

LA CONCURRENCE ROUTE-RAIL DANS LA DESSERTÉ DU PORT D'ABIDJAN EN AFRIQUE DE L'OUEST

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN

*Enseignant-chercheur, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan
atsalexis@yahoo.fr*

Gnakan Maguil MOUTO

*Docteur de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan
maguilmouto@gmail.com*

Atsé Willy Arnaud OGOU

*Docteur de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan
ogouatse14@gmail.com*

Résumé

Les systèmes de transport sont considérés comme des outils indispensables dans les échanges commerciaux. Ils sont sollicités pour l'acheminement des marchandises des zones de production vers les zones de transformation et de consommation. L'importance stratégique des infrastructures de transport a incité l'administration coloniale française à construire un port à Abidjan. Ce port devait servir de tête de pont pour faciliter le transfert des matières premières issues de l'intérieur des terres vers les unités industrielles de la métropole. Le port d'Abidjan était l'aboutissement de la voie ferrée qui servait d'axe de pénétration, de la côte atlantique jusque loin dans l'hinterland. Le chemin de fer était, à cette époque, le principal axe de communication qui interconnectait le port d'Abidjan à l'actuel Burkina Faso, pays sans débouché maritime, bien qu'il existait un réseau routier embryonnaire. Avec l'indépendance et le développement économique progressif, le réseau routier ivoirien s'est développé, offrant une autre option de connexion du port d'Abidjan avec les pays de l'hinterland. Dès lors, on a assisté à une forte concurrence entre la route et le rail, qui a tourné à l'avantage de la route. La présente étude met en évidence la contribution du chemin de fer et de la route dans le transport des marchandises entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland. La méthode de collecte de données a reposé sur la recherche documentaire, l'observation directe et les entretiens avec les acteurs parties prenantes dans le transfert des marchandises. Il ressort des investigations que le rail était inscrit en premier plan dans le

transport terrestre de marchandises en Côte d'Ivoire, depuis sa mise en place en 1904 et ce jusqu'en 1960. Il a par la suite été rattrapé par la route avant que celle-ci ne s'impose finalement au début des années 1980, comme axe privilégié de transport entre le port d'Abidjan et son hinterland. Le chemin de fer occupe depuis une fonction secondaire dans la répartition modale du transit inter-État et ce, malgré les stratégies adoptées par la Société Internationale de Transport Africain par Rail (SITARAIL) pour reconquérir le marché du fret.

Mots clés : *port d'Abidjan, route, rail, concurrence, hinterland, desserte terrestre*

Abstract

Transport systems are regarded as indispensable tools in trade. They are used to transport goods from production areas to processing and consumption areas. The strategic importance of transport infrastructure prompted the French colonial administration to build a port at Abidjan. This port was intended to act as a bridgehead to facilitate the transfer of raw materials from the interior to the industrial units in metropolitan France. The port of Abidjan was the terminus of the railway line that served as the axis of penetration from the Atlantic coast to far inland. At the time, the railway was the main communication link between the port of Abidjan and what is now Burkina Faso, a country with no maritime outlet, although an embryonic road network did exist. With independence and gradual economic development, Côte d'Ivoire's road network expanded, offering another option for connecting the port of Abidjan with hinterland countries. From then on, there was strong competition between road and rail, which turned to the advantage of the road. The present study puts in evidence the contribution of the chemin de fer and the road in the transport of goods between the port of Abidjan and the countries of the hinterland. The data collection method was based on documentary research, direct observation and interviews with stakeholders involved in the transfer of goods. Our investigations revealed that railways were the primary means of transporting goods overland in Côte d'Ivoire, from their introduction in 1904 until 1960. It was then overtaken by road, before the latter finally took over in the early 1980s as the preferred transport route between the port of Abidjan and its hinterland. Since then, rail has played a secondary role in the modal split of interstate transit, despite the strategies adopted by Société Internationale de Transport Africain par Rail (SITARAIL) to win back the freight market.

Keywords : *port of Abidjan, road, rail, competition, hinterland, land services*

Introduction

La mobilité constitue un facteur déterminant pour le développement des territoires. Elle exige la mise en place d'infrastructures et d'équipements adéquats pour répondre aux besoins de déplacement des populations et des biens. À ce titre, MÉRENNE (2013, p 9) souligne que l'insuffisance d'infrastructures et de services de transport entrave le développement des activités économiques. Cette réalité des faits laisse entrevoir l'importance des transports dans la mobilité des personnes, des biens et dans la facilitation des échanges commerciaux. Cependant, les territoires africains, jusqu'à la fin du XIX^e siècle sont caractérisés par une quasi-absence de voies de communication (WEULERSSE, 1931, p 544).

Le déficit d'infrastructures et de moyens de transport rend difficile l'exploitation des richesses du continent africain. Pour avoir une mainmise sur les ressources naturelles des colonies africaines, les puissances européennes ont procédé à la construction d'infrastructures de transport adéquates. La stratégie adoptée par les autorités coloniales reposait sur la construction de ports maritimes connectés à leurs arrière-pays par des lignes de chemin de fer. Le réseau ferroviaire avait pour objectifs, entre autres, de désenclaver les colonies sans littoral et de faciliter l'acheminement des matières premières issues de l'intérieur des terres vers les unités industrielles des métropoles européennes *via* les ports situés sur la côte. Il se comporte comme un véritable cordon ombilical entre l'hinterland et le littoral (TAPE, 2004, p 278). C'est dans cette logique que la quasi-totalité du réseau ferroviaire colonial a été implanté. Le choix de la voie ferrée pour le transit terrestre des marchandises s'explique par sa capacité à transporter d'importants volumes de marchandises. Ce choix politique du colonisateur a fait du chemin de fer la principale voie de desserte des territoires.

