

Transports ferroviaire et aérien en Côte d'Ivoire : infrastructures et exploitation (1960-1980)

Loukou Bernard KOFFI
Maître-Assistant
Département d'Histoire
Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody
Abidjan-Côte d'Ivoire

Résumé

Pendant la période de miracle économique, l'Etat de Côte d'Ivoire réalise de nombreuses infrastructures ferroviaires et aéroportuaires de qualité. A ces infrastructures de transport, l'Etat arrime des sociétés d'Etat pour l'exploitation de celles-ci. Ce sont la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) pour le réseau ferroviaire et la compagnie aérienne nationale Air Ivoire pour les dessertes aériennes.

Mots clefs : infrastructures, transport, aéroport, chemin de fer, RAN, Air Ivoire

Abstract

During the period of economic miracle, the State of Côte d'Ivoire builds many high-quality railway and airport infrastructures. To these transport infrastructures, the State links state-owned companies for the exploitation of these infrastructures. These are the Abidjan-Niger Railway Company (RAN) for the railway network and the national airline Air Ivoire for air services.

Key words : infrastructures, transport, airport, railway, RAN, Air Ivoire

Date of Submission: 04-11-2021

Date of Acceptance: 18-11-2021

I. INTRODUCTION

Les autorités de la Côte d'Ivoire optent, à l'indépendance, pour le développement des transports comme l'un des principaux axes stratégiques pour son développement économique et social. Pour ce faire, l'Etat ivoirien élabore des programmes pour le développement des infrastructures de transport. Grâce à des investissements conséquents, l'exécution de ces programmes conduit, de 1960 à 1980, à la mise en place des infrastructures de transport de qualité dans les secteurs ferroviaire et aérien. Alors comment les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires sont déployées et exploitées en Côte d'Ivoire de 1960 à 1980 ?

Cette étude entend passer en revue les diverses infrastructures ferroviaires et aéroportuaires en Côte d'Ivoire tout en montrant leur évolution qualitative et quantitative pendant la période du miracle économique. Elle vise également à identifier les entreprises et les équipements dédiés à l'exploitation de ces infrastructures. La méthodologie sous-tendant notre réflexion, repose sur le recoupement des informations recueillies dans les sources imprimées d'institutions comme Air Afrique, le ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN), ainsi que dans divers ouvrages et articles en rapport avec les transports ferroviaire et aérien.

Ainsi, conscientes de l'importance du secteur du transport dans son développement économique et social, les autorités ivoiriennes procèdent, d'une part, à la mise en place des infrastructures ferroviaires et aéroportuaires, et d'autre part, à la création de sociétés d'Etat des transports ferroviaire et aérien.

II. LA MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET AÉROPORTUAIRES

Les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires déployées se perçoivent à travers, l'extension du réseau ferroviaire et la construction d'aéroports et d'aérodromes.

2.1. L'extension du réseau ferroviaire

A l'accession à l'indépendance, le réseau ferroviaire de la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN), d'une longueur de 630 kilomètres pour le tronçon ivoirien, mesure au total 1.145 kilomètres¹. Ce réseau

¹ De 1904 à 1932, le réseau ferroviaire est long de 786 kilomètres d'Abidjan à Bobo-Dioulasso. En 1954, il se prolonge jusqu'à Ouagadougou pour mesurer en définitive 1.145 kilomètres.

relie Abidjan, la capitale ivoirienne à Ouagadougou, la capitale de la Haute-Volta en passant par Agboville, Dimbokro, Bouaké, Katiola, Ferkessédougou et Bobo-Dioulasso (H. Bourgoïn, P. Guillaume, 1979, p. 110). En clair, on compte, à partir d'Abidjan, trente et une (31) gares² implantées sur la voie en Côte d'Ivoire³.

Cependant, à partir de la première décennie après l'indépendance, la voie ferrée se distinguant par une ligne à voie métrique unique⁴, subit des aménagements grâce à l'ouverture de multiples lignes à l'intérieur des principales gares. En effet, en arrivant dans chacune des principales gares, la voie unique se partage en plusieurs voies pour fusionner à la sortie et former à nouveau une seule voie.

