



CONSEIL AFRICAIN
ET MALGACHE POUR
L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



La Revue **G**ouvernance *et* **D**éveloppement

ISSN-L : 3005-5326

ISSN-P : 3006-4406

Revue semestrielle

Économique

Universitaire

Environnementales

Territoriale

Genre Hospitalière

Territoriale

Politique

Numéro juin 2026

**Revue du Programme Thématique de Recherche (PTR)
Gouvernance et Développement**

Indexations et référencements



Impact Factor. SJIF 2025 : 6.993

SJIF: <https://sjifactor.com/passport.php?id=23550>

HAL: <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/777120>

Mir@bel: <https://reseau-mirabel.info/revue/19860/Revue-Gouvernance-et-Developpement-RGD>

PRÉSENTATION DE LA REVUE

La Revue Gouvernance et Développement est une revue du Programme Thématique de Recherche du CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (CAMES) (PTRC) Gouvernance et Développement (GD). Le PTRC-GD a été créé, avec onze (11) autres PTRC, à l'issue de la 30ème session du Conseil des Ministres du CAMES, tenue à Cotonou au Bénin en 2013. Sa principale mission est d'identifier les défis liés à la Gouvernance et de proposer des pistes de solutions en vue du Développement de nos États. La revue est pluridisciplinaire et s'ouvre à toutes les disciplines traitant de la thématique de la Gouvernance et du Développement dans toutes ses dimensions.

Éditeur

CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (**CAMES**).

01 BP 134 OUAGADOUGOU 01 (**BURKINA FASO**)

Tél. : (226) 50 36 81 46 – (226) 72 80 74 34

Fax : (226) 50 36 85 73

Email : cames@bf.refer.org

Site web: www.lecames.org

Indexation et Référencement dans des Moteurs de recherche



Impact Factor. SJIF 2025: 6.993

SJIF: <https://sjifactor.com/passport.php?id=23550>

HAL: <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/777120>

Mir@bel: <https://reseau-mirabel.info/revue/19860/Revue-Gouvernance-et-Developpement-RGD>

CONTEXTE ET OBJECTIF

L'idée de création d'une revue scientifique au sein du PTRC-GD remonte à la 4^{ème} édition des Journées scientifiques du CAMES (JSDC), tenue du 02 au 05 décembre 2019 à Ouidah (Benin), sur le thème « **Valorisation des résultats de la recherche et leur modèle économique** ».

En mettant l'accent sur l'importance de la recherche scientifique et ses impacts sociétaux, ainsi que sur la valorisation de la formation, de la recherche et de l'innovation, le Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur mettait ainsi en mission les Programmes Thématiques de Recherche (PTRC) pour relever ces défis. À l'issue des 5^{ème} journées scientifiques du CAMES, tenue du 06 au 09 décembre 2021 à Dakar (Sénégal), le projet de création de la revue du PTRC-GD fut piloté par Dr Sanaliou KAMAGATE (Maître de Conférences de Géographie, CAMES). C'est dans ce contexte et suite aux travaux du bureau du PTRC-GD, alors restructuré, que la Revue scientifique du PTRC-GD a vu le jour en mars 2024.

L'objectif de cette revue semestrielle et pluridisciplinaire est de valoriser les recherches en lien avec les axes de compétences du PTRC-GD.

COMITÉ SCIENTIFIQUE

1. **Henri BAH**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie, (Éthique, Philosophie Politique et sociale).
2. **Doh Ludovic FIE**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
3. **José Edgard GNELE**, PT, Université de Parkou , Géographie et aménagement du territoire
4. **Emile Brou KOFFI**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
5. **Lazare Marcellin POAME**, PT, Université Alassane Ouattara, Bioéthique et Philosophie de la technique
6. **Gbotta TAYORO**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Philosophie (Éthique, morale et politique)
7. **Chabi Imorou AZIZOU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
8. **Ladji BAMBA**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Criminologie (sociologie criminelle)
9. **Annie BEKA BEKA**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Géographie urbaine
10. **Pamphile BIYOGHÉ**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Philosophie morale et politique
11. **N'guessan Séraphin BOHOUSOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
12. **Rodrigue Paulin BONANE**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie
13. **Lawali DAMBO**, PT, Université Abdou-Moumouni, Géographie rurale
14. **Abou DIABAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
15. **Armand Josué DJAH**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
16. **Kouadio Victorien EKPO**, M.C, Université Alassane Ouattara, Philosophie pratique - Éthique -Technique-Société
17. **Nambou Agnès Benedicta GNAMMON**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique
18. **Florent GOHOUROU**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie de la population
19. **Didier-Charles GOUAMENE**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie urbaine
20. **Emile Nounagnon HOUNGBO**, MC, Université Nationale d'Agriculture, Géographie de l'environnement
21. **Azizou Chabi IMOROU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
22. **Sanaliou KAMAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie (Espaces, Sociétés, Aménagements)
23. **Bêbê KAMBIRE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de l'environnement
24. **Eric Inespéré KOFFI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale
25. **Yéboué Stéphane Koissy KOFFI**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie et aménagement.
26. **Mahamoudou KONATÉ**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Philosophie des sciences physiques
27. **N'guessan Gilbert KOUASSI**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
28. **Amenan KOUASSI-KOFFI Micheline**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de la population
29. **Nakpane LABANTE**, PT, Université de KARA, Histoire contemporaine
30. **Agnélé LASSEY**, MC, Université de Lomé, Histoire contemporaine
31. **Gnazegbo Hilaire MAZOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et sociologie de la santé
32. **Gérard-Marie MESSINA**, MC, Université de Buea, Sémiologie politique
33. **Messan Litinmé Molley KOFFI**, MC, Université de Lomé, Lettres modernes
34. **Abdourahmane Mbade SENE**, MC, Université Assane-Seck de Ziguinchor, Aménagement du territoire
35. **Jean Jacques SERI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Histoire Contemporaine
36. **Minimalo Alice SOME /SOMDA**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie morale et politique
37. **Zananhi Florian Joël TCHEHI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie économique
38. **Bilakani TONYEME**, PT, Université de Lomé, Philosophie et Éducation
39. **Mamoutou TOURE**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
40. **Porna Idriss TRAORÉ**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine/Urbanisme
41. **Aka NIAMKEY**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
42. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.
43. **Effoh Clement EHORA**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes, Roman africain.
44. **Marie Richard Nicetas ZOUHOULA Bi**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur de publication

Henri BAH: bahhenri@yahoo.fr

Directeur de publication adjoint

Pamphile BIYOGHE: pamphile3@yahoo.fr

Rédacteur en chef

Sanaliou KAMAGATE: ksanaliou@yahoo.fr

Rédacteur en chef adjoint

Totin VODONNON: kmariuso@yahoo.fr

Secrétariat de la revue

Contact WhatsApp: (00225) 0505015975 / (00225) 0757030378

Email : revue.rgd@gmail.com

Secrétaire principal :

Armand Josué DJAH: aj_djah@outlook.fr

Secrétaire principal adjoint:

Moulo Elysée Landry KOUASSI: landrewkoua91@gmail.com

Secrétaire chargée du pôle gouvernance universitaire :

Elza KOGOU NZAMBA: konzamb@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance politique :

Jean Jacques SERI: jeanjacquesseri@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance socio-économique :

Vivien MANANGO: ramos2000fr@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance territoriale et environnementale :

Yéboué Stéphane Koissy KOFFI: koyestekoi@gmail.com

Secrétaire chargé du pôle gouvernance hospitalière :

Ekpo Victorien KOUADIO: kouadioekpo@yahoo.fr

Secrétaire chargée du pôle gouvernance et genre :

Agnélé LASSEY: lasseyagnele@yahoo.fr

Chargés du site web pour la mise en ligne des publications (webmaster) :

Sanguen KOUAKOU: kouakousanguen@gmail.com

Anderson Kleh TAH: tahandersonkleh@gmail.com

Trésorière :