Au lendemain de l'accession des pays africains à l'indépendance, la plupart des nouvelles autorités des États

souverains ont privilégié la construction de routes dans les projets d'aménagement du territoire, confirmant cette approche de POURTIER (2007, p 1) « *les chemins de fer africains ont connu leur heure de gloire dans la première moitié du XXème siècle* ». La priorité accordée à la route est un choix politique pour permettre le développement à moindre coût (BERANGER, 2012, p 49). Ceci a été un facteur primordial dans l'extension du réseau routier dans les territoires indépendants après 1960. À cet effet, EMMANUEL et al, (2017, p 4) révèlent que le réseau routier bitumé sur le continent africain est passé de 96 400 km en 1958 à 620 000 km en 2004. Pendant que les routes enregistrent un remarquable essor, les investissements dans le secteur ferroviaire n'ont été pas réalisés dans la plupart des pays africains sur plusieurs années (CEA, 1998, p1). L'insuffisance d'investissement n'a pas permis la modernisation et l'extension du chemin de fer colonial. Cette situation a favorisé la dégradation des infrastructures, des équipements et des services du chemin de fer. Les dysfonctionnements mentionnés ci-dessus ont entraîné dans plusieurs pays du continent africain une baisse du fret ferroviaire au profit du fret routier. C'est le cas du trafic ferroviaire dans les pays maghrébins comme le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. À ce sujet, KAMEL (2014, p7) fait remarquer que le développement du réseau routier après l'indépendance dans les pays du Maghreb, a entraîné la chute de trafic ferroviaire au bénéfice de la route. Le duel que se livrent le rail et la route pour le contrôle du transport des marchandises entre les ports africains et leurs hinterlands, invite à interroger cette situation dans le contexte de la Côte d'Ivoire.

La présente étude questionne et analyse la dualité rail/route dans le transport des marchandises entre le port d'Abidjan et son hinterland. Elle a pour objectifs (i) de montrer le rôle prépondérant du rail dans le transport des marchandises entre le port d'Abidjan et son hinterland jusqu'à l'indépendance ; (ii) de mettre en évidence la baisse progressive du trafic ferroviaire face à la montée en puissance du trafic routier ; (iii) d'exposer la

réalité actuelle de la desserte route/rail du port d'Abidjan par rapport à son hinterland.

Méthodologie

La démarche adoptée pour la collecte des données dans le cadre de cette étude s'est articulée autour de la recherche documentaire, de l'observation et des entretiens. La revue documentaire a consisté à mobiliser des moteurs de recherche en ligne puis à visiter les centres de documentation (centre de documentation et d'informations du Port d'Abidjan, bibliothèque de l'Institut de Géographie Tropicale, etc.). Cette technique a permis d'accéder à la production scientifique relative à la desserte de l'arrière-pays des ports en général, et celui du port d'Abidjan en particulier. Les documents consultés ont permis d'obtenir des informations sur l'historique de la mise en place des infrastructures ferroviaires et routières ainsi que leur dynamique. La littérature a également mis en exergue le rôle des infrastructures de transport dans le développement des activités portuaires. Ces informations ont été tirées de thèses, d'articles, de revues spécialisées, de rapports d'études portant sur la question de la desserte des ports par voie terrestre.

L'observation a consisté à visiter les sites où s'effectuent les activités de transit au port d'Abidjan. Ce procédé a permis d'observer l'état de la voie ferrée et des moyens de transport (locomotives, wagons) mis à contribution dans la desserte du port d'Abidjan. Les camions assurant le transport des marchandises entre le port d'Abidjan et son hinterland y ont été associés. La recherche de l'information a été complétée par des entretiens réalisés avec les autorités portuaires d'Abidjan, les responsables de la SITARAIL à Abidjan, les représentants de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC), les responsables des chargeurs des pays sans littoral, les responsables du Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) à Abidjan et les représentants des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) à Abidjan.

Le choix des interviewés est relatif à leur statut de personnes ressources dans l'activité de transport de marchandises. Les échanges ont tourné autour du choix modal opéré par les opérateurs économiques pour leurs opérations de transit entre le port d'Abidjan et les pays enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger).

