

**LE POUVOIR RÉVOLUTIONNAIRE DE THOMAS SANKARA ET SES
CONSÉQUENCES DANS LA GESTION DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-
NIGER de 1983 à 1987, Mesmer Kacoumani OUATTARA, Boris Claver Tchédé
KPALÉ (Université Alassane Ouattara de Bouaké – RCI)
kacoumaniouattara@gmail.com, boriskpale@gmail.com**

Résumé

La voie ferroviaire a joué un rôle indispensable en Afrique. Sa construction a été implicitement associée à l'incursion européenne. À la veille des indépendances, la Côte d'Ivoire et l'actuel Burkina-Faso, héritèrent d'une ligne ferroviaire qui les lie directement. Au besoin du bon fonctionnement de cette voie de communication, un organe de gestion voit le jour, sous la dénomination de la Régie Abidjan Niger (RAN). Cette structure interétatique se voulait un instrument stratégique pour la consolidation des relations socio-politiques et économiques des deux pays. Cependant, la commune gestion de cette entreprise interétatique a eu des effets ambivalents sur leurs relations. Elle a été tantôt source de cohésion tantôt source de tension. S'agissant des tensions, elles se sont amplifiées avec l'arrivée au pouvoir du régime révolutionnaire burkinabé, sous la houlette de Thomas Sankara. Le présent article interroge les effets du pouvoir révolutionnaire de Thomas Sankara sur la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger de 1983 à 1987. Il obéit à l'objectif de mettre en exergue l'impact du régime révolutionnaire burkinabé sur le fonctionnement et l'existence de la RAN.

Mots clés : Pouvoir révolutionnaire, Côte d'Ivoire, Burkina-Faso, Régie Abidjan-Niger, gestion, impact.

**THE REVOLUTIONARY POWER OF THOMAS SANKARA AND ITS
DRAWBACKS ON MANAGEMENT OF THE RAILWAY ABIDJAN-
NIGER FROM 1983 TO 1987**

Abstract

Railway has played an important role in Africa. Its building has been associated with the European incursion. On the eve of the independences, Ivory-Coast and the current Burkina-Faso have inherited a railway that link them directly. In order to make good the functioning of this line of communication, an organ has been set up under the denomination of State-Controlled Abidjan Niger line. This structure was intended to be a strategic instrument for the consolidation of the socio-political and economic relationships between both states. However, the common management of this company has had some ambivalent effects on the relationships of both sub-mentioned countries. It has sometimes been considered as a source of cohesion, sometimes a source of tension. Talking about the tensions, they have been amplified with the arrival on power of the Burkinabe's revolutionary regime under the leadership of Thomas Sankara. The present article questions the effects of the revolutionary power by Thomas Sankara on the

management of the railway of Abidjan Niger from 1983 to 1987. It obeys the objective of underlining the impact of the Burkinabe revolutionary regime on the functioning and existence of the State-Controlled Abidjan Niger line.

Keywords: revolutionary power, Ivory Coast, Burkina Faso, State-Controlled Abidjan Niger, management, impact.

Introduction

La voie ferrée qui relie Ouagadougou à Abidjan est l'un des symboles les plus anciens et les plus évidents des relations qui existent entre la Côte d'Ivoire et l'ex Haute-Volta. Construite pendant la colonisation, cette voie servait à satisfaire les besoins de la métropole. C'est à juste titre qu'elle était placée sous son contrôle. En effet, à l'image des trois autres réseaux de l'Afrique Occidentale Française (AOF), le réseau de la région Abidjan-Niger était géré par la Régie Fédérale des chemins de fer. Les mutations politiques importantes produites dans les colonies à partir de 1956 eurent un impact indéniable sur l'évolution des chemins de l'AOF. On notel'arrêt des travaux de la construction des voies, de sorte que celles-ci ne purent jamais atteindre le Niger initialement désigné comme le point d'achèvement des quatre réseaux ferrés de l'AOF et la décentralisation de la gestion des réseaux.Ce processus a abouti au transfert des lignes de chemins de fer aux États de l'ancienne AOF et à la disparition de la Régie Fédérale (J-M. OUATTARA,1992, p. 4).

Mettant à profit l'autonomie que leur octroya la constitution française de 1958, la Haute-Volta et la Côte d'Ivoire héritèrent d'une ligne ferroviaire qui les relie. Par deux ordonnances signées respectivement le 31 mars 1959 par le Président du Conseil de Gouvernement de Côte d'Ivoire et le 1^{er} avril 1959 par le Président du Conseil des Ministres de l'ex Haute-Volta, un organisme commun de gestion du chemin de fer voit le jour sous la dénomination Régie Abidjan Niger (RAN).Sa création résulte de la coopération bilatérale entre les États ivoirien et voltaïque.Cette entreprise bilatérale, par le truchement du chemin de fer, constituait un instrument stratégique dans leurs relations tant politico-économiques que sociales.