TAKI Affoué Valéry-Aimée: takiamee@gmail.com

Wave et Orange Money: (+225) 0706862722

COMITÉ DE LECTURE

1. **ADAYE Akoua Asunta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie rurale ;
2. **Gnangoran Alida Thérèse ADOU, MC**, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine,
3. **ANY Desiré**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
4. **ASSANTI Kouassi Olivier**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie (éthique, morale et politique) ;
5. **ASSOUGBA Kabran Beya Brigitte Epse BOUAKI**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Sociologie Politique ;
6. **ASSUE Yao Jean-Aimé**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (Humaine) ;
7. **BAMBA Abdoulaye**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
8. **BIYOGHE BI ELLA Eric Damien**, MR, IRSH-CENAREST Libreville, Histoire Contemporaine,
9. **BLÉ Kain Arsène**, MC, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Roman Africain);
10. **BONANE Rodrigue Paulin**, MR, Institut des Sciences des Sociétés (INSS) de Ouagadougou, Philosophie de l'Éducation ;
11. **BRENOUM Kouakou**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine ;
12. **DANDONUGBO Iléri**, MC, Université de Lomé, Géographie des Transports,
13. **DIABATE Alassane**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
14. **DIARRASSOUBA Bazoumana**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine) ;
15. **DJAH Armand Josué**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine ;
16. **EHORA Effoh Clément**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes ;
17. **ELLA Kouassi Honoré**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
18. **FIE Doh Ludovic**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
19. **GNAMMON Nambou Agnès Benedicta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique ;
20. **GONDO Diomandé**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie de la population,
21. **KANGA Konan Arsène**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Romain Africain) ;
22. **KOBENAN Appoh Charlesbor**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique ;
23. **KOFFI Brou Emile**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine) ;
24. **KOUAHO Blé Marcel Silvère**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie (métaphysique et morale),
25. **KOUAKOU Antoine**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie,
26. **KOUASSI Amino Liliane**, MC, Institut National Supérieur des Arts et l'Action Culturelle, Communication,
27. **KOUMOI Zakariyao**, MC, Université de Kara, Géomatique, Télédétection et SIG,
28. **KRA Kouadio Joseph**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie humaine et économique,
29. **MAZOU Gnazebo Hilaire**, PT, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et Sociologie de la Santé ;
30. **NAPAKOU Bantchin**, MC, Université de Lomé, Philosophie Politique et sociale ;
31. **N'DA Kouassi Pekaoh Robert**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie du Développement,
32. **N'DRI Diby Cyrille**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale,
33. **NIAMKEY Aka**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
34. **OULAI Jean Claude**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication,
35. **PRAO Yao N'Grouma Séraphin**, MC, Université Alassane Ouattara, Sciences Économie,
36. **SANOGO Amed Karamoko**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
37. **SODORÉ Abdoul Aziz**, MC, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, Géographie/ Aménagement,
38. **KONÉ Tahirou**, PT, Université Alassane Ouattara, Sciences de l'Information et de la Communication ;
39. **ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas.**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux
40. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.

NORMES DE RÉDACTION

Les manuscrits soumis pour publication doivent respecter les consignes recommandées par le CAMES (NORCAMES/LSH) adoptées par le CTS/LSH lors de la 38ème session des CCI (Microsoft Word – NORMES ÉDITORIALES.docx (revue-akofena.com)). En outre, les manuscrits ne doivent pas dépasser 30.000 caractères (espaces compris). Exceptionnellement, pour certains articles de fond, la rédaction peut admettre des textes au-delà de 30.000 caractères, mais ne dépassant pas 40.000 caractères.

Le texte doit être saisi dans le logiciel Word, police Times New Roman, taille 12, interligne 1,5. La longueur totale du manuscrit ne doit pas dépasser 15 pages.

Les contributeurs sont invités à respecter les règles usuelles d'orthographe, de grammaire et de syntaxe. En cas de non-respect des normes éditoriales, le manuscrit sera rejeté.

Le Corpus des manuscrits

Les manuscrits doivent être présentés en plusieurs sections, titrées et disposées dans un ordre logique qui en facilite la compréhension.

À l'exception de l'introduction, de la conclusion et de la bibliographie, les différentes articulations d'un article doivent être titrées et numérotées par des chiffres arabes (exemple : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2 ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. etc.).

À part le titre général (en majuscule et gras), la hiérarchie du texte est limitée à trois niveaux de titres :

- *Les titres de niveau 1 sont en minuscule, gras, taille 12, espacement avant 12 et après 12.*
- *Les titres de niveau 2 sont en minuscule, gras, italique, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*
- *Les titres de niveau 3 sont en minuscule, italique, non gras, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*

Le texte doit être justifié avec des marges de 2,5cm. Le style « Normal » sans tabulation doit être appliqué.

L'usage d'un seul espace après le point est obligatoire. Dans le texte, les nombres de « 01 à 10 » doivent être écrits en lettres (exemple : un, cinq, dix); tandis que ceux de 11 et plus, en chiffres (exemple : 11, 20, 250.000).

Les notes de bas de page doivent présenter les références d'information orales, les sources historiques et les notes explicatives numérotées en série continue. L'usage des notes au pied des pages doit être limité autant que possible.

Les passages cités doivent être présentés uniquement en romain et entre guillemets. Lorsque la citation dépasse 03 lignes, il la faut la présenter en retrait, en interligne 1, en romain et en réduisant la taille de police d'un point.

En ce qui concerne les références de citations, elles sont intégrées au texte citant de la façon suivante :

Initiale (s) du prénom ou des prénoms de l'auteur ou des auteurs ; Nom de l'auteur ; Année de publication + le numéro de la page à laquelle l'information a été tirée.

Exemple :

« L'innovation renvoie ainsi à la question de dynamiques, de modernisation, d'évolution, de transformation. En cela, le projet FRAR apparaît comme une innovation majeure dans le système de développement ivoirien. » (S. Kamagate, 2013: 66).

La structure des articles

La structure d'un article doit être conforme aux règles de rédaction scientifique. Tout manuscrit soumis à examen, doit comporter les éléments suivants :

- *Un titre, qui indique clairement le sujet de l'article, rédigé en gras et en majuscule, taille 12 et centré.*
- *Nom(s) (en majuscule) et prénoms d'auteur(s) en minuscule, taille 12.*
- *Institution de rattachement de ou des auteur (s) et E-mail, taille 11.*
- *Un résumé (250 mots maximum) en français et en anglais, police Times New Roman, taille 10, interligne 1,5, sur la première page.*
- *Des mots clés, au nombre de 5 en français et en anglais (keywords).*

Selon que l'article soit une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain, les consignes suivantes sont à observer.

Pour une contribution théorique et fondamentale :

Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approches/méthodes), développement articulé, conclusion, références bibliographiques.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain :

Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

N.B : Toutefois, en raison des spécificités des champs disciplinaires et du caractère pluridisciplinaire de la revue, les articles proposés doivent respecter les exigences internes aux disciplines, à l'instar de la méthode IMRAD pour les lettres, sciences humaines et sociales concernées.

Les illustrations: Tableaux, figures, graphiques, photos, cartes, etc.

Les illustrations sont insérées directement dans le texte avec leurs titres et leurs sources. Les titres doivent être placés en haut, c'est-à-dire au-dessus des illustrations et les sources en bas. Les titres et les sources doivent être centrés sous les illustrations. Chaque illustration doit avoir son propre intitulé : tableau, graphique (courbe, diagramme, histogramme ...), carte et photo. Les photographies doivent avoir une bonne résolution.

Les illustrations sont indexées dans le texte par rappel de leur numéro (tableau 1, figure 1, photo 1, etc.). Elles doivent être bien numérotées en chiffre arabe, de façon séquentielle, dans l'ordre de leur apparition dans le texte. Les titres des illustrations sont portés en haut (en gras et en taille 12) et centrés ; tandis que les sources/auteurs sont en bas (taille 10).

Les illustrations doivent être de très bonne qualité afin de permettre une bonne reproduction. Elles doivent être lisibles à l'impression avec une bonne résolution (de l'ordre de 200 à 300 dpi). Au moment de la réduction de l'image originelle (photo par exemple), il faut veiller à la conservation des dimensions (hauteur et largeur).

La revue décline toute responsabilité dans la publication des ressources iconographiques. Il appartient à l'auteur d'un article de prendre les dispositions nécessaires à l'obtention du droit de reproduction ou de représentation physique et dématérialisées dans ce sens.

Références bibliographiques

Les références bibliographiques ne concernent que les références des documents cités dans le texte. Elles sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Les éléments de la référence bibliographique sont présentés comme suit : nom et prénom (s) de l'auteur, année de publication, titre, lieu de publication, éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

- *Dans la zone titre, le titre d'un article est généralement présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique.*
- *Dans la zone éditeur, indiquer la maison d'édition (pour un ouvrage), le nom et le numéro/volume de la revue (pour un article).*
- *Dans la zone page, mentionner les numéros de la première et de la dernière page pour les articles ; le nombre de pages pour les livres.*
- *Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition (ex: 2^{de} éd.).*

Pour les chapitres tirés d'un ouvrage collectif : nom, prénoms de ou des auteurs, année, titre du chapitre, nom (majuscule), prénom (s) minuscule du directeur de l'ouvrage, titre de l'ouvrage, lieu d'édition, éditeur, nombre de pages.

Pour les sources sur internet : indiquer le nom du site, [en ligne] adresse URL, date de mise en ligne (facultative) et date de consultation.

Exemples de références bibliographiques

Livre (un auteur) : HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, Développement, aménagement régionalisation en Côte d'Ivoire, Abidjan, EDUCI, 364 p.