En 1980, l'importance des voyageurs et du trafic fret ainsi que la position géographique installent une hiérarchie entre les gares. Ainsi, on a les grandes gares au nombre de trois (3) (Abidjan, Bouaké, Ferkessédougou), cinq (5) gares moyennes (Anyama, Agboville, Dimbokro, Katiola et Tafiré) et les petites gares rassemblant les autres destinations du chemin de fer (K. Coulibaly, 2012, p. 66).

Outre l'extension du réseau ferroviaire, les autorités ivoiriennes réalisent aussi la construction d'aéroports et d'aérodromes.

2.2. La construction d'aéroports et d'aérodromes

Dans la mise en œuvre de son programme de développement économique, le gouvernement ivoirien procède au développement des infrastructures aéroportuaires afin d'exploiter aisément son espace aérien et de s'assurer d'un transport aérien plus sûr et sans danger. Pour ce faire, l'Etat va multiplier de 1960 à 1980, le nombre d'aéroports et d'aérodromes, dans le but de relier la Côte d'Ivoire aux autres pays mais aussi les différentes villes du territoire national.

A partir de son accession à l'indépendance, la Côte d'Ivoire, en collaboration avec la France et aidée par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) s'investit à poursuivre la construction des infrastructures terrestres. Ces travaux visent à doter les principales villes du pays d'aéroports pour le trafic international (K. Fodouop, J. Tape Bidi, 2010, p. 10) et d'aérodromes pour accueillir ses liaisons intérieures.

On assiste alors de 1960 à 1980 à une floraison d'aéroports et d'aérodromes de différentes classes⁵ équipés d'installations de qualité non seulement pour le trafic intercontinental, mais aussi destinés au trafic aérien interafricain et intérieur.

En 1960, la Côte d'Ivoire possède deux (2) aéroports pour les trafics intercontinental et interafricain ainsi que seize (16) aérodromes pour les liaisons intérieures. Concernant les aéroports, il s'agit d'abord de l'aéroport à Abidjan-Port Bouët de Classe A pour des avions à réaction, disposant une piste de 2.400 mètres de longueur ainsi que des bâtiments modernes d'accueil, de sécurité et de navigation. Ensuite, l'aéroport de Bouaké de Classe B avec sa piste de 1.730 mètres pour des avions moyens de type DC 4 et Constellations. Les seize (16) aérodromes de classes C et D sont répartis à Man, Korhogo, Sassandra, Daloa, Bondoukou, Dimbokro, Tabou, Odienné, Séguéla, Dabou, Oumé, Abengourou, Bouna, Ouangofitini, Divo et Adzopé (G. Monnet, 1959, p. 10).

Pendant la période 1975-1977, les investissements en faveur du transport aérien s'élèvent à hauteur de 36 milliards de francs CFA. Ce financement contribue non seulement à la modernisation des aérodromes et installations existants et à la construction des aéroports de San-Pedro (10 milliards de francs CFA) et de Yamoussoukro (2 milliards de francs CFA) mais surtout à l'extension à une longueur de 2.700 mètres de la piste d'atterrissage de l'aéroport d'Abidjan Port-Bouët (M. Dacharry, 1981, p. 284).

En 1979, outre l'aéroport d'Abidjan Port-Bouët de référence internationale et les aéroports de Bouaké, de San-Pedro et de Yamoussoukro de classe A, la Côte d'Ivoire dispose également de 28 aérodromes publics et de 20 aérodromes privés sur le territoire national (P. Chauleur, 1979, p. 307).