Cependant, sa commune gestion a eu des effets ambivalents sur les relations des deux pays susdits. Bien qu'ayant permis le renforcement des relations bilatérales entre les deux États, la gestion de la RAN fut une source de tensions. Ce fut le cas en 1985 lorsque des divergences politiques apparaissaient entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso après l'avènement d'un pouvoir révolutionnaire au Burkina-Faso. Pour paraphraser ThomasSankara,le régime révolutionnaire entend être « *un produit local pour consommation locale* » (AfricaNow, 1983, pp. 35-36).Fustigeant les États néo-impérialistes notamment la Côte d'Ivoire et la France, sa politique ne manqua pas de créer des brouilles entre Ouagadougou et Abidjan. Naturellement, le relâchement des liens étroits entre ces États se solda par une

politique de défiance entre le Président Félix Houphouët et le Capitaine Thomas Sankara (B. BEUCHER 2011, pp. 6-7). C'est dans ce contexte délétère que le Burkina Faso remit en cause la gestion de la Régie Abidjan Niger. Quelle fut la répercussion du régime révolutionnaire de Thomas Sankara sur la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger (RAN)?

Cet article se propose d'analyser les effets du pouvoir révolutionnaire de Thomas Sankara dans la gestion de l'axe ferroviaire reliant la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso de 1983 à 1987. Cette période chronologique décline un tournant délicat aussi bien dans l'histoire du pays des « *hommes intègres* » que dans la gestion du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou. En effet, si l'année 1983 marque l'avènement au pouvoir du Capitaine Thomas Sankara, l'année 1987, quant à elle, fut la fin de la révolution sankarienne. Par ailleurs, il faut noter que c'est également au cours de cette période notamment en 1986 que débuta le processus de scission de la gestion interétatique de la voie ferrée entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Ce travail s'appuie sur l'utilisation croisée des sources d'archives, des sources orales et des ouvrages scientifiques.

1. La remise en cause du programme pluriannuel de développement

La RAN constituait un cadre de coopération ferroviaire. Le profit recherché n'était pas d'ordre pécuniaire (J-M OUATTARA, 1992, p.59). L'objectif premier de cette structure était de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises. L'accession au pouvoir du Capitaine Sankara se présentait comme « l'année *zéro* » de l'histoire du pays rebaptisé « *Burkina Faso* » en 1984. S'alignant désormais sur les pays marxistes, les nouvelles autorités burkinabés apportèrent des changements radicaux dans la gestion des affaires intérieures et extérieures de leur pays. C'est ainsi qu'elles décriaient à travers plusieurs points le programme pluriannuel de développement de la RAN exécuté entre 1969 et 1981. Ils affirmèrent que ce programme répondait à des objectifs inéquitables. La RAN ayant une mission de service public inscrivait toute son activité dans le cadre des fonctions que lui reconnaissaient les deux parties. Son activité était axée sur la coopération ferroviaire, devant garantir l'égalité d'intérêts des membres ; mais à la vérité, les objectifs tels qu'ils étaient appréciés par les révolutionnaires semblaient inéquitables. Il en était de même pour les investissements qui étaient inéquitables¹.

1.1. Des objectifs inéquitables

« La coopération est une méthode d'action par laquelle des personnes ayant des intérêts communs constituent une entreprise où les droits de chacun à la gestion sont égaux et où l'excédent de gestion ou d'exploitation est réparti entre les seuls associés, au prorata de leur activité » (Le Petit Larousse Illustré, 2000, p. 260).

¹Entretien réalisé avec Arsène Niekema, ancien chef de dépôt à Ouagadougou, le 05/10/2017 à Ouagadougou.

Comme mentionné plus haut, le profit ne devait pas être unilatéral. C'est un partenariat « gagnant-gagnant ». La RAN était considéré comme une « personne morale », un sujet de droit dont les actes lui étaient directement imputables. En principe, l'institution peut mener des activités indépendamment des États. Mais dans la pratique, ses actions étaient impulsées de l'extérieure par les États membres.