Livre (plus d'un auteur) : PETER Hochet, SOURWEMA Salam, YATTA François, SAWAGOGO Antoine, OUEDRAOGO Mahamadou, 2014, le livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA, Burkina Faso, Laboratoire Citoyennetés, 73 p.

Thèse : GBAYORO Bomisso Gilles, 2016, Politique municipale et développement urbain, le cas des communes de Bondoukou, de Daloa et de Grand-Lahou, thèse unique de doctorat en géographie, Abidjan (Côte d'Ivoire), Université de Cocody, 320 p.

Article de revue : KAMAGATE Sanaliou, 2013, « Analyse de la diffusion du projet FRAR dans l'espace Rural ivoirien : cas du district du Zanzan », Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, EDUCI-Abidjan, pp 65-77.

Article électronique : Fonds Mondial pour le Développement des Villes, 2014, renforcer les recettes locales pour financer le développement urbain en Afrique, [en ligne] (page consultée le 15 /07/2018) www.resolutionsfundcities.fmt.net.

N.B :

Dans le corps du texte, les références doivent être mentionnées de la manière suivante : Initiale du prénom de l'auteur (ou initiales des prénoms des auteurs) ; Nom de l'auteur (ou Noms des auteurs), année et page (ex.: A. Guézéré, 2013, p. 59 ou A. Kobenan, K. Brénoum et K. Atta, 2017, p. 189).

Pour les articles ou ouvrages collectifs de plus de trois auteurs, noter l'initiale du prénom du premier auteur, suivie de son nom, puis de la mention et "al." (A. Coulibaly et al, 2018, p. 151).

SOMMAIRE

FORMATION À DISTANCE D'ENSEIGNANTS OUEST AFRICAINS À LA LUMIÈRE DU CONSTRUCTIVISME COGNITIF DE J. PIAGET

SANÉ Mamadou Vieux Lamine 13-22

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET INCIDENCE DU PALUDISME AUTOUR DE L'AMÉNAGEMENT HYDROÉLECTRIQUE DE TAABO

ZOHOURE Gazalo Rosalie ; KOUAKOU Kouassi Serge ; ALLA Kouadio Augustin 23-33

DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE À LA MARGINALITÉ SOCIALE : DÉGUERPISEMENTS ET ÉMERGENCE DES INFORMALITÉS GRISES À GONZAGUEVILLE DANS LE PÉRIURBAIN DE PORT-BOUËT (ABIDJAN)

ZEZE Marie-Thérèse Dahonnon ; AKPO Franck Armel 34-47

MÉDIATIONS ANCESTRALES ET RELIGIEUSES POUR UNE GOUVERNANCE INCLUSIVE ET DURABLE EN AFRIQUE

ANZIAN Mlan Kouakou Pierre 48-57

MODÉLISATION SPATIO-TEMPORELLE DE L'ÉVOLUTION D'OCCUPATION DES TERRES DANS LA PROVINCE DU TUY, BURKINA FASO

Nongb-Sanga Adeline KOMBASSERE ; Blaise OUÉDRAOGO ; Assonsi SOMA 58-70

LA POLITIQUE COLONIALE FRANÇAISE : SON IDÉOLOGIE ET SES CONTRASTES DANS LA GOUVERNANCE FAUNIQUE EN HAUTE-VOLTA (1923-1960)

HIEN Sourbar Justin Wenceslas ; Moussa ZABSONRE 71-81

GOUVERNANCE PÉNALE ET CRISE DU DÉVELOPPEMENT HUMAIN DANS LE CONDAMNÉ À MORT DE JEAN GENET : VERS UNE CONTRE-GOUVERNANCE POÉTIQUE

KOPOIN Kopoin François 82-89

IMPÉRATIFS POLITIQUES ET ÉDUCATION POLITICO-CITOYENNE : DU CYNISME À LA DÉMOCRATIE DÉLIBÉRATIVE

Kinimo Bienvenu Lagloire N'ZI 90-99

ÉVALUATION DES BIENS ET SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES DE L'ÉCOSYSTÈME MANGROVE DE L'AIRE MARINE PROTÉGÉE DE UFOYAAL KASSA-BANDIAL (SÉNÉGAL)

SOW El Hadji 100-113

MUTATION DE LA GOUVERNANCE TRADITIONNELLE DE L'EAU À UNE HYDRO-DIPLOMATIE DANS LE BASSIN DU FLEUVE SÉNÉGAL

Coura KANE 114-125

DYNAMIQUES SÉCURITAIRES DANS LES QUARTIERS SOUS-INTÉGRÉS DU SIXIÈME ARRONDISSEMENT DE LIBREVILLE (GABON) : ENTRE MENACES MULTIFORMES ET INSUFFISANCES INSTITUTIONNELLES

BIDJOULI Lola Richard ; NDONG BEKA II Poliny 126-142

CONFLITS AGRICULTEURS-ÉLEVEURS, LOGIQUES SOCIALES ET MODES DE RÉGULATION EN CÔTE D'IVOIRE : CAS DES VILLAGES DE NAMBONKAHA (FERKESSÉDOUGOU) ET NIANDÉGUÉ (BOUNA)

PARIGASSORI Siméon SORO 143-153

LES MOTOS-TRICYCLES DANS LA GESTION DE CRISE DE MOBILITÉ DANS LE DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN : CAS D'ABOBO-BOCABO (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)

DAGNOGO Mamadou ; KAMAGATE Sanaliou 154-164

ACCÈS À L'EAU POTABLE ET RISQUE DE MALADIES HYDRIQUES DANS LES COMMUNES D'ABOBO, YOPOUGON ET KOUMASSI (CÔTE D'IVOIRE)

SEKA Séka Ghislain ; YAMIAN Brou Becket Stanislas ; SEKA Ayé Gnanqui Parfait 165-174

LES VILLES PRÉCOLONIALES DE CÔTE D'IVOIRE ENTRE MARGINALISATION COLONIALE ET INTÉGRATION DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES CONTEMPORAINES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN : CAS DE BONDOUKOU

Kouadio Joseph KRA ; Ouattara Bourahima FROUMAN ; Adou François KOUADIO 175-188

LE TOTALITARISME OU LA FIN DE L'ÉTHIQUE POLITIQUE Soumaïla COULIBALY	189-197
LE DÉTERMINISME, FONDEMENT DE L'OPTIMISME LEIBNIZIEN Fofana Falikou	198-208
LES LANGUES IVOIRIENNES COMME MÉDIATION PÉDAGOGIQUE : ÉTUDE DES PERCEPTIONS DES ENSEIGNANTS ET PARENTS D'ÉLÈVES DU PRIMAIRE Kouame Marie Christelle Épouse EHOUE	209-216
LA RÉGIE ABIDJAN NIGER (RAN) FACE AU DÉFIS DU PERSONNEL QUALIFIÉ (1960-1980) OUATTARA Kacoumani Mesmer ; KAPIEU Kando Romaric	217-227
DYNAMIQUE URBAINE CONTRASTÉE À SAN PEDRO : EXEMPLE DE DIGBOUÉ-VILLAGE ET PONT DIGBOUÉ Djénan Marie Angèle KARAMOKO-YEGBE ; Chilé Nadège YAPO épouse KOUAKOU ; Kouassi Théophile KRAMO	228-238
POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES ET VALORISATION DU SEL AU SÉNÉGAL : UNE LECTURE COMPARATIVE DES DISPOSITIFS DE PLANIFICATION DANS LE SINE-SALOUM SY Karalan	239-247
UNE INFLUENCE DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS LES INTERSTICES DE L'ACTION PUBLIQUE : LEÇONS APPRISSES DE L'EXPÉRIENCE DE LA POSCEAS Sambou NDIAYE	248-258
DU CHEF D'ÉTABLISSEMENT NOMMÉ SUR LE TAS À L'ADMINISTRATEUR DES LYCÉES ET COLLÈGES FORMÉ : EXPÉRIENCES VÉCUES ET LEÇONS APPRISSES OUEDRAOGO Mangawindin Guy Romuald	259-270
GOVERNANCE PARTICIPATIVE ET CONFLITS D'USAGE DE L'EAU DANS LES PÉRIMÈTRES IRRIGUÉS : ANALYSE SOCIOLOGIQUE DU BARRAGE HYDROAGRICOLE DE SOLOMOUGOU (NORD CÔTE D'IVOIRE) YÉO Namè Hassan ; KOUAKOU Guy Éric Anicet Quassy	271-281
LES MIGRATIONS PEULHS-YARSÉ ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE DANS LA CORNE-OUEST DU TOGO DE 1900 À 1990 LALLE Mani ; NADINGA Jean	282-292
LA RÉSILIENCE DES CONTES IVOIRIENS À L'ÉPREUVE DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE : ENTRE PERMANENCE DES VALEURS ET RECONFIGURATION INTERMÉDIAIRE COULIBALY Kounadi	293-302
LA GESTION DES DÉCHETS LIQUIDES FACE À L'EXTENSION URBAINE À SIKENSI KOUAME N'Guessan Marie Mireille	303-311
CRISE RÉPUTATIONNELLE DU MCLU ET TRIBUNAL MÉDIATIQUE : DYNAMIQUE DE L'ESPACE PUBLIC NUMÉRIQUE EN CÔTE D'IVOIRE YAO Kouakou Guillaume	312-320
ARCHITECTE-URBANISTE « DÉVELOPPEUR » ET « CONSTRUCTEUR » : PISTES DE RÉFLEXION POUR UNE FORMATION ENDOGÈNE EN ARCHITECTURE ET URBANISME EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE Pougdwendé Léandre GUIGMA ; Mahounami Solange KPOGBEMABOU	321-330
DIGITALISATION DES SERVICES MUNICIPAUX DE LA COMMUNE DE YOPOUGON (SUD DE LA CÔTE D'IVOIRE) BOSSON Koffi Bertin ; KOFFI Yao Julien	331-339
PÉRIURBANISATION ET RECOMPOSITION DES STRATÉGIES D'ACTEURS AGRICOLES À ANGAMBLÉ-KONANKRO (PÉRIPHÉRIE OUEST DE BOUAKÉ, CÔTE D'IVOIRE) KOUAKOU Bah ; YÉO Siriki	340-349