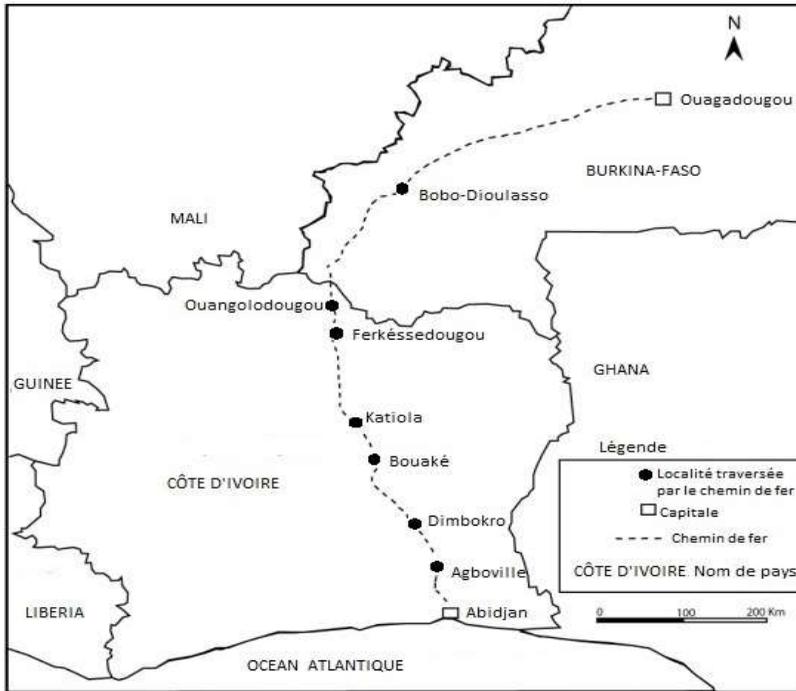
Résultats

1. La desserte du port d'Abidjan, une activité dévolue à l'origine au chemin de fer

1.1. Le chemin de fer, l'épine dorsale du transport terrestre dans la Côte d'Ivoire coloniale

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les voies de communication de la colonie de Côte d'Ivoire sont composées essentiellement de pistes précaires (SEMI-BI, 1976, p147). L'insuffisance d'infrastructure de transport ne favorise pas l'acheminement rapide des matières premières des zones de production vers les unités industrielles de la métropole française. Pour satisfaire ses besoins, l'administration coloniale envisage en 1885, la construction d'un chemin de fer pour relier la colonie de Côte d'Ivoire à celle du Niger. Débutée en 1904, la ligne ferroviaire atteint finalement Ouagadougou, en Haute-Volta (Burkina Faso actuel) en 1954. Longue de 1 147 km dont 639 km en Côte d'Ivoire et 508 km au Burkina Faso (figure 1), cette ligne ferroviaire est à voie unique. Ce chemin de fer avait pour vocation de faciliter l'exploitation des ressources de ces deux territoires au profit de la métropole française.

Figure 1 : Tracé du chemin de fer Abidjan- Ouagadougou



Source: INSD (Burkina Faso), INS (Côte d'Ivoire), 2012

Réalisation: Les auteurs, 2022

Depuis sa mise en place, cette infrastructure a joué de nombreux rôles. Artère principale de l'économie de la colonie de Côte d'Ivoire, le chemin de fer a été, jusqu'en 1950, le moteur de développement socio-économique et spatial de la plupart des localités traversées (CHALÉARD, 2006, p 87). Il a contribué à l'essor des activités économiques des villes qu'il desservait. Agboville et Dimbokro lui doivent leur naissance tandis qu'Abidjan et Bouaké ont assis leurs statuts de pôles économiques du Sud et du Nord grâce à sa présence (DAGNOGO et al, 2012, p 2). Les localités comme Katiola, Ferkessedougou et Ouangolodougou, bien que n'ayant pas eu le même rayonnement que les villes précédentes, doivent en partie leur essor au passage de la voie ferrée sur leur territoire. Ces

constats permettent d'affirmer que le chemin de fer a joué un rôle indéniable dans la structuration de l'espace en Côte d'Ivoire.

1.2. Un règne presque sans partage du chemin de fer jusqu'au début des années 1960

Fidèle à sa vocation, le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou a été le principal axe de communication pour le trafic de marchandises, tant pour les localités traversées depuis Abidjan en Côte d'Ivoire que pour les localités desservies en Haute-Volta (actuel Burkina Faso). En effet, avec moins de 4 000 km de routes dont très peu étaient carrossables toute l'année, la route a joué un rôle secondaire par rapport à la voie ferrée dans la desserte de l'intérieur de la Côte d'Ivoire. Elle était perçue comme un complément du rail (COTTEN, 1985, p 87).

À l'exportation à partir du port d'Abidjan, le trafic de marchandises comprenait pour la Côte d'Ivoire du bois, de la banane, de l'arachide, du café et du cacao (tableau 1).

Tableau 1 : Les exportations par voie ferrée de 1956 à 1962 (en milliers de tonnes)

Années	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Bois	67,7	54	64,6	68	77,3	60,6	34,8
Arachides	2,5	2,3	3	3,8	2,1	16,2	29,7
Bananes	6,8	7,5	7,5	3,9	5,9	6,1	8,4
Café-cacao	30,4	19,7	19,3	24,5	21,1	35,6	16,6
Total	107,4	83,5	94,4	100,2	106,4	118,5	89,6

Source : Sitarail, *Nouvelles du réseau*, n°86/87, 2004

La voie ferroviaire servait aussi au ravitaillement des marchés locaux en produits vivriers de toutes sortes. Le trafic de marchandises à l'exportation au départ de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) se composait d'animaux vivants, de coton, de

fruits et légumes, d'amande de karité, etc. À cette époque, le trafic ferroviaire était dominé par les produits forestiers ligneux. Avant 1960, le trafic du chemin de fer était exclusivement centré sur le transport de marchandises.

Sans toutefois remettre en cause la mission première du chemin de fer, les États ivoirien et burkinabè ont développé entre 1960 et 1994, sous l'égide de la Régie des chemins de Fer Abidjan-Niger (RAN), le transport de passagers. Ce nouveau service représentait une activité très importante aux retombées économiques non négligeable. D'un milliard 241 millions de francs CFA en 1965, les recettes ont franchi le cap des 8 milliards de francs CFA en 1979 avec un total de 3,8 millions de voyageurs (BROU, 2017, p 71).

En effet, le trafic de passagers qui en principe n'était pas ce à quoi était voué le chemin de fer au moment de sa réalisation, a été en 1978 et en 1979, l'activité la plus importante du transport ferroviaire. Les facteurs explicatifs de l'ascendance du trafic de voyageurs sur la période sont au nombre de deux. Le premier facteur est relatif à la ruée massive des immigrés, principalement burkinabés, en quête d'un mieux-être dans une Côte d'Ivoire qui enregistrait une croissance économique exceptionnelle que les économistes ont qualifiée de « miracle ivoirien ». Le second facteur tient à l'insuffisance des infrastructures routières. La voie ferrée, plus ancienne, se présentait dès lors comme la seule voie d'accès moderne à la partie du territoire située au-delà de Bouaké, où le réseau routier était moins dense. Le déficit routier dans la moitié Nord de la Côte d'Ivoire et au-delà de ses frontières, au Burkina Faso, a conduit la RAN à acquérir du matériel roulant comprenant des trains rapides, des express et des omnibus.