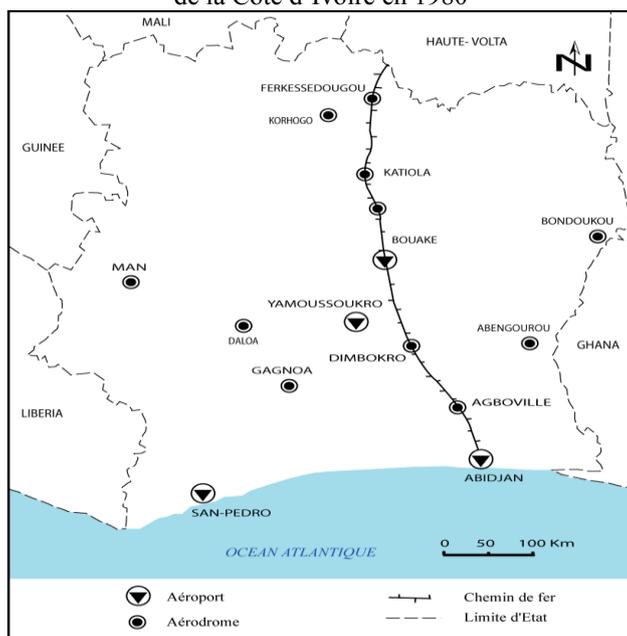
² Les gares de chemin de fer sont les lieux de stationnement des trains ainsi que des sites d'embarquement et de débarquement des voyageurs, des produits et marchandises.

³ En Haute-Volta, on rencontre vingt-quatre (24) gares dont Ouagadougou est la dernière gare.

⁴ L'extension du réseau d'Abidjan avec la création de la desserte de la zone industrielle de Yopougon et la construction d'une ligne ferrée entre Man et San Pedro pour l'évacuation du minerai de fer sont les projets de développement du réseau ferroviaire de la RAN. Mais, ces projets n'ont pas pu se réaliser.

⁵ L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) fixe la longueur de piste des aéroports comme critère pour les classer. Ainsi, l'OACI distingue cinq (5) classes d'aéroports à savoir la Classe A pour les aéroports de plus de 2.100 mètres de piste, la Classe B pour les aéroports de 1.500 mètres à 2.100 mètres de piste, la Classe C pour les aéroports de 900 mètres à 1.500 mètres de piste, la Classe D pour les aéroports de 750 mètres à 900 mètres de piste et la Classe E pour les aéroports de 600 mètres à 750 mètres de piste.

Carte : Réseau ferroviaire et infrastructures aéroportuaires de la Côte d'Ivoire en 1980



Conception, KOFFI Loukou Bernard, 2021

Au total, dans le souci d'interconnecter et de rendre accessibles certaines localités de la Côte d'Ivoire et de faciliter le trafic international, les autorités ivoiriennes ne ménagent aucun effort, de 1960 à 1980, pour offrir au pays, un réseau ferroviaire moderne et divers aéroports et aérodromes aux normes internationales, illustrés par la carte ci-dessus. Outre ces nombreuses infrastructures ferroviaires et aéroportuaires de qualité, les autorités ivoiriennes créent des sociétés d'Etat pour les transports ferroviaire et aérien.

III. LES SOCIÉTÉS D'ÉTAT DES TRANSPORTS FERROVIAIRE ET AÉRIEN

De 1960 à 1980, le transport ferroviaire est garanti par la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) et à l'acquisition des équipements performants tandis que le transport aérien est rendu possible grâce à la compagnie aérienne Air Ivoire et les structures de transport aérien.

3.1. La Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) et les équipements modernes pour l'exploitation du réseau ferroviaire.

La Régie des chemins de fer Abidjan-Niger, communément appelée la Régie Abidjan-Niger (RAN) voit le jour le 1^{er} avril 1959 afin d'exploiter les voies ferrées implantées en Côte d'Ivoire et en Haute-Volta pour le compte de ces deux Etats (G. Tixier, 1965, p. 921). Pour ce faire, une convention entre les autorités de la Côte d'Ivoire et celles de la Haute-Volta le 30 avril 1960 confie la gestion et l'exploitation du chemin de fer à une entreprise publique binationale, appartenant à la Côte d'Ivoire et à la Haute-Volta (K.-J. Budin, B. Mitchell, 1998, p. 1). En effet, cette entreprise binationale revêt un caractère industriel et commercial avec une autonomie financière et une personnalité juridique en vigueur dans chacun des pays. En outre, les ministres des transports de la Côte d'Ivoire et de la Haute-Volta administrent conjointement la RAN en vue de lui donner une assise pour le transport des personnes et des marchandises entre leurs Etats (J. Dutheil De La Rochère, 1976, p. 391-392).