BÄNGR-WEOOGO, UN PARC DE DÉCOUVERTE POUR QUELS BESOINS URBAINS ? Karambiri Sheila Médinaa ; Gansaonré Raogo Noël ; SODORÉ Abdoul Azisec	350-360
CONDUITES SUICIDAIRES CHEZ DES FEMMES VICTIMES DE VIOLENCES CONJUGALES À DALOA ESSOH Lohoues Olivier ; DALOUGOU Gbalawoulou Dali ; N'GUESSAN Kouadio Raymond ; SOYIZOU Akofa Murielle Ange Myriam	361-371
LE JEU DES MÉDIAS DANS LA GOUVERNANCE PUBLIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN CÔTE D'IVOIRE : LE CAS DU GROUPE FRATERNITÉ MATIN Michelle TOPÉ GUEU ; Monvaly Badara TOURÉ	372-380
AGRICULTURE PÉRIURBAINE ET PRESSION URBAINE À DAKAR : LE CAS DES PÉRIMÈTRES MARAICHERS DE LENDENG SÈNE Abibe	381-389
UTILISATION DES SERVICES DE SOINS DES ÉTABLISSEMENTS SANITAIRES DE PREMIER CONTACT (ESPC) DANS LA VILLE DE BOUAKÉ (CÔTE D'IVOIRE) KONE TANYO Boniface	390-400
LA GLOBALISATION ET SES DÉFIS ÉTHIQUES EN AFRIQUE Agoussi Alphonse MOGUÉ ; Kouadio Antoine ADOU	401-409
EXPLOITATION MINIÈRE ARTISANALE (EMA) ET SANTÉ MATERNELLE ET INFANTILE AU BURKINA FASO OUEDRAOGO Alizèta	410-420
QUAND LES ÉCRANS ÉCLIPSENT LES CŒURS : IMPACT DE LA MÉDIATION NUMÉRIQUE SUR LA QUALITÉ DES INTERACTIONS HUMAINES ET FAMILIALES DANS LA SOCIÉTÉ CONTEMPORAINE KOFFI Hamanys Broux De Ismaël	421-429
PENSER LES CRISES EXISTENTIELLES CONTEMPORAINES : ENTRE ANGOISSE HEIDEGGÉRIENNE ET RESPONSABILITÉ LEVINASSIENNE TAKI Affoué Valery-Aimée	430-441
INCIVILITÉS DISCURSIVES DANS LA RÉGION DU PORO : ANALYSE DES ÉNONCÉS ET FONCTIONS DANS LES INTERACTIONS LINGUISTIQUES KOFFI Niangoran Germain ; ZADI Esther Gisèle Epse GOUAMENE	442-452
LA PRODUCTION DE L'ESPACE PÉRIURBAIN DE DALOA : ENTRE INFORMALITÉ ET PRÉCARISATION ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel ; GOUAMENE Dider-Charles ; KONATE Tchilogneri	453-466
LE DIEMA DE KPANA (TOGO) À L'ÉPREUVE DES POUVOIRS COLONIAUX ALLEMAND ET FRANÇAIS DU XVII^e SIÈCLE A 1921 DANDONOUGBO Nanbidou, LAGBEMA Sougla-Noma	467-477
L'ESPAGNE ET LA DYNAMIQUE DE SES TROIS CRISES KONAN Kouadio Stéphane-Yannick	478-485
OCCUPATION ILLÉGALE ET CONSERVATION DES AIRES PROTÉGÉES : UNE LECTURE A PARTIR DE LA THÉORIE DE L'ACCÈS DU CAS DU PARC NATIONAL DU MONT PEKO EN CÔTE D'IVOIRE TOUKPO Oscar Guy Sical, TARROUTH Honnéo Gabin, ADOU Koffi Seï	486-494
LES IMPLICATIONS DU SECTEUR MUSICAL DANS LA GOUVERNANCE ARTISTIQUE ET CULTURELLE EN CÔTE D'IVOIRE ATTOUNGBRE Kouadio Félix	495-505
ALIMENTATION DE L'HIPPOPOTAME AMPHIBIE (HIPPOPOTAMUS AMPHIBIUS LENNAEUS, 1758) DANS LA ZONE DE LA MARE DE KOUMBELOTI EN PAYS ANOUFO AU NORD-TOGO IDRISSA Sahada, ALASSANE Abdourazakou, SIKBAGOU Kankpénangue	506-518

LA REGIE ABIDJAN-NIGER (RAN) FACE AUX DÉFIS DU PERSONNEL QUALIFIÉ (1960-1980)

OUATTARA Kacoumani Mesmer

Assistant, Département d'Histoire
Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire,
Email : kacoumaniouattara@gmail.com

KAPIEU Kando Romaric

Assistant, Département d'Histoire
Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire,
Email : kamedojunior@gmail.com

Soumission : 14/03/2026 Instruction : 30/03/26 Publication : 15/06/2026

Résumé

Cet article analyse le rôle de la formation professionnelle dans le développement du chemin de fer Abidjan-Niger après les indépendances de la Côte d'Ivoire et de la Haute Volta (actuel Burkina Faso). Devenue en 1959 un organisme interétatique géré par la Régie Abidjan-Niger (RAN), la ligne ferroviaire reliant Abidjan à Ouagadougou connaît, entre 1960 et 1980, une importante modernisation de ses infrastructures et de son matériel afin de répondre à la croissance du trafic. Toutefois, l'exploitation et la maintenance d'un réseau ferroviaire exigent des compétences techniques spécialisées qui lui faisaient largement défaut. La formation professionnelle et technique de ces agents entre 1960-1980 constitua très rapidement un enjeu majeur pour la RAN. Cette étude ambitionne de savoir comment la RAN a résolu la problématique du personnel qualifié pour son autonomie et sa productivité ? Elle s'appuie sur une analyse documentaire des archives et des rapports d'activités de l'entreprise, des ouvrages scientifiques et des entretiens réalisés avec des anciens employés de la régie.

Mots Clés : RAN, nationalisation des cadres, personnel qualifié, formation professionnelle, Coopération interétatique.

THE ABIDJAN–NIGER RAILWAY AUTHORITY (RAN) FACING THE CHALLENGE OF SKILLED PERSONNEL (1960–1980)

Abstract

This article analyzes the role of vocational training in the development of the Abidjan–Niger railway after the independence of Côte d'Ivoire and Upper Volta (present-day Burkina Faso). Having become, in 1959, an inter-state organization managed by the Abidjan–Niger Railway Authority (RAN), the railway line linking Abidjan to Ouagadougou underwent, between 1960 and 1980, significant modernization of its infrastructure and rolling stock in order to meet the growth in traffic. However, the operation and maintenance of a railway network require specialized technical skills, which were largely lacking. The vocational and technical training of these personnel between 1960 and 1980 very quickly became a major challenge for the RAN. This study seeks to understand how the RAN addressed the issue of qualified personnel to ensure its autonomy and productivity. It is based on a documentary analysis of archives and the company's activity reports, scientific publications, and interviews conducted with former employees of the authority.

Keywords: RAN, nationalization of staff, qualified personnel, vocational training, inter-state cooperation.

Introduction

Envisagée dès 1893, par le capitaine Marchand, la réalisation d'un chemin de fer dans la colonie ivoirienne, destiné à atteindre le Niger fit en 1898, l'objet d'une première étude confiée à « *la Mission Houdaille qui devait en même temps déterminer l'emplacement du futur port de la Côte d'Ivoire* » (E. MAESTRI, 1976, p. 45). Une multitude de projets fut entreprise à la suite de la mission Houdaille. Finalement le choix se porta sur le projet Crosson-Duplessis pour deux raisons fondamentales : les données géographiques des régions parcourues et la nature socio-économique de celles-ci.