En effet, établissement international, la RAN servait de cadre d'harmonisation des politiques nationales en matière ferroviaire. Le processus de décision au sein du Conseil d'Administration permettait de confronter, de rapprocher les points de vue des deux États afin d'obtenir un résultat satisfaisant pour ceux-ci. Il est vrai que la décision qui est prise est celle de la RAN ; mais elle reste empreinte de la volonté des États dans la mesure où le Conseil d'Administration réunit ses membres sur une base paritaire et comprend les représentants des États². Ainsi le renouvellement du réseau est l'une des fonctions assignées à la RAN par les États membres. Les réalisations effectuées dans ce sens, s'appuyaient sur des objectifs à atteindre. Ces objectifs fixés par les autorités de la RAN visaient la recherche des intérêts communs. Cependant pour les autorités révolutionnaires, ces intérêts communs étaient particulièrement défavorables à une des deux parties en l'occurrence le Burkina Faso.

Lorsque les États de Côte D'Ivoire et de l'ex-Haute-Volta entraient en possession de leur réseau respectif ; ils héritèrent de voies ferrées assez vétustes avec des caractéristiques dépassées, non adaptées à la vocation d'un chemin de fer à caractère économique. En raison de cet état, le réseau devenait de moins en moins compétitif. La nécessité de redynamisation est donc apparue comme une évidence et a conduit à la détermination d'objectifs en vue d'améliorer la qualité du réseau qu'exploitaient en commun les deux États, par le biais de la RAN. Ainsi, les autorités burkinabé manifestaient le besoin de se doter de moyens modernes afin d'être à la hauteur des autres modes de transport, notamment le transport routier³.

Ces moyens modernes devraient lui permettre de faire face à ses activités de plus en plus galopantes (Rail informations, 1983, p. 2). De ce fait, voulant faire de la RAN un grand réseau au Sud du Sahara, les autorités burkinabés mirent en place un programme pluriannuel de modernisation. Selon Oulaï Desmond ancien administrateur financier à la régie : « la mise en place d'un tel projet sous-entendait des efforts continus de modernisation⁴ ». À cet effet, une période dite « de Grands

² Convention entre la République de Côte d'Ivoire et la République de Haute-Volta fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement des chemins de fer Abidjan-Niger du 30/04/1960, article 4.

³ Entretien réalisé avec Yao Koffi Firmin, ex-agent d'exploitation à la RAN, le 02/08/2016 à Abidjan.

⁴ Entretien réalisé avec Oulaï Desmond, ex-administrateur financier à la RAN, le 10/02/2017 à Abidjan.

travaux » allant de 1970 à 1981 fut dédagée. Cette opération de douze années avait pour objectif : la reconstruction de la partie la plus abimée du réseau, car la plus ancienne et la plus dangereuse ; le doublement de la voie sur la partie la plus sollicitée par le trafic, (K.M. OUATTARA, 2019, p.290).

Il est indéniable que les objectifs ainsi libellés visaient des intérêts communs : la RAN étant une entreprise commune, sa modernisation devrait être à l'avantage des parties prenantes. Mais les révolutionnaires désormais au pouvoir ne saisissaient pas ce programme sous cet angle. Pour eux, témoignait Coulibaly Yerahacho ex-aiguilleur à la RAN : « Si les intérêts communs peuvent être atteints, le sacrifice semble être excessivement lourd d'un seul côté, de sorte que l'égalité des parties n'est plus sauvegardée⁵ ». Le programme pluriannuel, bien que déjà mis en œuvre, fut décrié par le gouvernement du Capitaine Thomas Sankara. Les nouveaux tenants du pouvoir burkinabé jugeaient que leur pays était lésé dans ce plan de modernisation. Car la partie du réseau visée par les objectifs de modernisation était du côté ivoirien. De fait, la portion ivoirienne du réseau est la plus ancienne, car, c'est à Abidjan qu'ont débuté les travaux de construction en 1904.

Ces travaux se sont achevés à Ouagadougou en ex-Haute-Volta en 1954 ; mais la partie la plus récente se trouvait sur ce territoire. De plus, aux dires des responsables du service commercial de la RAN, la partie ivoirienne du réseau est la plus sollicitée par le trafic (Rail informations, 1983, p. 4). Cela fut un argument de plus pour justifier la modernisation de la partie ivoirienne du réseau.

C'est ainsi que le renouvellement du réseau s'est porté exclusivement sur la partie ivoirienne (J-M OUATTARA, 1992, p. 63). La modernisation visant l'intérêt commun, n'était pas une mauvaise chose en soi ; sauf que le constat est que seule la partie ivoirienne bénéficiait de ce projet. Fort de ce constat, les révolutionnaires contestaient le programme pluriannuel déjà mis en œuvre qui, en réalité ne profitait qu'à la Côte d'Ivoire seule. Pour eux, les objectifs auraient pu prévoir des réalisations fondées sur un autre mobile que la modernisation⁶ ; ce qui aurait eu pour effet de faire bénéficier aussi la partie burkinabé d'infrastructures nouvelles. La politique de renouvellement du réseau était effectivement fondée sur des objectifs inéquitables ; qu'en est-il des investissements ?

