ce point de vue, le magazine (Abidjan.net news) (2018, p.1) faisait remarquer que « le parc de véhicules lourds en Côte d'Ivoire est majoritairement composé de moteurs diésel anciens, souvent mal entretenus et que les émissions de gaz toxiques des véhicules rejettent de grandes quantités de monoxyde de carbone (CO), de dioxyde de soufre ($SO_2$) et d'oxydes d'azote (NO) ; néfastes pour la santé ».

Aussi, « les particules fines (PM2.5 et PM10) sont issues des échappements de vieux camions émettant des fumées noires chargées de suie. Ces particules s'infiltrent profondément dans l'appareil respiratoire des populations riveraines des localités traversées par la ‘’côtière’’ (Dabou, Grand-Lahou, Fresco, Sassandra, San Pedro) ». (INPHB), (2002, P.36).

A ce titre, comme solutions environnementales, il faudra établir des normes d'émissions de gaz à effet de serre (CO2), un renouvèlement des flottes, à l'image de la compagnie de transport CA TRANS, (3ème prix national d'excellence 2024), qui modernise ses prestations, avec un meilleur accueil, une digitalisation de ses services et des cars confortables, réduisant la consommation de carburant, donc moins polluants. Le contournement des agglomérations traversées par la ‘’côtière’’, doit être envisagé et la mise en œuvre du projet de chemin de fer Abidjan-San Pedro-Tabou, devra constituer une alternative écologique. Ce contournement routier des agglomérations permettra de dévier le trafic en transit, en particulier les poids lourds et les véhicules traversant les localités sans s'y arrêter. Cela réduira les embouteillages, les concentrations de dioxyde d'azote et les particules fines au cœur des zones habitées, tout en améliorant la fluidité globale. Ce que soulignent Kaufmann *et al.* (2001, p.5) et CITEPA, (2011. P.40) en ces termes, « le trafic automobile constitue aujourd'hui la principale source d'émissions en milieu urbain et les

déplacements quotidiens sont à l'origine d'une pollution atmosphérique diversifiée. »
En somme, comme l'a déclaré Mark Radka, chef de la division des technologies de l'énergie et du climat à l'ONU Environnement (2018, p.10). « Les normes sont importantes dans ce domaine, et la première à respecter est celle de la protection de la santé humaine. Ces normes doivent être adaptées à chaque gouvernement et aux spécificités de chaque région ».

## Conclusion

En définitive, notre étude a permis de mettre en relief un éclairage scientifique sur un corridor économique majeur de la Cote d'Ivoire, en y intégrant une analyse séparée des dimensions marchandises et passagers. Cette analyse a donc porté aussi bien sur le transit de fret que les flux de passagers sur la ''côtière'', via l'axe Abidjan-San Pedro. Elle a mis également l'accent sur l'important de cet axe pour l'ensemble des localités de la région du Sud-Ouest ivoirien. L'identification des points de friction relève les manœuvres dangereuses qui affectent par endroits les points de congestion mixte (cars-camions poids lourds).
Ces congestions créent des risques sécuritaires potentiels et des zones accidentogènes.
Par ailleurs, une base de données sur la performance du trafic met en exergue les activités de transport qui génèrent plusieurs emplois directs et des services connexes.
Aussi l'approche systématique proposée vise-t-elle à comprendre les interactions complexes entre le transport de fret et le transport de personnes, qui ont assurément des impacts économiques, sociaux et environnementaux, aussi bien sur le trafic que les localités traversées. La proposition de solutions d'optimisation intégrées vise donc à maximiser les synergies,

minimiser les conflits d'usage et contribuer à des réflexions sur le développement des infrastructures de transport en Afrique de l'Ouest.

Au-delà de la prétention d'apporter toutes les solutions, ce travail constitue une contribution concrète à l'amélioration de la compétitivité économique d'infrastructure routière à l'image de l'axe Abidjan-San Pedro. Il développe une expertise opérationnelle valorisant le trafic routier sur l'axe de la ''côtière''dans le Sud-Ouest ivoirien. Cette étude est donc une réponse aux enjeux logistiques et à la mobilité interurbaine. Elle participe à une connaissance holistique sur la performance de l'axe Abidjan-San Pedro et reste pertinente pour la prise de décision des décideurs publics et privés.

## Références bibliographiques


AGEROUTE, 2024. *Projet de renforcement de la Côtière Section Fresco-Sassandra-San Pedro- Béréby* , Abidjan, p.26

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, 2024. *Financement de routes transfrontalières* : *Côte d'Ivoire-Burkina-Faso-Mali*, Abidjan, p.13

CITEPA**,** 2011. Automobile et modes de vie urbains : Quel degré de liberté ?, Paris, p.40

GLANDUS Lise-Marie and BELTRANDO Gérard, 2013. Les déplacements urbains et la pollution de l'air dans des villes intermédiaires : enjeux politiques et environnementaux**,** in Norois, open Edition journals, Rennes, p. 25-40

KAUFMANN et al., 2001. *Par la circulation dans les villes*, Lausanne, 167p.

MESSAN Lihoussou, 2017. Dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique

de l'Ouest : l'exemple du corridor Abidjan-Cotonou, in les Cahiers Scientifiques du Transport - N° 72-2017, Lyon, pp. 44-66

MINISTERE DES TRANSPORTS, 2024. *Les transports en chiffres-1er trimestre 2024*, Abidjan, pp. 15-35
OBSERVATOIRE NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE, 2022. *État des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire*, Abidjan, p.23
OFFICE IVORIEN DE CHARGEURS, 2024. *Annuaire statistique, 2024*, Abidjan, pp. 10-45
ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2025. *Rapport santé mondiale*, 2024, Genève, p.15
PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2024. *Rapport annuel 2024*, Abidjan, pp. 24-56
PORT AUTONOME DE SAN PEDRO, 2023. *Rapport annuel 2023*, San Pedro, pp. 35-56
RADKA Mark, 2018. *Énergie et climat*, ONU-Environnement, New York, 2018. p.10
RAMBOLL and BRUUN, 2020. *The Contribution of Road Transport to Sustainability and Economic Development*, Paris, 55p.
UEMOA, 2024. *Études sur les corridors de transport en Afrique de l'Ouest*, Ouagadougou, pp.253 à 272