Autorisés par le décret du 06 novembre 1903, les travaux de construction de la première section du rail commencèrent le 12 janvier 1904 (E. MAESTRI, idem). Le 01 mars 1919, la création de la colonie de la Haute Volta (actuel Burkina Faso) modifia la trajectoire initiale de la voie ferrée. Plusieurs raisons militèrent en faveur de ce prolongement en direction de la colonie voltaïque, notamment : offrir un débouché maritime au territoire voltaïque ; unifier le réservoir de main-d'œuvre voltaïque aux régions productrices de la Basse-Côte d'Ivoire. C'est finalement en 1954, soit cinquante ans plus tard au 1147^e kilomètre que le rail atteignit Ouagadougou. Cet instrument stratégique fut exploité par les autorités coloniales jusqu'en 1960, année au cours de laquelle la Côte d'Ivoire et la Haute Volta à la faveur des indépendances, héritèrent de la ligne ferroviaire qui les relie.

Par deux ordonnances signées respectivement le 31 mars³¹ et le 1^{er} avril 1959³² par les Présidents du Conseil de Gouvernement de Côte d'Ivoire et du Conseil des Ministres de la Haute-Volta, un organisme commun de gestion du chemin de fer voit le jour. C'est ainsi que la convention du 30 avril 1960 scella la mise en place de la Régie Abidjan-Niger (RAN) (K. M. OUATTARA, 2025, p. 329). C'est dans ce contexte que la RAN fut instituée au début des années 1960 pour assurer l'exploitation du réseau ferroviaire reliant la Côte d'Ivoire à la Haute-Volta.

Durant les deux premières décennies de son existence (1960-1980), la régie s'attela à améliorer son infrastructure et à accroître son parc matériel afin de résorber les retards accumulés pendant plusieurs années. Si les infrastructures matérielles constituaient un héritage tangible, la question des ressources humaines se posa avec une acuité particulière. Le départ progressif des cadres coloniaux et la faiblesse des systèmes éducatifs et techniques locaux révélèrent un déficit de personnel qualifié dans les métiers ferroviaires. La formation professionnelle des agents devint dès lors un enjeu central pour la continuité du service public ferroviaire et pour l'affirmation de la souveraineté technique des États concernés.

Alors, comment la RAN a-t-elle tenté de résoudre la problématique du personnel qualifié entre 1960 et 1980 pour l'autonomie et la productivité de son réseau ferroviaire ?

Cette étude se propose d'analyser les politiques et pratiques de formation professionnelle mises en œuvre au sein de la RAN ainsi que les retombées de celles-ci entre 1960 et 1980. La méthodologie repose sur une approche historique et analytique, combinant une analyse documentaire des archives de la RAN, des rapports annuels, ainsi que des mémoires et témoignages d'anciens employés de la RAN et des ouvrages scientifiques. Cet article s'articule autour de deux axes majeurs. Le premier axe fait l'état des lieux du personnel de la régie de 1960 à 1974 et la mise en place du Service de Formation Professionnel (SFP) à partir de 1974. Le second axe quant à lui met en relief les retombées de cette formation sur la productivité des activités de la RAN.

1-La RAN, d'un personnel peu qualifié à la mise en place du Service de Formation Professionnel (SFP)

Le chemin de fer commun à la Côte d'Ivoire et à la Haute Volta est le symbole des liens traditionnels qui unissent depuis toujours ces deux peuples frères. Après les décrets du 31 mars et du 1^{er} avril 1959, les Républiques de Côte d'Ivoire et de Haute Volta signaient une convention le 30 avril 1960. Laquelle convention fixait l'organisation et les conditions de fonctionnement du chemin de fer dont la gestion est confiée à la RAN.

³¹ L'Ordonnance n°59/10 du 31 mars 1959 du Premier Ministre du Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire in *convention entre la République de Côte d'Ivoire et de la République Haute-Volta fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement des chemins de fer Abidjan-Niger*.

³² L'Ordonnance n° 06 du 1^{er} avril 1959 du Président du Gouvernement de la République de Haute-Volta in *convention entre la République de Côte d'Ivoire et de la République Haute-Volta fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement des chemins de fer Abidjan-Niger*.

Ayant son siège à Abidjan, la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger, est un organisme à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière³³. Constitué d'une ligne principale longue de 1147 km le réseau reliant Abidjan à Ouagadougou, capitale de la Haute Volta est administré par un Conseil d'Administration comprenant 19 membres³⁴.

À l'accession aux indépendances, la gestion de la RAN reposait encore largement sur des cadres et techniciens issue de la métropole. « *L'africanisation du personnel démarra en 1969. À la fin des années 1970, tous les postes clés étaient occupés par des cadres ivoiriens et voltaïques compétents* »³⁵. Sauf que cette politique d'« *africanisation* » impliquait un transfert progressif des responsabilités vers des agents nationaux. Ce processus révéla rapidement l'insuffisance du nombre d'agents formés aux métiers techniques du rail, tels que la conduite des locomotives, la maintenance des voies, la signalisation ou encore la gestion du trafic ferroviaire. Cet aspect a constitué un défi majeur pour l'entreprise, défi qui fut progressivement relevé à travers la mise en place du SFP.

1-1- Le personnel de la RAN de 1960 à 1974 : un effectif insuffisamment qualifié

Première entreprise de transport au niveau de ses deux copropriétaires (A. K. BROU, 2017, p. 97), la RAN était un important levier dans la création d'emplois directs et indirects dans plusieurs domaines d'activités. Tout au long de la voie ferrée se sont développées un nombre croissant d'emplois (des unités industrielles, des activités rurales et urbaines), de plus les gares ferroviaires étaient d'importants centres d'échanges. Par ailleurs, elle était par l'importance de son effectif et par la masse de salaires qu'elle distribuait chaque année, l'un des grands employeurs dans le domaine public aussi bien en Côte d'Ivoire qu'en Haute-Volta³⁶. Cependant, cet effectif était loin de répondre aux besoins de capacité de la régie en termes d'efficacité de l'exploitation et de la gestion du réseau ferroviaire³⁷. Notons que le recrutement du personnel s'effectuait par voie de concours³⁸. Ainsi, du 31 décembre 1967 au 31 janvier 1971, le personnel est passé « *de 3.984 agents à 4.043 agents* »³⁹. Le tableau 1 ci-dessous expose les effectifs de la RAN de 1971 à 1974.

Tableau 1 : Personnel de la RAN de 1971 à 1974

Années	1971	1972	1973	1974
Exploitation	816	820	869	916
Matériel et traction	1535	1632	1661	1612
Voie et bâtiments-télécommunications et signalisation	1375	1298	1287	1250
Administrations	271	389	430	431
SWLHT	105	153	219	219
Assistance technique	80	79	75	72
Etudes et travaux neufs	48	58	72	72
Total	4230	4429	4547	4572

Source : Banque Mondiale, 1977, *Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Évaluation d'un projet régional de chemin de fer*, Rapport N°1478-WA, annexe 4, p. 6.

³³ Convention du 30/04/1960 entre la République de Côte d'Ivoire et de la République Haute-Volta fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement des chemins de fer Abidjan-Niger, Article 1.

³⁴ Idem, Article 4.

³⁵ Lancina KONATÉ, premier Directeur Général africain de la RAN. Cf SITARAIL, 2004, « Spécial anniversaire du réseau : Et de 100 ! », in *Nouvelles du réseau, bulletin d'information de SITARAIL* n° 86/87 mars 2004, éd. Presses Pocket, p. 56.

³⁶ Baboré Grégoire BADO, ancien Directeur Général de la SOPAFER-B (Société du Patrimoine Ferroviaire-Burkinabè), consultant en infrastructures et transports, entretien réalisé à Ouagadougou le 09/11/2017.

³⁷ Banque Mondiale, 1977, *Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Évaluation d'un projet régional de chemin de fer*, Rapport N°1478-WA, p. 7.

³⁸ Arsène NIKIEMA, chef département d'exploitation (RAN/ SITARAIL) à la retraite, entretien réalisé à Ouagadougou, le 18 octobre 2017.

³⁹ LA RAN, 1978, *Une régie au service de deux Etats : Côte d'Ivoire/Haute-Volta*, Abidjan, SEDU-Abidjan, Conception CID, p. 27.