2. Le chemin de fer face au développement du réseau routier dans la desserte de l'arrière-pays du port d'Abidjan

2.1. Le développement des infrastructures routières

Dans leur compréhension de l'importance des infrastructures routières, Lombard et Ninot (2010, p 73) indiquent : « *Depuis les années 1950, le transport routier n'a fait que progresser. Pour les gouvernements post-indépendances, la route avait une double vocation. D'une part, la substitution au transport ferroviaire pour desservir les zones agricoles et urbaines majeures... D'autre part, le rattachement à la capitale des parties du territoire national jusque-là oubliées* ». L'État de Côte d'Ivoire s'est inscrit dans cette logique de développement des infrastructures routières. En effet, dans sa volonté de désenclaver les régions du pays et de faciliter le transit de marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays, il a orienté sa politique de développement des transports terrestres vers la modernisation des routes. Cette logique s'inscrit à juste titre dans la vision du défunt premier président de la république de Côte d'Ivoire, Félix HOUPHOUËT-BOIGNY pour qui « *...la route précède le développement* ». Il justifiait ainsi le choix de l'extension du réseau routier ivoirien en mettant tout en œuvre pour que le développement atteigne toutes les régions de la Côte d'Ivoire. Cette vision touchait aussi aux relations avec les pays frères de la sous-région, notamment ceux avec lesquels la Côte d'Ivoire partageait des frontières communes et qui dépendaient du port d'Abidjan pour leur commerce extérieur (Mali, Haute Volta (Burkina Faso actuel)). Ce développement du réseau routier visait à réduire aussi la dépendance des échanges du port d'Abidjan de la seule ligne ferroviaire nord-sud construite par l'administration coloniale française d'alors. Le choix de mettre l'accent sur le réseau routier tient également de son coût de réalisation relativement bas comparé au chemin de fer.

En termes d'évolution du linéaire routier, le réseau routier ivoirien depuis la période de la colonisation s'est densifié selon les différents programmes de développement. Ainsi, de 5 000 km de voirie uniquement en terre en 1923, le réseau routier ivoirien a atteint 82 612 Km en 2020, dont 7 500 km de voies revêtues et 75 112 km de voie en terre (tableau 2).

Tableau 2 : Etat du réseau routier ivoirien entre 1923 et 2020

	1923	1948	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
Routes en terre	5 000	10 900	24 800	33 800	42 300	63 300	75 000	75 000	75 112
Routes revêtues	-	50	700	1 300	3 100	4 700	6 514	4 500	7 500
Total	5 000	10 950	25 500	35 100	45 400	68 000	82 000	70 500	82 612

Sources : AGEROUTE 2015, FER 2019, nos enquêtes 2022.

Les investissements opérés par l'État ivoirien pour le développement du transport routier sont importants. Compte tenu de l'insuffisance et de l'indisponibilité de données statistiques, l'étude a mis l'accent sur la somme consacrée à la réalisation d'infrastructures de transport terrestre entre 1960 et 1980. Le bilan des investissements réalisés par mode de transport pendant cette période est consigné dans le tableau 3.

Tableau 3 : La répartition des investissements par mode de transport entre 1960 et 1980

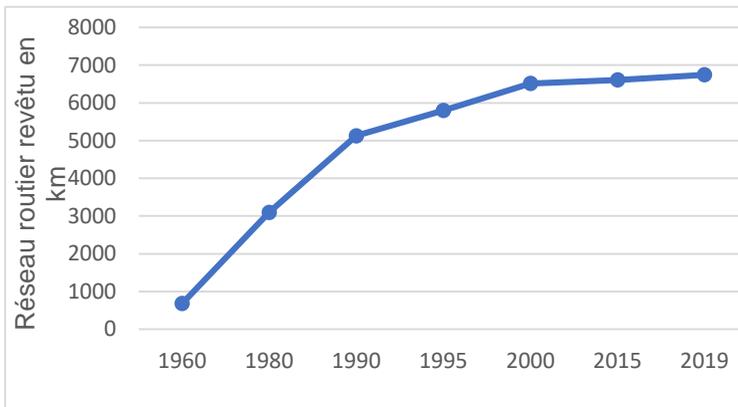
Mode de transport	Montant en million de FCFA		Montant en milliard de FCFA	
	1960-1964	1964-1969	1971-1975	1976-1980
Route	13,7	7,5	17,5	34,5
Chemin de fer	2,4	7,12	6,5	8

Source : République de Côte d'Ivoire, 1980

La répartition des ressources financières suivant le tableau 2 confirme l'attention particulière portée à l'infrastructure

routière. Entre 1971 et 1975, 73 % des investissements ont été alloués à la construction des routes. Ces investissements se sont accentués au fil des années. Ils ont été d'un apport déterminant dans le bitumage de diverses routes, notamment les corridors routiers Abidjan-Ouangolodougou (frontière du Burkina-Faso) et Abidjan-Pogo (frontière du Mali). La réalisation des investissements susmentionnés, a permis l'expansion du réseau routier. Comme l'atteste la figure 2 ci-dessous, de seulement 680 km de routes revêtues en 1960, ce réseau est passé à 4 700 km en 1990 et a atteint 6 743 km en 2019.