1.2. L'inégale répartition des investissements

Le secteur du transport est fondamental dans la vie de nos sociétés où l'on se déplace continuellement, où, la plupart des produits de consommation viennent d'ailleurs (E. MERENNE, 2013, p. 9). Le chemin de fer est une infrastructure de

⁵ Entretien réalisé avec Coulibaly Yerahacho, ancien aiguilleur à la RAN, le 13/03/2017 à Tafiré.

⁶ Entretien réalisé avec EbraKadjo, ancien chef de District à la RAN, le 16/12/2016 à Dabou.

transport de masse. De ce fait, il contribue au transport des biens et personnes d'un point A à un point B et réciproquement. L'exploitation confiée depuis 1960, à un organisme inter-étatique, la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger donna un coup d'accélérateur au trafic. Ainsi, la décennie 1970-1980 marqua l'une des meilleures périodes du réseau au cours de laquelle d'importants investissements ont été réalisés. On assista à un regain de dynamisme et d'efficacité qui a fait de la RAN le fleuron des chemins de fer en Afrique de l'Ouest. Le trafic connut son essor en 1978 avec près de 900 000 tonnes de marchandises et plus de 4 millions de passagers avec des équipements de pointe⁷.

Par ailleurs, notons que cette évolution était en partie due aux efforts d'aménagement que le réseau a subi entre 1960 et 1980. La RAN, à travers le programme pluriannuel, s'est dotée de moyens modernes afin d'être à la hauteur des autres voies de transport, notamment le transport routier. De même que la politique de renouvellement du réseau, les investissements traduisaient les objectifs inévitables mentionnés ci-dessus. Au 30 septembre 1981, la nécessité de redynamisation a conduit à l'investissement d'environ 97 milliards de FCFA⁸. Les sources de financement étaient multiformes.

Identifions dans un premier temps, les emprunts octroyés par les institutions financières internationales que sont le Fonds Européen de Développement (FED), la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (BIRD), l'Agence Canadienne de Développement Industriel (ACDI), la Caisse Centrale de Coopération Économique (CCCE) des pays tels que le Canada et l'Allemagne Fédérale et enfin des consortiums de banques ivoiriennes et voltaïques. Dans un second temps, nous avons les contributions des États membres et enfin l'autofinancement. Et dans le cadre du programme pluriannuel, les investissements les plus importants ont été réalisés sur le territoire ivoirien.

Ainsi, on note comme réalisation :

- Reconstruction de 100 km de voie ferrée entre Agboville et Dimbokro de 1969 à 1983, avec dédoublement de 15 km de voie entre Cechi et Anoumaba. Le coût moyen du km de voie était de 30 millions FCFA⁹ ;
- Reconstruction de 140 km de voie avec plate-forme double de 1974-1977 entre Dimbokro et Bouaké. Le coût du km de voie était de 55 millions FCFA ;
- Reconstruction du tronçon Bouaké-Pétionora, long de 96 km à raison de 60 millions de FCFA. Ces travaux s'étaient réalisés de 1978-1981.

⁷ Ministère Ivoirien de l'Économie, des Finances et du Plan rapports de 1981, p.231.

⁸ Rail informations, 1983, p.2.

⁹ *Idem*

Au total 336 km de voie ont été construits entre 1969 et 1983. Ces travaux de reconstruction se sont accompagnés dans la même période du doublement de 31 km de voie. On note également une progression constante de 12 à 15 % /an quant au prix du km de voie depuis 1969 jusqu'en 1981¹⁰ En 1983, le Comité National de Révolution Burkinabè (CNR) constatant l'inégale répartition non seulement des réalisations et des investissements tira la sonnette d'alarme au cours d'un Conseil d'Administration extraordinaire. Pour les membres du CNR, il était inconcevable que leur pays soit lésé dans le cadre de cette coopération ferroviaire.

De ce qui précède, il y a lieu de retenir que le CNR a réalisé que le sacrifice consenti par le Burkina Faso semblait être une peine perdue car l'égalité prévue des parties n'était pas respectée comme promis. Le Comité proposa à titre de compensation le prolongement de la voie ferrée de Ouagadougou à la riche région minière de Tambao. Mais ce projet ne fut pas adopté, car les autorités ivoiriennes refusaient de contribuer financièrement. Il fut tout de même amorcé sous fonds propre de l'État Burkinabè. Cet état de fait fragilisait la gestion harmonieuse de la voie ferrée Abidjan-Niger.