Le présent tableau expose le personnel de la RAN de 1971 à 1974, réparti selon les différents services. Ces chiffres comprennent le personnel d'assistance technique, le personnel permanent et le personnel temporaire nécessaires pour les opérations. C'est à partir de 1971 que le personnel du Service wagons-lits et des hôtels de tourisme (SWLHT) est inclus dans l'effectif de la RAN. En effet, la RAN a repris ce service jusque-là dirigé par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). En observant ce tableau, nous constatons que l'effectif de la RAN a été évolutif. Cette hausse de l'effectif a été entreprise par la régie à partir de 1970. En renforçant son effectif, le réseau visait à répondre aux attentes de la clientèle et permettre à l'entreprise de relever les nouveaux défis du transport par rail. Les services les plus pourvus en agents étaient ceux du matériel et traction, des voies et bâtiments, de l'exploitation et enfin de l'administration.

Nous constatons également qu'au fil des années, l'assistance technique se réduit, nous passons de 80 à 72 assistants techniques entre 1971 et 1974. La raison est qu'après avoir entamé la formation du personnel, la RAN procédait systématiquement à la libération des expatriés au profit des nationaux, ce au fil des années. Cette formation s'effectuait sur le tas auprès des assistants techniques et agents expérimentés⁴⁰. L'entreprise consciente de la situation a recouru à des consultants étrangers. Ce contexte de sous-qualification du personnel dans la plupart des départements et à pratiquement tous les niveaux souligne l'importance d'un instrument de formation professionnelle à la RAN.

1-2-L'avènement du Service de Formation Professionnelle et la formation d'un personnel compétent à partir de 1974

À l'effet de juguler de façon pérenne ses problèmes de main-d'œuvre et d'accroître le niveau de productivité du personnel, la régie a mis en place un Service de la Formation Professionnelle (SFP). Il importe de souligner que des formations professionnelles se sont effectuées au gré des circonstances et de façon timide de 1960 à 1973. En effet, les installations de services de formation étaient de capacité réduite, le matériel de formation faisait défaut. Aussi, il existait une inadéquation entre la formation proposée et certains postes disponibles, enfin l'expérience de certains moniteurs était limitée⁴¹. Ce n'est qu'en 1974, que sur la base des recommandations contenues dans une étude effectuée par la Société française d'études et de réalisations ferroviaires (SOFREMAIL)⁴² qu'un Service de Formation Professionnelle fut créé, et qu'un programme de formation plus adapté a été institué à la RAN.

Avec le concours de la Direction Administrative, le SFP avait pour rôle :

- D'assurer le contrôle des effectifs et de suivre l'évolution de carrière de chaque agent dans le respect des textes régissant l'ensemble du personnel ;
- D'organiser chaque année les concours professionnels qui permettent aux agents d'avoir des promotions internes (RAN, 1978, p. 27.)

Le personnel en service est réparti en trois catégories : le personnel Hors-Statut, le personnel Statutaire ou **SPP** et le Personnel Auxiliaire suivant la Convention Collective Ferroviaire ou **CCF**. Afin de parfaire les connaissances de ses agents et assurer la formation du personnel nouvellement recruté, le SFP disposait d'un Centre de Formation Professionnelle. Ce centre était composé de trois principaux centres opérationnels situés à Abidjan, Bouaké et Bobo-Dioulasso⁴³. Ces centres avaient pour mission de réaliser les objectifs visés par la politique de formation élaborée par le Service de la Formation Professionnelle en conformité avec la croissance des activités du réseau.

⁴⁰ Madou OUATTARA, agent technique de la RAN à la retraite, entretien réalisé à Tahiré le 13 Mars 2017.

⁴¹ Rapport de la Banque Mondiale, 1977, Annexe 12, p 2.

⁴² Idem

⁴³ Ces trois centres étaient également sièges de districts et circonscriptions d'exploitation de la RAN.

L'étude des besoins de la RAN en matière de formation professionnelle exécutée par la SOFRERAIL, indiquait la nécessité de mettre au point un plan de formation à long terme, dont voici les grandes lignes :

- Formation du personnel nouvellement recruté pour lui permettre d'occuper des emplois nécessitant une adaptation rapide ;
- Formation du personnel existant pour lui permettre d'avoir les qualifications nécessaires pour monter en grade ;
- Organisation de cours spécifiques destinés à des futurs cadres moyens, lesquels devront être formés à toute une gamme d'activités qu'ils seront éventuellement appelés à superviser ;
- Organisation de cours de recyclage destinés au personnel existant pour améliorer ses connaissances et ses aptitudes professionnelles ; et
- Organisation de séminaires de gestion destinés aux cadres moyens et supérieurs⁴⁴.

Ainsi les différents aspects de la formation des agents de la RAN se présentent comme suit :

- Les stages d'initiation pour les attachés administratifs. Ces stages sont d'une durée d'un an ; ils permettent aux attachés de se familiariser avec toutes les activités de la Régie avant de rejoindre leur poste d'affectation.
- Les Écoles Supérieures de Formation des Agents de Maîtrise, composées de deux centres de formation, dont le premier est, les Cours Supérieurs Professionnels de 2^e degré (C.S.P.2) du Matériel et de la Traction assuraient la formation des agents de Maîtrise destinés aux ateliers d'entretien du matériel d'exploitation de la RAN⁴⁵ ; Le second, à savoir les Cours Supérieurs Professionnels du 2^e degré Voie et Bâtiments permettaient la formation des agents de Maîtrise destinés à l'entretien de la voie.

La durée de cycle est de deux ans et les cours étaient également dispensés à des groupes de 15 élèves. Depuis 1975, date de création de l'école, 20 agents ont été diplômés et exercent à la Régie des Chemins de fer Abidjan-Niger.

- Les Écoles de Formation des Agents d'Exécution, il en existe plusieurs dont :

-École matériel et Traction, constituée de deux institutions. La première avait en charge la formation des agents chargés de la conduite des engins moteurs sur rails. Le recrutement des élèves se faisait par tests sélectifs parmi les agents titulaires d'un Certificat d'Aptitude Professionnelle (C.A.P). La seconde institution formait les agents chargés de l'entretien et des réparations du ; matériel moteur et du matériel remorqué. De même que la première, elle procédait par voie de concours parmi les candidats titulaires d'un CAP.

-École Exploitation assure la formation des agents d'exploitation : agents de gare et agents des trains. Le recrutement des élèves s'effectuait par voie de concours parmi les candidats titulaires du Brevet d'Etude du Premier Cycle (BEPC).

-École Voie et Bâtiments, formait les chefs de Canton. Le recrutement des élèves s'effectuait par voie de concours parmi les candidats titulaires d'un BEPC ou d'un CAP.

⁴⁴ Banque Mondiale, 1977, *Op. Cit*, Annexe 2, p. 4.

⁴⁵ De même, cette Ecole supérieure formait des Agents de Maîtrise de certains réseaux africains comme le Sénégal, le Mali, le Togo et le Gabon dont les cadres reçoivent leur formation au Centre d'Abidjan.

-École Télécommunications et Signalisation assurait la formation des agents de sécurité. Les agents soumis à cette tâche notamment les surveillants étaient recrutés par voie de concours. Pouvaient postuler à ce concours, les candidats titulaires d'un CAP Électrotechnique ou Électronique.

-École des Services Généraux, des cycles de formation sont organisés dans les spécialités suivantes : informatique, comptabilité, gestion et approvisionnement. Ces cycles de durée variable s'adressent à des groupes de cinq à dix stagiaires. Cette formation permettait aux stagiaires de s'enquérir du fonctionnement des différents services avant leur affectation.

-Les recyclages, un calendrier programme annuel définit les recyclages à entreprendre dans les spécialités : Matériel et Traction, Exploitation, Voie et Bâtiments, Télécommunications et Signalisation, Services Généraux. Les agents d'exécution, les agents de maîtrises et les cadres sont recyclés. Ces recyclages sont assurés par des spécialistes de la RAN ou du secteur privé pour les niveaux exécutions et maîtrise. Le tableau ci-après nous présente l'effectif de la RAN de 1975 à 1980. Toutes ces formations auront un profond impact sur le développement des activités de la RAN.

Tableau 2 : Effectifs du personnel de 1975 à 1980

Années	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Exploitation	956	1050	1120	1130	1190	1210
Matériel et traction	1787	1750	1770	1742	1740	1740
Voie et bâtiments-télécommunications et signalisation	1246	1350	1250	1350	1310	1280
Etudes et travaux neufs	87	218	218	218	220	220
SWLHT	211	272	272	280	280	280
Assistance technique	71	-	-	-	-	-
Administrations	534	460	470	480	500	510
Total	4892	5100	5200	5200	5240	5240

Source : RAN, 1981, *Rapport d'activité 1980*, p. 30.

Il ressort de l'analyse de ce tableau deux constats : la fin de l'assistance technique à partir de 1976, plus au mois de septembre et de l'accroissement de l'effectif. La fin de l'assistance technique est certainement liée à la présence de personnels plus qualifiés que dans la décennie 1960-1970. Cette situation est imputable au SFP qui est en partie financée par la Banque Mondiale et les Etats de Côte d'Ivoire et de la Haute-Volta. Par ailleurs, la politique de modernisation du réseau et du matériel de traction due à la présence de cheminots plus qualifiés répond à un besoin de productivité du réseau.