Figure 2 : Évolution du linéaire du réseau routier revêtu entre 1960 et 2019



Source : AGEROUTE, 2015 et GAHIE, 2019

Ces routes avaient pour objectif de désenclaver les zones de production agricole, difficilement accessibles, et de faciliter les échanges commerciaux nationaux et le transit inter-État. C'est le lieu de souligner que les autorités ivoiriennes, pour permettre à la Côte d'Ivoire de disposer d'un bon réseau routier praticable en toute saison, ont mis en place l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE). Cette structure est chargée de l'exploitation, du suivi et de l'entretien du réseau routier et autoroutier ivoirien.

Elle a été créée par le texte de loi n°97-517 du 04 septembre 1997.

Pour favoriser le financement régulier et pérenne de l'entretien et la réhabilitation du réseau routier existant, le Fonds d'Entretien Routier (FER) a été également créé. Cette deuxième structure a été fondée par l'ordonnance n°2001-591 et le décret n°2001-593 du 19 septembre 2001. Les actions conjointes des structures intervenant dans le domaine routier ont amélioré progressivement la qualité du réseau routier ivoirien. Ces actions ont favorisé une concurrence entre la route et rail pour le transport de marchandises entre le port d'Abidjan et l'hinterland international.

2.2. Le déclin de l'infrastructure ferroviaire autrefois prospère au profit du transport routier

« *Le développement des réseaux routiers, surpassant le rail dès les années 1960, a contribué autant à la construction des territoires nationaux qu'à l'intégration économique et territoriale des campagnes et à la formation progressive, mais quelque peu anarchique, d'entités supranationales* » (Lombard et Ninot, 2010, p 70). Cette assertion est un constat global qui met en évidence la volonté manifeste des Etats de se développer en mettant en avant un moyen autre que celui déployé par l'administration coloniale (le rail). Ainsi, en Côte d'Ivoire la tendance va s'inverser progressivement entre le rail et la route. À partir de 1980, le déclin du trafic ferroviaire va se prononcer, d'une part avec le développement de l'économie de plantation et du réseau routier qui s'en est suivi, et d'autre part en raison de la mauvaise gestion et de l'insuffisance des subventions accordées par les États ivoirien et burkinabè (DAGNOGO et al 2012, p 5). Ceci n'a pas permis d'investir et de moderniser les infrastructures et équipements ferroviaires. Le rail n'a pas évolué du point de vue technique (BERANGER, 2012, p 56). En vue de pallier les nombreux maux qui minent son bon fonctionnement, la gestion du chemin de fer est retirée aux États

ivoirien et burkinabè et concédée sous l’auspice des bailleurs de fonds internationaux, à un opérateur privé en 1994, en l’occurrence BOLLORE AFRICA LOGISTICS. Le réaménagement de la politique commerciale opérée par les nouveaux gestionnaires, a privilégié le transit inter-état en accordant la priorité aux marchandises (hydrocarbures, engrais, ciment, coton, ustensiles en plastique...). Cette démarche a donné un second souffle au chemin de fer avec un regain du fret sans toutefois résorber totalement les problèmes auxquels il était en proie.

En effet, la ligne ferroviaire Abidjan-Ouagadougou est une voie métrique⁷ qui ne correspond pas à l’écartement standard qui est de 1,435 mètre couramment utilisé à travers le monde. Techniquement dépassé et mal équipé, cet outil n’est plus en mesure d’assurer convenablement la connectivité entre les deux territoires qu’il relie. Il accuse un temps de transit plus long (au minimum 3 jours contre seulement 2 pour le trafic routier) et une durée de rotation d’une semaine en moyenne. Outre la défaillance des infrastructures, le matériel roulant notamment les wagons sont vieillissants (photo 1). Cette situation constitue un handicap à la performance des activités ferroviaires.

Photo 1 : Un wagon vieillissant de la SITARAIL en attente de chargement au port d’Abidjan



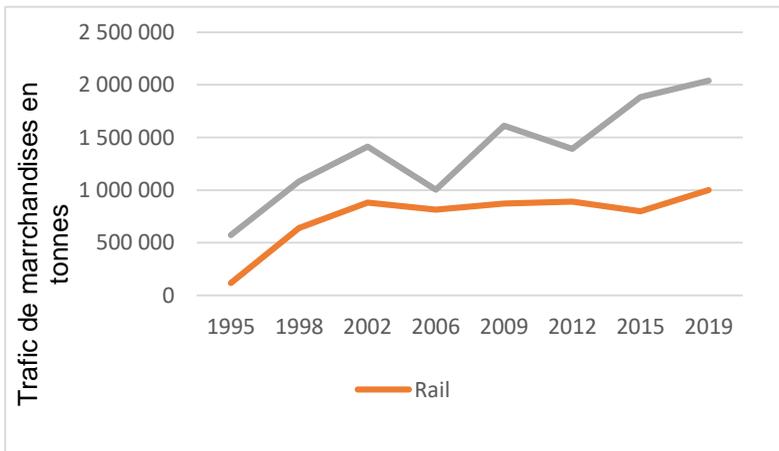
Source : auteurs, 2022

⁷ Une voie métrique est une voie ferrée dont l’écartement des rails est de 1 m.

À l'obsolescence générale du rail et des wagons, vient s'ajouter la structure du sol de nature sableuse dans le sud de la Côte d'Ivoire. Mis en commun, les deux raisons ci-dessus évoquées imposent aux locomotives de rouler à des vitesses commerciales moyennes de l'ordre de 30 km/h au sud et 60 km/h dans la partie nord de la Côte d'Ivoire. En outre, le chemin de fer ne propose pas de services réguliers. Les départs sont possibles lorsque les wagons prévus pour effectuer un voyage sont pleins.