2. Le règlement des conflits opposant les deux États membres

La gestion du chemin de fer par l'entremise de la RAN engendrait par moment des situations conflictuelles entre les États. Aucune voie juridictionnelle n'était prévue pour la résolution des litiges de sorte que les États recouraient régulièrement à une voie de règlement à l'amiable.

2.1. La voie de règlement amiable des conflits

L'acte constitutif¹¹ de la RAN avait prévu une voie de droit pour la résolution des éventuels conflits pouvant opposer les États. Ces litiges devaient être soumis à la cour arbitrale de la communauté. Cette clause qui obligeait les parties à recourir à l'arbitrage est une clause compromissaire. Mais, la dissolution de la communauté juste après la création de la RAN a rendu cette disposition nulle et de nul effet. Malheureusement, les États n'ont pas réaménagé la convention en rapport avec leur nouveau statut d'États souverains. Il s'en est suivi un vide juridique pour ce qui est du règlement des éventuels litiges par la voie juridique. Afin de combler ce vide, les États membres avaient donc recours à une voie de règlement à l'amiable.

Mettant à profit les étroites et historiques relations qui les liaient, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ont toujours fait intervenir leurs représentants pour résoudre les conflits qui les opposaient. Ayant trait au fonctionnement de

¹⁰*Ibidem*

¹¹ Convention entre la République de Côte d'Ivoire et la République de Haute-Volta fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement des chemins de fer Abidjan-Niger, 30 avril 1960, article 23.

l'institution commune, les négociations avaient lieu dans un premier temps au sein du Conseil d'Administration et en second lieu au cours de sommets des deux Chefs d'États. Le Conseil d'Administration de la RAN fonctionnait comme un cadre de concertation entre les deux pays. Il a été institué sur une base paritaire ; chaque État déléguait neuf (9) représentants. Ceux-ci exposaient les points de vue de leur État mandant pour ce qui concernait la vie et l'activité de la RAN. En outre, le Conseil servait de cadre d'échanges et d'harmonisation des politiques nationales en matière ferroviaire.

Le processus de décision au sein du Conseil permettait de rapprocher, de confronter les différentes politiques ferroviaires nationales des États membres. Les décisions qui étaient prises, restaient empreintes de la volonté des États. Il fut un lieu de réflexion, de discussion dont disposaient les États pour résoudre les questions relatives au service public de transport ferroviaire. Ainsi en était-il pour le règlement des conflits opposant les États membres. En cas de conflits, le Conseil d'Administration est utilisé comme cadre de négociation. Il est saisi en premier lieu. Dument mandatés par leurs États, les membres du Conseil disposaient en certaines circonstances de pouvoirs substantiels. Ce mandat leur permettait d'aborder et de résoudre des sujets d'ordre conflictuel. Au cas échéant, les discussions ont lieu au cours de sommets des deux chefs d'État.

Au total, bon nombre de conflits ont rapidement trouvé une solution à travers le règlement à l'amiable. La gestion des litiges traduisait les excellentes relations d'amitiés qui existaient entre la Côte d'Ivoire et l'ex-Haute-Volta au cours des deux premières décennies post-coloniales. Mais cette gestion a été remise en cause par l'arrivée au pouvoir de Thomas Sankara.

2.2. L'avènement de la Révolution Démocratique et Populaire et la gestion des brouilles à la RAN

Avec le « *putsch des capitaines* » en Haute-Volta le 4 août 1983, le pays expérimentait la voie révolutionnaire. Comme s'imaginaient les officiers meneurs, la révolution démocratique et populaire visait à rompre avec le passé colonial et « néocolonial » (B. BEUCHER 2009, p. 83). Sous la houlette du Capitaine Thomas Sankara, la politique tant intérieure qu'extérieure de la Révolution procédait aux méthodes marxistes. Au plan interne, nous assistions à une vaste épuration (S-A BALIMA, 1996, p. 358). Il s'agissait de mesures qui pouvaient aller jusqu'à la mise en retraite immédiat, avec ou sans indemnités¹². Par un décret du 30 décembre 1983, la chefferie traditionnelle a été supprimée. Les options révolutionnaires du nouveau régime se sont aussi matérialisées par la mise en place d'un Conseil

¹²Cette mesure frappa : dans l'armée une centaine d'officiers supérieurs ; dans la haute fonction civile : plus de mille cadres. Cf S-A. BALIMA, 1996, *Légendes et histoires des peuples du Burkina Faso*, Paris, J.A. Conseil, p. 358.