Pour l'exploitation du réseau ferroviaire, avec des investissements de plus de 24 milliards de francs CFA⁶, la RAN va se doter, de 1960 à 1980, d'engins de traction, de wagons tractés et d'installations ferroviaires. Ce matériel roulant va évoluer significativement au fil des années avec l'acquisition régulière d'engins performants dans le but de répondre efficacement aux attentes des Etats.

⁶ Pour les détails des investissements par période, voir CÔTE D'IVOIRE-Ministère du plan, 1970, *Perspectives décennales de développement économique social et culturel 1960-1970*, Abidjan, Imprimerie nationale de Côte d'Ivoire, p.84 ; CÔTE D'IVOIRE-Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, 1980, *Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives*, Paris, Imprimerie Maury, p. 57 ; Régie des chemins de fer Abidjan-Niger, 1971, *Documents financiers et statistiques 1960-1970*, Abidjan, RAN, p. 10.

En 1960, au démarrage de ses activités, le matériel roulant de la RAN se compose de 65 locomotives à vapeur, 810 wagons de marchandises et 59 voitures de voyageurs (L.-E. Settié, 1997, p 27). A partir de 1963, optant désormais pour le matériel de traction à diesel, le matériel roulant comprend 65 engins de traction à savoir 28 locomotives, 16 autorails et 21 locotracteurs auxquels s'ajoutent 1.042 wagons tractés composés de 945 wagons de marchandises et de 97 voitures de voyageurs. En 1969, le matériel de traction se compose de 69 engins de traction dont 33 locomotives (5 de 2.000 CV, 8 de 1.350 CV et 20 de 950 CV), 15 autorails de 550 CV et 21 locotracteurs (3 de 300 CV et 18 de 150 CV), soit une augmentation de 6% (L.-E. Settié, 1997, p 27). En 1970, en plus de 103 voitures de voyageurs⁷, la RAN totalise 70 engins de traction dont 34 locomotives (6 de 2.400 CV, 8 de 1.500 CV et 20 de 1.000 CV), 15 autorails de 550 CV et 21 locotracteurs⁸. A la fin des années 1970, la RAN comptabilise au total 86 engins de traction (40 locomotives, 17 autorails et 29 locotracteurs) et 1.400 wagons tractés dont 1.250 wagons de marchandises et 150 voitures de voyageurs⁹.

Par ailleurs, ces engins de traction et ces wagons tractés viennent être renforcés à partir de 1977, avec l'acquisition des trains rapides dénommés « le Bélier et la Gazelle »¹⁰. A côté de ce matériel roulant, la RAN s'équipe de matériel fixe à travers la construction des RAN-Hotels de Bouaké et de Bobo-Dioulasso ainsi que l'achat du motel du Lac de Bouaké¹¹.

A côté de la RAN et ses équipements, la compagnie aérienne Air Ivoire développe, grâce à sa flotte et les installations de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique, les activités de transport aérien.

3.2. La compagnie aérienne Air Ivoire et les structures du transport aérien

A l'indépendance, la Côte d'Ivoire décide de créer sa propre compagnie aérienne nationale pour marquer son autonomie vis-à-vis de la compagnie française Union Aéromaritime des Transports (UAT) exploitant ses lignes intérieures pendant la période coloniale. Ainsi, le 14 décembre 1960, la Côte d'Ivoire crée Air Ivoire, sa compagnie aérienne qui ne démarre ses activités quatre (4) années plus tard c'est-à-dire en août 1964 (H. Bourgoïn, P. Guillaume, 1979, p. 127). Air Ivoire est une société d'économie mixte dont l'Etat ivoirien détient 60% du capital. Mais, en janvier 1976, l'Etat ivoirien rachète les 40% des deux autres actionnaires à savoir les 20% de la Société pour le Développement du Transport aérien en Afrique (SODETRAF) et les 20% de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique pour devenir le propriétaire unique de la compagnie (H. Bourgoïn, P. Guillaume, 1979, p. 408). Ainsi, de 1964 à 1980, Air Ivoire assure exclusivement le trafic aérien intérieur du pays grâce à des avions DC 3, DC 4 et DC 6.