Ces dysfonctionnements limitent les activités du chemin de fer. Entre temps, du côté de la route, les camionneurs offrent de nombreuses possibilités de transport aux opérateurs économiques, dont les services "porte à porte" sans rupture de charge et à la demande. Par conséquent, le transport routier est fortement sollicité au regard des prestations proposées. Cela contribue à accroître la part du transit par voie routière (figure 3).

Figure 3 : Trafic de marchandises par route et par rail entre le port d'Abidjan et son hinterland entre 1995 et 2019



Source : SITARAIL, 2015 et Rapport d'activité PAA, 2000, 2005, 2010, 2015 et 2019

L'observation des données de la figure 3 permet de constater la suprématie du fret routier entre 1995 et 2019. L'analyse a porté sur cet intervalle en raison de l'indisponibilité de données statistiques sur le trafic de marchandises par route et par rail entre le port d'Abidjan et son hinterland. Selon les statistiques de la figure 3, sur 573 677 tonnes de marchandises traitées en 1995, 455 624 tonnes ont emprunté la route, soit 79 % du trafic global en transit. La perte des parts de marché de la voie ferrée au profit de la voie routière, est également tributaire des différentes crises sociopolitiques qu'a connues la Côte d'Ivoire entre de 2002 et 2011. Tous ces évènements ont entraîné une interruption du trafic ferroviaire sur plusieurs mois (DAGNOGO et *al*, 2012, p 15). Toutefois, les échanges par les corridors routiers ont continué de fonctionner en dépit des nombreux risques sécuritaires.

À ce jour, la route demeure le mode de transport le plus utilisé pour les échanges commerciaux entre le port d'Abidjan et son arrière-pays international. Pour preuve, en 2019, 1 050 000 tonnes de marchandises (en provenance essentiellement des avant-pays du port d'Abidjan) ont été acheminées par camion vers l'hinterland contre 950 000 tonnes (en provenance à la fois des avant-pays du port d'Abidjan et du territoire ivoirien) par le train. La route demeure donc à ce jour le mode de transport le plus utilisé pour le transit des marchandises entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland. Le Mali est le principal pays qui utilise la route pour l'acheminement de ses marchandises, quoiqu'une partie de ses marchandises ait été transportée par rail dans le passé. La quasi-totalité du fret de ce pays qui transite par le port d'Abidjan emprunte la route. Le Burkina-Faso avec un quart du trafic occupe la seconde place, d'autant plus que ce pays est desservi par le rail qui atteint la capitale Ouagadougou en passant par Bobo-Dioulasso, deuxième ville du pays.

3. Le rail dans l'ombre de la route dans la desserte du port d'Abidjan

3.1. Les déboires du réseau et du matériel ferroviaire

À l'ouverture du port d'Abidjan, le chemin de fer était la principale voie de communication utilisée pour le transport des marchandises à destination ou en provenance de son l'hinterland national et international. Avec le développement des routes bitumées à partir des années 1950-1960, le fret ferroviaire a décliné progressivement au profit du fret routier. La voie ferrée occupe depuis une fonction secondaire dans la répartition modale du transit inter-État entre la Côte d'Ivoire et son hinterland. La forte préférence des opérateurs économiques pour la route est en grande partie liée à l'amélioration de l'état des voies routières et aux nombreux services offerts, notamment la possibilité d'acheminer quotidiennement des marchandises sans rupture de charge et le gain substantiel de temps par rapport au rail.

La crise militaro-civile survenue le 19 septembre 2002 en Côte d'Ivoire a contribué au déclin du transport de marchandises par voie ferroviaire au profit de la voie routière. Le trafic ferroviaire totalement interrompu à la faveur de la crise de septembre 2002, n'a repris que le 1^{er} avril 2004. Avec ce temps d'inactivité, les infrastructures ont dû être restaurées par endroit pour faciliter la reprise. Toute chose qui n'a pas joué en faveur du rail.

Le déclin du chemin de fer s'explique aussi par la vétusté, la dégradation des infrastructures et l'indisponibilité des wagons. L'état actuel de la voie ferrée limite la célérité des wagons à des vitesses qui sont loin d'être des vitesses commerciales favorables au transport rapide des marchandises, allongeant grandement la durée du voyage entre Abidjan et Ouagadougou. À ces dysfonctionnements, s'ajoute la programmation hebdomadaire des trains.

En Côte d'Ivoire, la décadence du transport ferroviaire a incité la SITARAIL à mettre en place des projets de modernisation de

ses installations pour la reconquête du fret. Les aménagements projetés sont multiples et porteurs d'avenir. Ils s'agit du renouvellement des voies ferrées, de la modernisation du système de sécurité, de la réhabilitation des gares et des ateliers de maintenance. Il est également prévu l'extension et le renouvellement du parc de matériels roulants. La réalisation de ces divers projets peut faire basculer le fret en faveur du chemin de fer d'autant plus que les responsables de la SITARAIL envisagent un transit de 5 millions de tonnes de marchandises.