National de la Révolution. Cette politique est relayée par nombreux Comités de Défense de la Révolution (CDR).

Les orientations externes prenaient des accents « *anti-impérialistes* » et « *non alignés* » et consolidaient les relations avec l'Algérie, la Lybie, Cuba et le Ghana (Y. A. FAURE 1985, p. 78). Le Capitaine Sankara condamnait officiellement le « *néo-colonialisme* » et dénonçait avec véhémence la permanence de vieux cadres relationnels entretenus avec la France. En effet, si la France restait son premier partenaire économique, le CNR n'entendait pas moins traiter à égalité avec elle. Le nouveau cours politique qui saisit le Burkina, accentuait la distinction des références et des priorités respectives des gouvernements de Ouagadougou et d'Abidjan et paraît de nature à éloigner chaque jour deux États historiquement liés. La dégradation des liens s'est soldée par une politique de défiance à l'égard du président Félix Houphouët Boigny (F. LEJEAL, 2002, p. 188).

Cet effritement des relations entre les leaders des deux États membres de la RAN eut un impact indéniable dans le règlement des conflits de la gestion de ladite structure, surtout qu'il n'y avait pas de cadre juridique formel pour la gestion des litiges les opposant. C'est dans un tel contexte que des conflits entachèrent la vie et le fonctionnement de la RAN. Au nombre des conflits ayant perturbé le bon fonctionnement de la régie, nous pouvons énumérer ceux relatifs aux exactions sur les voyageurs à la frontière et le problème de la sécurité dans les trains. Pour les litiges relatifs aux exactions commis sur les voyageurs à la frontière, les victimes étaient uniquement les voyageurs en provenance du Burkina Faso. Le problème se posait à eux au niveau de la gare ferroviaire de Ouangolodougou en Côte d'Ivoire, gare située à la frontière. C'est à cette gare que la douane et la police ivoirienne procédaient au contrôle des personnes et des biens entrant sur le territoire ivoirien. Les contrôles effectués par ces agents extrapolèrent quelque peu les normes établies et apparaissaient en bien des points, abusifs. En effet, sous prétexte de contrôle, nombre des voyageurs, la plupart illettrés sont dépouillés de leur argent et biens de valeur. Sans aucune justification ni écrite, ni verbale ; ceux qui opposent une résistance sont bastonnés et souvent mis au cachot¹³.

La partie burkinabé ayant constaté cette situation l'a jugée suffisamment grave dans la mesure où elle portait atteinte aux fondements et clauses de la RAN et à son activité. Elle a alors saisi le Conseil d'Administration autour du problème. Mais très vite, ce problème se transformait en incident diplomatique et atteignit le sommet des États membres. Cet incident venait envenimer les rapports déjà délétères entre les deux États. La partie ivoirienne qui reconnaissait les faits, les attribuait à des agents agissant de façon isolée. Ce mal profond ne trouva pas de solution adéquate et impacta le bon fonctionnement de la RAN. Il en fut de même pour le conflit relatif à la sécurité dans les trains qui est resté sans suite, du fait des

¹³Entretien réalisé avec Koné Tchémogô le 26/03/2017 à Ferké, commerçant à la ville frontalière de Ouangolodougou.

divergences entre les États membres. Le changement de ligne politique en cours au pays des « *hommes intègres* » entachait le règlement des conflits et donc le bon fonctionnement de la RAN. Par ailleurs, le Conseil d'Administration a été saisi d'un différend relatif à la gestion. À ces crises politiques décrites dans les lignes précédentes, s'ajoute la contestation de la gestion financière.

3. La contestation de la gestion financière de la RAN

À partir de 1980, le chemin de fer Abidjan-Niger à l'image des autres voies ferrées en Afrique au Sud du Sahara traversait une crise économique. Cette crise caractérisée par la chute du trafic, faisait disparaître les ambitions internationales du réseau, ainsi que les projets de modernisation. La crise prenait une autre tournure et atteignit le sommet des États membres. La partie burkinabè contestait la gestion de la RAN ; cela porta davantage atteinte à la confiance entre les deux parties (J-M OUATTARA, 1992, p. 74). En effet, se saisissant du premier déficit d'exploitation enregistré par la RAN en 1980, l'ex Haute-Volta dénonça le laxisme dans la gestion de l'institution. Elle saisit le Conseil d'Administration, mais, ce problème restait sans suite. Le CNR avait pour ferme ambition de faire exister le Burkina Faso sur la scène internationale. Pour les révolutionnaires, toute vérité devenait bonne à dire, peu importe les conséquences. C'est ainsi qu'en 1983, lors d'un Conseil d'Administration, les autorités de la révolution remirent à l'ordre du jour la problématique de la gestion financière de la voie ferrée. Cette action venait une fois de plus entacher les relations entre Ouagadougou et Abidjan. Elle portait une atteinte à la confiance entre les deux parties. Au cours de ce conseil, la recherche de solution amena les deux parties à solliciter l'appui de la Banque Mondiale.