Outre la création de la compagnie aérienne Air Ivoire, il est important de relever la création en Côte d'Ivoire du centre de formation et du centre industriel de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique créée le 26 mars 1961 à Yaoundé dont la Côte d'Ivoire fait partie des onze (11) membres fondateurs.

Le Centre de Formation et de Perfectionnement d'Abidjan Port-Bouët voit le jour en 1963. Il assure la formation des stewards et des hôtesses de l'air au Brevet Sécurité Sauvetage (BSS) indispensable pour l'obtention de la licence de vol délivrée au personnel navigant commercial (L. B. Koffi, 2012, p. 157). Ce centre donne, aux agents de comptoirs, une formation de base dans les différents domaines d'activités de la compagnie aérienne (commercial, exploitation, gestion financière et des ressources humaines). En outre, il forme les mécaniciens avions, cellules/moteur, EIR (Electricité, Instrument de bord, Radio)¹². Le Centre de Formation et de Perfectionnement d'Abidjan Port-Bouët dispose de moyens matériels et humains importants. En effet, le centre comprenait 40 chambres, 9 salles de cours, les galleys¹³ du DC 8 TU-TCD, un réfectoire de plus de 40 places. Il était également bien équipé en matériel pédagogique et audiovisuel. Quatorze (14) instructeurs se chargent de la formation pédagogique sans compter les intervenants extérieurs, surtout au niveau du personnel navigant commercial (PNC)¹⁴.

⁷ Les 103 voitures de voyageurs se répartissent comme suit : 3 voitures-restaurants, 5 voitures-lits, 3 voitures mixtes 1^{ère} et 2^{ème} classes, 29 voitures de 3^{ème} classe, 4 voitures légères mixtes de 1^{ère} et 2^{ème} classes et 59 voitures légères de 3^{ème} classe.

⁸ CÔTE D'IVOIRE-Présidence de la République, 1970, *Côte d'Ivoire 1960-1970. "Dix ans de progrès"*, Abidjan, Service de presse de la présidence de la République, p. 70.

⁹ CÔTE D'IVOIRE-Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, 1980, *Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives*, Op. Cit., p. 315

¹⁰ Ibid.

¹¹ Fraternité-Hebdo, 1980, *Côte d'Ivoire : Vingt ans*, Abidjan, Editions Fraternité-Hebdo, p. 124

¹² AIR AFRIQUE, 1983, *Histoire d'une compagnie*, Abidjan, Air Afrique, p. 43.

¹³ Le galley est la cuisine dans un avion.

¹⁴ AIR AFRIQUE, 1996, *35 ans*, Abidjan, Air Afrique, p. 31.

En 1969, la création du Centre Industriel d'Abidjan (CIA)¹⁵ est effective en vue de répondre principalement aux besoins d'entretien des avions conventionnels DC 3, DC 4, DC 6 et YS 11 des compagnies clientes telles que la compagnie Air Ivoire. Dans la foulée, en 1970, le Centre de Révision des Accessoires (CRA) voit également le jour à Abidjan. Il regroupe en un seul lieu certains travaux de révision des accessoires de la flotte d'Air Afrique et de celles de ses clients dont Air Ivoire. Les travaux de révision concernent « *les instruments de navigation et de communication de bord déposés ainsi que des composants électroniques des calculateurs embarqués* » (G. Houdard, J.-C. Lucas, 1991, p. 1576.)