3.2. L'échec du projet de ferroutage entre le port d'Abidjan et son hinterland, une opportunité de relance perdue

Le projet de ferroutage est un projet de transport de marchandises qui combine le transport par voie ferroviaire et le transport par voie routière. Il permet d'utiliser pour une première partie du trajet des marchandises le train, et pour la suite la route, et vice versa. C'est un projet qui a été lancé le 1^{er} décembre 2009 par le défunt ex Directeur Général du port d'Abidjan, Marcel GOSSIO et le ministre des transports Burkinabé Gilbert OUEDRAOGO, en présence des autorités nigériennes (Jeune Afrique, 2009). À travers ce projet, les chargeurs du Mali et ceux du Niger avaient la possibilité de transférer leurs marchandises en réduisant les trajets des camions pour le transport par voie routière. Mais cette solution n'a pas fait long feu. En effet, une fois les marchandises débarqués des wagons, il fallait à nouveau les charger dans les camions pour ensuite les décharger au lieu de destination finale. Les opérations de manutention au niveau ferroviaire, ensuite à bord des camions et vice versa, occasionnaient des dépenses importantes pour les chargeurs. Les Maliens par exemple récupéraient leurs produits secs des wagons à Ouangolodougou où ils disposaient d'un entrepôt, pour ensuite les convoier par camions à Sikasso en territoire malien après avoir passé la frontière. Les marchandises liquides (hydrocarbures) étaient dépotées à Bobo-Dioulasso au Burkina Faso avant d'être acheminées vers le Mali. Ces situations

n'étaient pas vraiment avantageuses pour les chargeurs. Cette situation était pareille pour les chargeurs nigériens qui récupéraient leurs marchandises à Ouagadougou sur une plateforme multimodale, en parcourant une distance de 529 Km depuis Niamey. Bien que ce projet présentait des avantages, « *il n'a été suivi que sur une courte période par les Maliens et les Nigériens qui se sont désengagés assez rapidement* » (nos enquêtes, 2020).

3.3. La montée en puissance du transport routier sur l'axe port d'Abidjan-hinterland

Dans la desserte du port d'Abidjan relativement à son hinterland, le transport routier de marchandises a connu un essor particulier. Cet essor particulier est lié au fait que les chargeurs des marchandises en provenance et à destination de l'hinterland, ont acquis des véhicules de transport en propre pour leurs marchandises. Ces acquisitions sont le résultat de crédits octroyés par les banques afin d'aider les chargeurs dans leurs activités. Ces opérateurs économiques sont maintenant à la fois chargeurs et transporteurs. Ce qui est avantageux pour eux en termes de gains financiers réalisés sur leurs opérations. Les flottes de ces chargeurs se comptent en centaine de camions. C'est l'exemple du groupe TOGUNA dont l'un des secteurs d'activité est la production et la commercialisation d'engrais. Cet opérateur malien dispose d'installations d'une capacité de 600 000 tonnes/an pour les minéraux de type bulk-blending appelé NPK et d'engrais organiques d'une capacité de 100 000 tonnes/an.

Ces véhicules de transport de marchandises font une rude concurrence au transport ferroviaire aussi bien dans la desserte du port d'Abidjan, que dans la desserte du port de Dakar depuis Bamako. Sur cet autre axe de transport de marchandises en Afrique de l'ouest, le trafic ferroviaire est à l'arrêt. Ce sont les camions qui assurent à 100% le transport de marchandises depuis et à destination du Mali.

4. Quid de la dualité route-rail dans la desserte du port d'Abidjan en Afrique de l'Ouest

Cette étude a montré qu'à l'ouverture du port d'Abidjan, le chemin de fer était la principale voie de communication sollicitée pour le transit des marchandises à destination ou en provenance de son l'hinterland international. Avec le choix politique de mettre en avant l'amélioration du réseau routier national par le bitumage des principaux axes à partir des années 1960, le fret ferroviaire a décliné progressivement au profit du transport routier. Outre le choix politique de privilégier la route, le déclin du chemin de fer s'est aggravé par la dégradation des infrastructures, l'indisponibilité des wagons, la vétusté du matériel roulant etc. L'état actuel de la voie ferrée depuis Abidjan vers l'hinterland limite la vitesse des wagons entre 30 et 60 km/h en moyenne. Cette vitesse commerciale allonge grandement la durée du voyage entre Abidjan et Ouagadougou. Aussi, la voie ferrée occupe depuis une fonction secondaire dans la répartition modale du transit inter-État. Le choix des opérateurs économiques pour la route est en grande partie liée à l'amélioration de ce mode transport et aux nombreux services offerts, notamment la possibilité d'acheminer quotidiennement des marchandises sans rupture de charge.

Ces résultats, bien que dévoilant l'apport très appréciable du rail dans les échanges du port d'Abidjan avec son hinterland, exposent aussi ses limites et son « délaissement » au profit de la route. Il est vrai qu'il continue d'être utilisé pour l'acheminement des marchandises, mais cela se fait dans une moindre mesure par rapport à la route qui a gagné en sollicitation au fil du temps. Ces résultats corroborent ceux des travaux de BERANGER (2012, p 229-230) qui s'est appesanti sur le transport ferroviaire de marchandises au Mozambique et au Kenya. Le transport ferroviaire dans ces deux pays a connu le même sort qu'en Côte d'Ivoire, d'autant plus que la route l'a supplanté dans le transport des marchandises. Ces résultats sont

également ceux des travaux de DIA et GAYE (2019) qui illustrent le cas des échanges entre le port de Dakar et le Mali. Dans cet exemple, le chemin de fer est complètement « noyé » par le transport routier. Ils font savoir que l'insuffisance d'investissements dans le chemin de fer qui relie le port de Dakar à la ville de Bamako (Mali) a favorisé la dégradation des rails et par conséquent, l'arrêt du trafic ferroviaire en 2018. Le transport routier constitue la seule option pour l'évacuation des marchandises entre le port de Dakar et le Mali. POURTIER (2007) fait les mêmes observations en mettant en évidence les exemples du Nigéria, de l'Angola, du Mozambique, du Gabon. Dans ces pays, le chemin de fer connaît des difficultés diverses, le reléguant au second plan loin derrière la route.