L'institution financière fit un diagnostic de la RAN. Ledit diagnostic permit de déceler les insuffisances de gestion et de proposer des mesures de redressement. Pour l'essentiel des insuffisances, nous retiendrons la rigidité du programme pluriannuel de développement, l'effectif pléthorique et le train de vie trop élevé de l'entreprise. Le programme pluriannuel n'a connu aucun réajustement dans sa phase d'exécution alors que la conjoncture économique était défavorable¹⁴. Quant à l'effectif pléthorique, il était favorisé par des recrutements de complaisance ne répondant à aucun besoin réel de l'entreprise. Les employés de la RAN étaient estimés à environ 5000 agents (M. BRENDAN, M MICOUD, 1998, p.5). Pour ce qui concerne le train de vie trop élevé, ces insuffisances avaient déjà

¹⁴ Alors que le coût du matériel ferroviaire augmentait d'année en année entre 12 et 15 % du fait de la crise économique mondiale, les autorités de la RAN n'ont pas réduit leur ambition ; il en résulta alors une disproportion entre les ambitions trop élevées et les moyens financiers de la RAN en régression. Cf Mesmer Kacoumani OUATTARA, 2019, *Le chemin de fer dans la dynamique économique entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso : 1903-1995*, Thèse Unique de Doctorat, Université Alassane Ouattara, p. 268.

été relevées par la régie. Elle opta dès 1982 pour une politique d'austérité en vue de faire des économies à tous les niveaux¹⁵. Au niveau des mesures de redressement, la Banque Mondiale proposa le remplacement du Directeur Général qui était un ivoirien. Ainsi en 1985, elle mit à la disposition des deux États un Directeur Général de nationalité algérienne, Monsieur Budin Karim. Le plan de redressement qui devait prendre effet dès l'exercice 1986 prévoyait une réduction du budget de la RAN et le réajustement des ambitions des perspectives de développement de la RAN à ses moyens réels. En outre, il était demandé aux deux États des contributions financières exceptionnelles. L'application et la réussite du plan de redressement de la Banque Mondiale nécessitaient son acceptation par les deux parties.

Mais le contexte politique au Burkina Faso accentuait le clivage entre les États membres de la RAN. Cette situation éloignait davantage deux États qu'une histoire coloniale partiellement commune et l'ampleur des transferts humains invitaient toujours à rapprocher, associer, comparer. Assuré de l'écartement, voire de l'opposition entre les itinéraires que leur imposaient désormais leurs visions, les leaders des deux pays, se sont, en partie, résolus à se boudier et à échanger quelques coups bas. À cet effet, le Capitaine Sankara n'a-t-il pas annulé à plusieurs reprises ses visites prévues à Yamoussoukro (Y. A. FAURE, 1985, p. 80). De même, la Côte d'Ivoire n'a-t-elle pas privé le chef de la révolution d'une présidence attendue à la Communauté Économique de l'Afrique Occidentale (CEAO) lors du sommet d'octobre 1983 à Niamey. De plus, pour les révolutionnaires, le président Félix Houphouët était un nostalgique de l'ancien président Maurice Yaméogo.

Dans un tel contexte, les relations ne pouvaient rester cordiales entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Ce fut dans un tel état d'esprit que la partie ivoirienne refusa lors d'un Conseil d'Administration la mise en application du plan de redressement proposé par la Banque Mondiale. Par ailleurs, au cours de ce même conseil tenue le 10 janvier 1986 à Bouaké, la Côte d'Ivoire annonçait sa décision de gérer souverainement sa section. En effet, Fatigué de financer de « *jeunes ingrats* » qui ne cessaient de le couvrir d'insultes, Houphouët-Boigny sépara l'administration du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, ce qui porta non seulement un coup énorme à la coopération ferroviaire bilatérale au moyen d'un instrument commun et un grand tort à l'économie du Burkina Faso.