IV. CONCLUSION

La Côte d'Ivoire réalise, de 1960 à 1980, sa politique de développement en matière d'infrastructures de transport. C'est pourquoi, elle se dote d'infrastructures ferroviaires de qualité en l'occurrence un réseau ferroviaire exploité par la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN). Ces infrastructures ferroviaires sont renforcées par plusieurs types d'aéroports et aérodromes pour le trafic long-courrier et les dessertes intérieures à la charge de la compagnie aérienne nationale Air Ivoire. Tout compte fait, ces diverses infrastructures de transport se complètent et constituent des voies de communication pour les trafics intérieur et international. Cependant, la crise économique de 1980 va porter un coup d'arrêt dans leur évolution.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

SOURCES

- [1]. AIR AFRIQUE, 1983, Histoire d'une compagnie, Abidjan, Air Afrique, 56 p.
- [2]. AIR AFRIQUE, 1996, 35 ans, Abidjan, Air Afrique, 36 p.
- [3]. CÔTE D'IVOIRE-Ministère du plan, 1970, Perspectives décennales de développement économique, social et culturel 1960-1970, Abidjan, Imprimerie nationale de Côte d'Ivoire, 249 p.
- [4]. CÔTE D'IVOIRE-Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, 1980, Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives, Paris, Imprimerie Mauray, 431 p.
- [5]. CÔTE D'IVOIRE- Présidence de la République, 1970, Côte d'Ivoire 1960-1970. "Dix ans de progrès", Abidjan, Service de presse de la présidence de la République, 181 p.
- [6]. FRATERNITE-HEBDO, 1980, Côte d'Ivoire : Vingt ans, Abidjan, Editions Fraternité-Hebdo, 181 p.
- [7]. REGIE DES CHEMINS DE FER ABIDJAN-NIGER, 1971, Documents financiers et statistiques 1960-1970, Abidjan, RAN, 28 p.

BIBLIOGRAPHIE

- [8]. BOURGOIN Henri, GUILLAUME Philippe, 1979, Côte d'Ivoire : Economie et Société, Paris, Editions Stock, 334 p.
- [9]. BUDIN Karim-Jacques, MITCHELL Brigitta, 1998, « La concession d'exploitation du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », in Note technique : Transports en Afrique, restructuration des chemins de fer, n°13, 4 p.
- [10]. CHAULEUR Pierre, 1979, L'Afrique industrielle, Paris, Maisonneuve et Larose, 337 p.
- [11]. COULIBALY Kélémary, 2012, « De la gare de train au statut de ville : une dynamique du chemin de fer en Côte d'Ivoire », in Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n°1, p. 61-67
- [12]. DACHARRY Monique, 1981, Géographie du transport aérien, Paris, LITEC, 372 p.
- [13]. DUTHEIL DE LA ROCHERE Jacqueline, 1976, L'Etat et le développement économique de la Côte d'Ivoire, Paris, Editions A. Pédone, 420 p.
- [14]. FODOUOP Kengne, TAPE BIDI Jean, 2010, L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communications, Paris, Karthala, Coll. Maîtrise de l'espace et du développement, vol. 6, 258 p.
- [15]. HOUDARD Geneviève, LUCAS Jean-Claude, 1991, « Air Afrique : intégration technologique et insertion dans le réseau commercial ; un redressement significatif », in Marchés Tropicaux et Méditerranéens, n°2380, p. 1575-1577.
- [16]. KOFFI Loukou Bernard, 2012, Histoire de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique (1961-2002), Abidjan, Département d'Histoire-Université Félix Houphouët-Boigny, Thèse de Doctorat Unique, 492 p.
- [17]. MONNET Georges, 1959, « L'infrastructure de la Côte d'Ivoire s'est considérablement développée depuis dix ans », in Le Monde diplomatique, n°66, p. 10
- [18]. SETTIE Louis-Edouard, 1997, L'Etat et le processus de développement en Côte d'Ivoire 1960-1980, Abidjan, IPNETP, 278 p.
- [19]. TIXIER Gilbert, 1965, « La succession à la Régie des chemins de fer de l'AOF, problèmes posés par l'apparition de nouveaux Etats », in Annuaire français de droit international, volume 11, p. 916-932.

¹⁵ Le Centre Industriel d'Abidjan (CIA), malgré l'importance de son activité, est fermé en 1979 à la suite du non-renouvellement du contrat avec Air Ivoire (80% des activités du CIA proviennent de la Côte d'Ivoire).