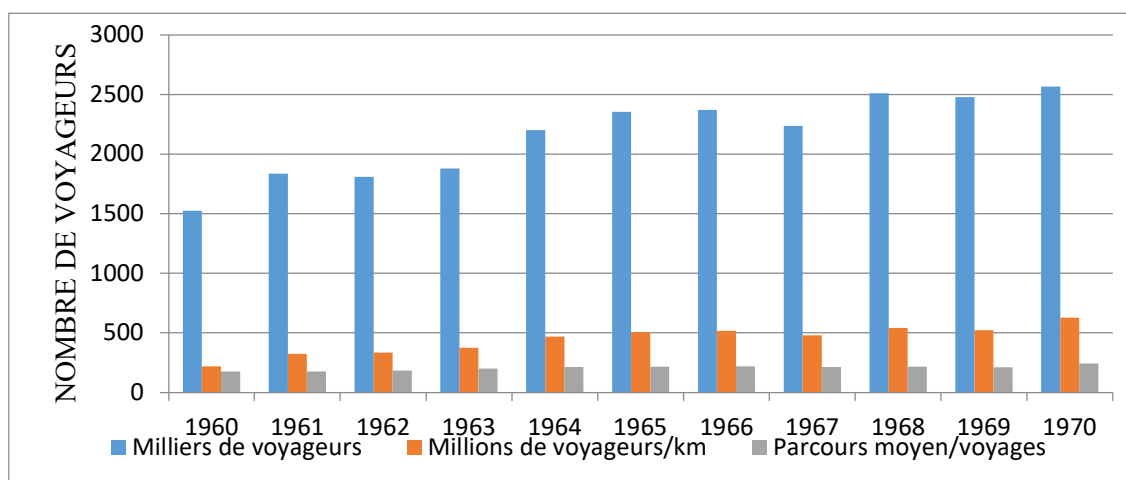
2- Les retombées de la formation du personnel qualifié pour la RAN

La mise en place du SFP fut l'un des facteurs efficients dans l'essor des activités ferroviaires au cours de la décennie 1970-1980. Ce service avait pour but de répondre aux besoins d'autonomisation et de productivité de la RAN. Il visait le renforcement de l'efficacité de l'exploitation et de la gestion de la RAN à travers la mise à niveau professionnel et technique du personnel. Cette efficacité s'aperçoit à travers l'évolution considérable du trafic des voyageurs et des marchandises.

2-1-Un flux de voyageurs de plus en plus important

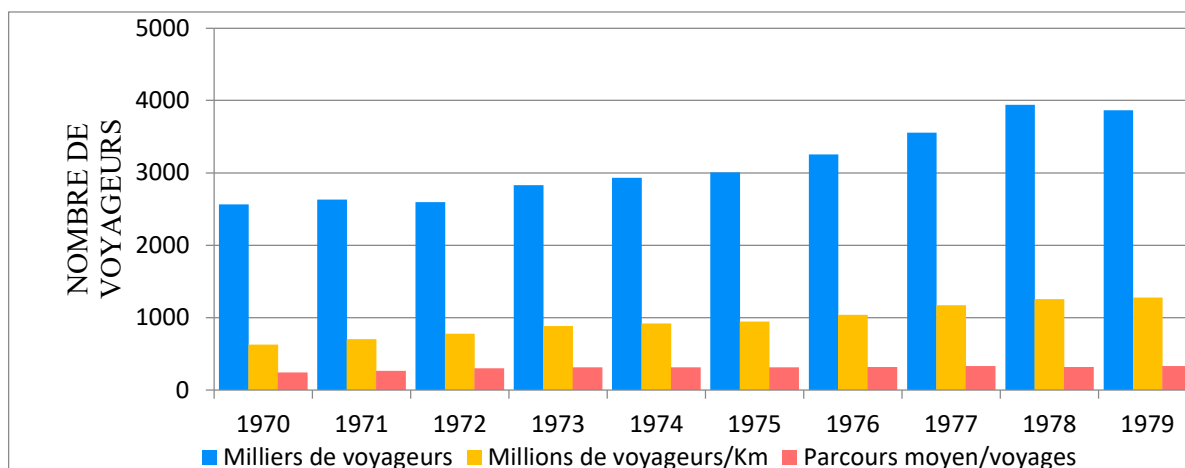
Dès 1960, la voie ferrée s'est imposée comme un outil indispensable dans le transport des marchandises et surtout des personnes. Les populations Voltaïques et Ivoiriennes guidées par de nombreux facteurs notamment économique se déplaçaient avec plus d'engouement. De plus avec la mise en place de la RAN, les Etats membres accordaient une certaine confiance à celle-ci. De ce fait, les autorités publiques incitaient la population à se déplacer en train et incitaient la RAN à adopter des mesures en vue d'accroître le trafic des voyageurs dont la modernisation de ses infrastructures avec un personnel qualifié. Cette politique axée sur le développement du trafic passager eu un effet notable dans le flux des voyageurs. Cela s'aperçoit à travers les graphiques 1 et 2.

Graphique 1 : évolution trafic voyageur de la RAN 1960-1970



Source : Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, 1981, *la Côte d'Ivoire en chiffres 1979-1980*, Société Africaine d'Édition, p. 231.

Graphique 2II: évolution trafic voyageur de la RAN 1970-1979



Source : Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, 1982, *la Côte d'Ivoire en chiffres 1980-1981*, Société Africaine d'Édition, p. 248.

Les graphiques ci-dessus présentent l'évolution du trafic passagers de la RAN de 1960 à 1970 (graphique 1) et de 1970 à 1979 (graphique 2). De l'analyse du graphique 1 il ressort que le trafic était en constante évolution durant la décennie 1960-1970. Ainsi passait-il de 152 400 voyageurs en 1960 à 256 500 voyageurs en 1970. Quant au graphique 2, il ressort de son analyse une évolution considérable du flux des passagers au cours de la décennie 1970-1980.

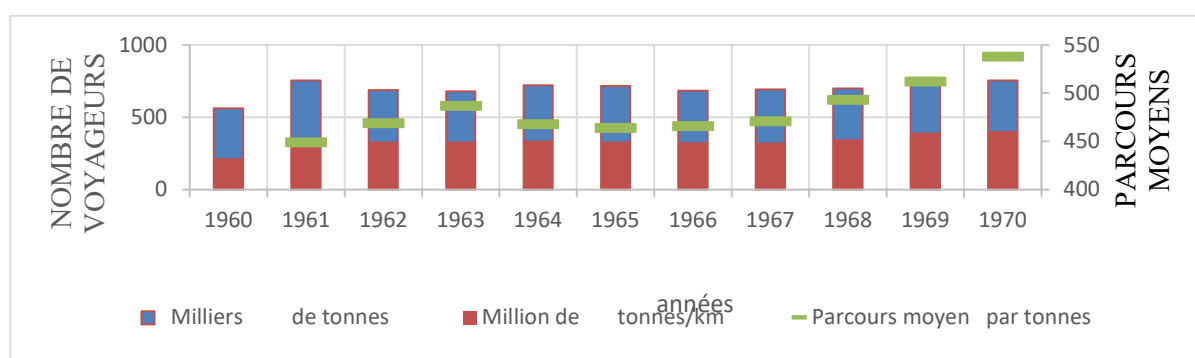
Durant ces dix dernières années le taux d'accroissement du trafic fut en moyenne de 6 % par an. Les seuils de 300 700, 393 000 voyageurs furent respectivement franchis en 1975 et 1978. On assiste aussi à l'allongement du parcours moyen des voyageurs qui passe de 176 km en 1960 à 315 km en 1975 et 330 en 1979. Cette progression du trafic tout au long de cette décennie permet d'affirmer que les voyages, les déplacements entraient dans les habitudes des populations. Par ailleurs, notons que cette évolution était en partie due aux efforts d'aménagement et de formation de personnel qualifié que le réseau effectua dans le milieu des années 1970.

La RAN se voulait une entreprise professionnelle, de ce fait, elle proposa un meilleur accueil aux clients, des trains de confort, une régularité du trafic et des prix à la portée de toutes les couches. A ce titre, l'amélioration des services passa par le dynamisme et le professionnalisme de son personnel. Cela ne sera pas sans conséquence sur le flux des marchandises.