Conclusion

Après vingt-trois ans d'indépendance, l'ex territoire voltaïque amorçait une nouvelle étape de son histoire. Le « *putsch des capitaines* » du 4 août 1983 marqua l'avènement de la Révolution démocratique populaire sur ce territoire. Cette révolution visait à rompre avec le passé colonial, « *néocolonial* » et se présentait

¹⁵ L'institution était parvenue à réduire à titre d'exemple sa consommation de carburant en passant de 26 millions par mois à 10 millions soit une réduction de 16 millions de francs.

comme « *l'année zéro* » de l'histoire du pays d'ailleurs rebaptisé du nom de Burkina Faso. Conduit par le Capitaine Thomas Sankara, ancien Premier ministre du Commandant Ouédraogo, le régime visait à bâtir une nouvelle cité. Fustigeant les États néo-impérialistes, ses nouvelles prises de décisions ne manquèrent pas de créer des brouilles entre les gouvernements de Ouagadougou et d'Abidjan. Naturellement, le relâchement des liens entre les deux pays s'est soldé par une politique de défiance entre le président Félix Houphouët et Thomas Sankara.

C'est dans ce contexte délétère que le pouvoir révolutionnaire remit en cause le mode de gestion du chemin de fer. Plusieurs points ont été alors décriés notamment le programme pluriannuel de développement et la mauvaise gestion financière. Ces plaintes affectaient la confiance entre les États membres de la RANet entachaient la gestion commune. Par ailleurs, les divergences politiques avaient conduit les États membres de la RAN à se bouder et à échanger quelques coups bas. La RAN n'était pas épargnée de toutes ses turbulences politiques entre ses membres et cela ne faisait que renforcer le clivage entre eux. Fatigué de financer de « *jeunes ingrats* » qui ne cessaient de l'injurier, Houphouët-Boigny mit fin à la gestion commune du chemin de fer. Ainsi le processus de scission débuta dès l'annonce de la partie ivoirienne de mettre un terme à la gestion commune. De ce qui précède, il convient de retenir que l'avènement d'un pouvoir révolutionnaire au Burkina Faso a énormément impacté la gestion commune de la voie ferrée Abidjan-Niger.

Sources et Bibliographie

1-Sources

1-1 Sources orales

Noms et Prénoms des enquêtés	Fonction/statut social	Lieux et dates d'entretien	Thèmes abordés
1-COULIBALY Yerahacho	Ancien aiguilleur à la RAN,	Tafiré le 13/03/2017	Les raisons du déclin de la RAN
2- EBRA Kadjo	Ancien chef de district	Dabou le 16/12/2016	Les activités ferroviaires et le port d'Abidjan
3-KONE Tchémogô,	Commerçant	Ferké le 26/03/2017	Les activités commerciales entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.
4-NIKIEMA Arsène	Ancien chef département d'exploitation	Ouagadougou le 18/10/2017	Les facteurs de l'apogée et du déclin de la RAN

	RAN/SITARAIL		
5-OULAI Desmond	Ancien agent service de comptabilité	Abidjan le 10/02/2017	Le fonctionnement de la RAN et de la SICF
6-YAO Koffi Firmin	Ancien agent d'exploitation	Bouaké le 18/04/2018	Les relations ferroviaires entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso

1-2. Sources imprimées

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN, 1981, *La Côte d'Ivoire en chiffres : 1979-1980*, Société Africaine d'Édition, 319 p.

République de Côte d'Ivoire, République de Haute-Volta, 1960, *Convention fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement des chemins de fer Abidjan-Niger*, 14 p.

2-Bibliographie

BALIMA Salfo Albert, 1996, *Légendes et histoires des peuples du Burkina Faso*, Paris, J.A. Conceil, 403 p.

BEUCHER Benoit, 2009, « La naissance de la communauté nationale burkinabé ou comment le Voltaïque devint un « homme intègre » in *Société politique comparée*, n° 09, 108 p.

BRENDAN Martin, MICOUD Marc, 1998, *Ajustement structurel et privatisation des chemins de fer. Politique de la Banque Mondiale et pratique gouvernementale en Côte d'Ivoire et au Ghana*, Londres, Public Word, 12 p.

FAURE Yves André, 1985, « Ouaga et Abidjan : divorce à l'africaine ? » in *Revue Politique Africaine*, n° 20, Décembre, pp 78-86.

LEJEAL Frédéric, 2002, *Le Burkina Faso*, Paris, Karthala, 190 p.

MERENE Emile, 2013, *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 327 p.

OUATTARA Jean Marie, 1992, *La Régie des chemins de fer de l'Abidjan-Niger : RAN*, Mémoire de Diplôme d'Études Approfondies, Faculté de Droit, Université National de Côte d'Ivoire, 79 p.

OUATTARA Kacoumani Mesmer, 2019, *Le chemin de fer dans la dynamique économique entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso : 1903-1995*, Thèse Unique de Doctorat, Université Alassane Ouattara, 440 p.