En Côte d'Ivoire, la décadence du transport ferroviaire a incité la SITARAIL à mettre en place des projets de modernisation de ses installations pour la reconquête du fret. Les aménagements projetés sont multiples et porteurs d'avenir. Ils portent sur le renouvellement des voies ferrées, la modernisation du système de sécurité, la réhabilitation des gares et des ateliers de maintenance. Il est également prévu l'extension et le renouvellement du parc de matériels roulants. La réalisation de ces divers projets peut faire basculer le fret en faveur du chemin de fer d'autant plus que les responsables de la SITARAIL envisagent un transit de 5 millions de tonnes de marchandises.

Conclusion

À terme, le contexte de création et de développement des infrastructures de transport terrestre en Côte d'Ivoire depuis l'époque coloniale est différent de celui de la logique de développement des infrastructures ferroviaires. L'analyse révèle que le chemin de fer a incontestablement été l'épine dorsale du transport terrestre de marchandises dans la première moitié du XX^e siècle. Mais avec l'adoption d'une nouvelle politique par les autorités publiques à partir de 1960, privilégiant la route au

détriment du chemin de fer, ce dernier a vu son trafic s'amenuiser au fil du temps. Ainsi, la route a fini par l'emporter sur la voie ferrée au début des années 1980, eu égard aux investissements massifs dont elle a bénéficié et à sa réticularité, qui facilite l'interconnexion entre les différents nœuds des territoires desservis.

La concession à un opérateur privé du chemin de fer lui a impulsé un souffle nouveau, notamment en ce qui concerne le transit inter-état de marchandises. Mais cette donne ne change pas la nette domination de la route dans le transport de marchandises entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland. Au-delà des traditionnels problèmes infrastructurels et réglementaires qui minent le milieu du transport terrestre de marchandises, ce secteur fait face depuis près d'une décennie à un nouveau défi d'ordre sécuritaire et socio-politique cette fois-ci. Il s'agit de la montée en puissance du terrorisme dans le nord de la Côte d'Ivoire et dans la bande sahélienne (Mali et Burkina Faso, Niger etc.). Cette situation impose des défis nouveaux au transport terrestre et aux chaînes logistiques d'approvisionnement dans cette partie de l'Afrique. Ce défi s'aggrave avec les changements brusques observés à la tête des Etats et aux sanctions économiques appliquées par les organes de gouvernance régionale qui grèvent les relations commerciales entre Etats Côtiers et Etats sahéliens qui dépendent des premiers pour leur commerce extérieur.

Bibliographie

Beranger C. (2012). *Le rôle du chemin de fer en Afrique : les cas du Mozambique et du Kenya*, Thèse unique de Doctorat, Université du Havre, 550 p.

Brou K. A. (2017). *Les transports terrestres interurbains dans l'économie ivoirienne de 1960 à 1980*, Thèse unique de Doctorat, Université Félix Houphouët-Boigny, 326 p.

Chaléard J.-L. (2006). Le rôle du chemin de fer dans le sud-est de la Côte d'Ivoire. Le cas du département d'Agboville. In Chaléard J.-L., Chanson-Jabeur C., Béranger C., Le chemin de fer en Afrique, Paris, Karthala, PRODIG et SEDET, p. 87-104.

Commission Economique pour Afrique (CEA). (1998). La problématique de la privatisation des chemins de fer en Afrique, 16 p. <https://hdl.handle.net/10855/15196>

Cotten A. M. (1985). Développement des transports en République de Côte d'Ivoire Ses conséquences géographiques. *Travaux de l'Institut Géographique de Reims, n°63-64, 1985.* Les transports dans les pays en développement, p 85-94.

https://www.persee.fr/doc/tigr_0048-7163_1985_num_63_1_1176

Dagnogo F., Ninot O. et Chaleard J-L. (2012). Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question. *EchoGéo.* 18 p. <https://doi.org/10.4000/echogeo.13131>

Dia I. et Gaye S. (2012). La compétitivité du Port de Dakar à partir de l'étude de la desserte de Bamako : diagnostic et amélioration », *European Scientific Journal* September, Vol.15, p 193-217. <http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n26p193>

Chauvin E., Mareï N. et Lombard J. (2017). Les circulations mondialisées en Afrique : promotion, adaptation et contournement, *Géocarrefour* 18 p. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10313>

Kamel B. A. (2014). Les transports ferroviaires au Maghreb. *Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMD)*, 95 p. http://www.ipemed.coop/adminIpemed/media/fich_article/1415871184_IPEMED_Les-transports-ferroviaires-au-Maghreb_Nov2014.pdf

Lombard J., Ninot O. (2010). Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique (connect and integrate : territories and transport in Africa). In : Bulletin de l'Association de géographes français, 87^e année, 2010-1. 1960-2010 : 50 ans d'indépendances africaines. Pp.69-86.

Merenne E. (2013). Géographie des transports. *Presses universitaires de rennes*, p 9-16.

[www. Pur-edition.fr](http://www.Pur-edition.fr)

Pourtier R. (2007). Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines. *Belgeo*, revue belge de géographie, 2, 2007, mis en ligne le 10 décembre 2013. URL : <http://belgeo.revues.org/11266> ; DOI : 10.4000/belgeo.11266

Semi B. Z. (1976). L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la côte d'Ivoire 1900-1940. *Cahiers d'études africaines* volume 16 n° 61-62, p.147-158. <https://doi.org/10.3406/cea.1976.2896>

Tapé B. J. (2004). Economie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire, étude géographique. Thèse de doctorat d'Etat, Université de Cocody, 876 p.

Weulersse J. (1931). L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique Centrale. *Annales de Géographie*, t. 40, n°227, p. 544-558.

https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1931_num_40_227_11160

Webographie

Jeune Afrique (2009). Le ferroutage dope les échanges entre Abidjan et Niamey. <https://www.jeuneafrique.com/199450/archives-thematique/le-ferroutage-dope-les-changes-entre-abidjan-et-niamey/>