2-2- Évolution du trafic des marchandises

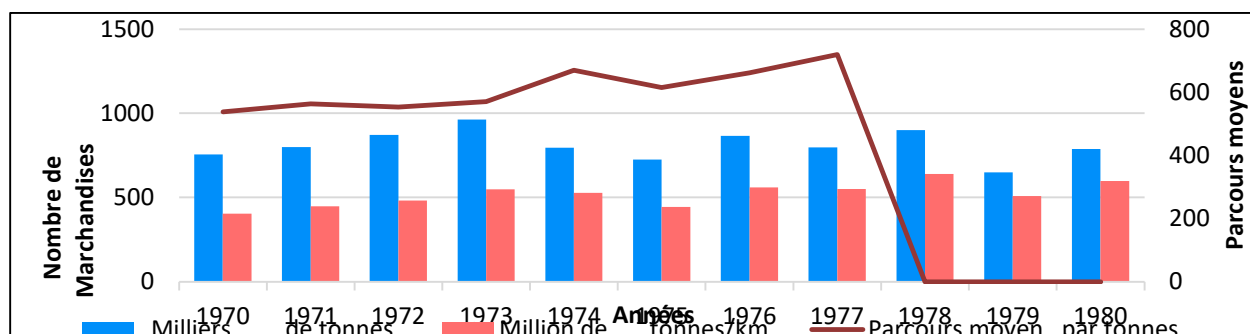
Spécialisée dans le transport des marchandises lourdes, la voie ferrée s'imposait, au lendemain des indépendances, comme un moyen de transport particulièrement adapté à leur acheminement. Le trafic des marchandises ne se limitait pas seulement entre la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta, mais associait quelques pays du sahel notamment le Mali et le Niger. Ainsi tout comme le flux des voyageurs, ce trafic a connu à son tour une progression constante (graphique 3 et 4) pendant les décennies 1960-1980. Ce service constituait une activité essentielle pour la RAN d'où l'importance de disposer d'un personnel de fret qualifié pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Graphique 3 : Évolution du trafic marchandises de la RAN 1960-1970



Source : Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, 1981, *la Côte d'Ivoire en chiffres 1980-1981*, Société Africaine d'Édition p.231.

Graphique 4 : Évolution du trafic des marchandises du chemin de fer 1970-1980



Source : Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, 1982, *la Côte d'Ivoire en chiffres 1980-1981*, Société Africaine d'Édition, p. 248.

Le graphique 3 nous présente le flux des marchandises entre 1960 et 1970. En 1960, le réseau enregistra un trafic de 561.000 tonnes de marchandises chargées, soit 216 millions de tonnes/kilomètre. En 1961, il passa à 753 522 tonnes de marchandises chargées, soit 338 millions de tonnes/kilomètre. Nous avons alors une augmentation du volume des activités de 34,20 % en tonnes chargées et 57,41 % en trafic⁴⁶. En plus des marchandises lourdes qui contribuaient fortement à l'évolution du trafic, il y avait d'autres services proposés par la RAN. Ces services, constitués entre autres du service bagages et du service courrier postal, étaient pris en compte dans le trafic des marchandises. Nous notons que ces services étaient en nette progression. En 1961, le trafic marchandises détail était de 7.973.315 tonnes-kilomètre (A.K. BROU, Op Cit, p. 29). En 1963, le trafic wagon atteignait les dix (10) millions de tonnes-kilomètre. Cependant, le trafic marchandises connu une évolution en dent de scie entre 1960-1970. Le graphique 4 nous permet de déceler l'évolution du trafic marchandises du chemin de fer entre 1970-1980. Nous notons un développement satisfaisant du trafic au cours de cette décennie. Il a connu une évolution exponentielle entre 1970-1973, on passa de 755 000 tonnes à 962 000 tonnes en 1973. Le taux d'accroissement moyen était de 8 % par an. Cependant, le trafic a connu en 1974-1975 une baisse comme mentionnée plus haut et atteignait 725 000 tonnes soit 443 millions de tonnes-kilomètres en 1975 contre 962 000 tonnes, soit 548 millions de tonnes/kilomètres. Cette chute du trafic était en rapport avec la crise pétrolière de 1973 ; avec la cessation progressive des transports d'aliments de secours pour les pays du Sahel ; enfin de la perte d'une part très importante du trafic malien due à la fermeture de la frontière entre la Haute-Volta et le Mali, conséquence de la guerre qui les opposait à cette période.

A partir de 1976, le trafic reprenait de fort belle manière, enregistrant une nouvelle progression et le cap des 500 000 tonnes était dépassé. En 1978, le trafic franchissait son point culminant avec 900 000 tonnes de marchandises, soit 640 millions de tonnes/kilomètres. L'interprétation des données expose que le chemin de fer disposait d'une logistique adéquate et surtout d'un personnel qualifié⁴⁷, chose qui lui conférait le monopole de transport des marchandises interétatiques.

Conclusion

L'analyse de l'évolution du chemin de fer Abidjan-Niger entre 1960 et 1980 met en évidence le rôle déterminant de la formation professionnelle dans la consolidation et la modernisation de cette infrastructure stratégique héritée de la période coloniale. À la faveur des indépendances, la création de la Régie Abidjan-Niger a permis aux États ivoirien et voltaïque d'assurer conjointement la gestion d'un outil essentiel à leurs échanges économiques et à leur intégration régionale. Toutefois, la pérennité et l'efficacité de cette entreprise dépendaient largement de la disponibilité d'un personnel qualifié. Face au déficit de cadres techniques consécutif au départ progressif des expatriés, la RAN a progressivement mis en œuvre une politique de formation structurée, culminant avec la création du Service de la Formation Professionnelle au milieu des années 1970. Les résultats de cette politique se reflètent dans l'évolution positive des activités ferroviaires, notamment la croissance du trafic des voyageurs et des marchandises entre la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta ainsi qu'avec certains pays sahéliens durant la période étudiée.

En définitive, la formation professionnelle apparaît comme l'un des piliers du développement du chemin de fer Abidjan-Niger dans les premières décennies postindépendances. Elle a permis de doter la régie d'un capital humain compétent, indispensable à la modernisation technique, à l'efficacité de l'exploitation et à l'autonomie de gestion de cette entreprise interétatique.

⁴⁶ Régie du chemin de fer Abidjan Niger, *Rapport trafic de la RAN 1961*.

⁴⁷ L'acquisition de cette logistique de pointe exigeait l'existence d'un personnel qualifié en vue d'une exploitation efficiente.

Par son impact sur les performances du réseau et sur les relations économiques entre les deux États partenaires, cette politique illustre l'importance stratégique de l'investissement dans les ressources humaines dans le développement des infrastructures de transport en Afrique de l'Ouest.

Sources et Références bibliographiques

Sources orales : Tableaux des principaux informateurs

N°	Noms et prénoms/âges des informateurs	Lieux et dates de l'entretien	Professions et statuts	Thèmes abordés et durée de l'entretien
1	BADO Baboré Grégoire/ 69 ans	Ouagadougou le 09/11/2017	Ex-Directeur Général de la SCFB, ex-Directeur Général de la SOPAFER-B,	L'apport de la voie ferrée dans les relations économiques entre la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta/ 2 h 30 mn
2	NIKIEMA Arsène/ 63 ans	Ouagadougou le 18/10/2017	Chef département d'exploitation à la retraite (RAN/ SITARAIL)	Les facteurs de l'apogée et du déclin de la RAN/ 2 h 30
3	OUATTARA MADOU/ 74ans	Tafiré 13/03/2017	Ex-Agents techniques (RAN) de la RAN à la retraite	Le recrutement et la formation des agents de la RAN

Sources imprimées

Banque Mondiale, 1977, *Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Evaluation d'un projet régional de chemin de fer*, Rapport N°1478-WA, 36 p.

Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, 1981, *la Côte d'Ivoire en chiffres 1979-1980*, Société Africaine d'Edition, 319 p.

Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, 1982, *la Côte d'Ivoire en chiffres 1980-1981*, Société Africaine d'Edition, 324 p.

LA RAN, 1978, *Une régie au service de deux Etats : Côte d'Ivoire/Haute-Volta*, Abidjan, SEDU-Abidjan, Conception CID, 88 p.

RAN, 1981, *Rapport d'activité 1980*, Abidjan, SEDU-Abidjan, Conception CID, 40 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.

Références bibliographiques

BROU Konan Alain, 2017, *Les transports terrestres interurbains dans l'économie ivoirienne de 1960 à 1980*, Thèse unique de Doctorat en Histoire, Université Félix Houphouët Boigny, 329 p.

MAESTRI Edmond, 1976, *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*, Thèse de 3^e Cycle, Université de Provence, Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence, 2 Vol, 1418 p.

OUATTARA Kacoumani Mesmer, 2025, « Dynamique de la gestion du réseau ferroviaire Abidjan-Niger 1946-1960 », in *La Revue Gouvernance et Développement-RGD*, Numéro Décembre 2025, pp 323-333.

SITARAIL, 2004, « Spécial anniversaire du réseau : Et de 100 ! », in *Nouvelles du réseau, bulletin d'information de SITARAIL* n° 86/87 mars 2004, éd. Presses Pocket, 71 p.