**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France
**Band:** 33 (1953)
**Heft:** 6

**Artikel:** Air-France au service du développement économique de l'A. O. F.
**Autor:** Briend, René
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-888340

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

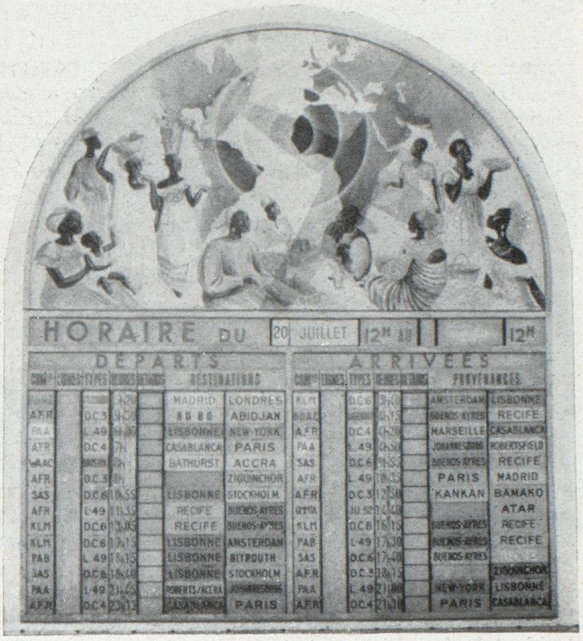
**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 01.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# AIR-FRANCE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'A. O. F.




*Le tableau-indicateur des mouvements d'avion à l'aréoport de Dakar-Yoff*

par

**René Briend**
Directeur général-adjoint d'Air-France

L'INSUFFISANCE des moyens de communication a longtemps entravé la mise en valeur économique des territoires d'outre-mer et l'Afrique occidentale française a souffert de l'insuffisance de ses transports intérieurs comme de la lenteur de ses communications avec la Métropole et le reste du monde.

Pour se rendre de la Basse Côte-d'Ivoire jusqu'aux territoires du Sud-Algérien, il faut franchir 2.225 kilomètres. Il y en a 3.500 entre la capitale de l'A.-O. F. et les plus lointaines frontières de l'A. E. F. A elle seule, l'A. O. F. constitue un vaste bloc, de structure massive, dont la superficie dépasse 4.700.000 kilomètres carrés, soit huit fois et demie celle de la France.

Malgré l'importance de l'effort déployé, les voies de surface n'ont pu vaincre suffisamment ces distances. Les fleuves et rivières ne sont pas pleinement utilisables pendant toute l'année en raison de l'irrégularité du régime des eaux. Le réseau ferroviaire n'atteint pas 4.000 kilomètres pour l'ensemble du territoire. Quant aux routes et pistes, couvrant 70.000 kilomètres, plus de la moitié d'entre elles ne permettent la circulation que pendant la saison sèche, c'est-à-dire, dans la majorité des cas, du mois de novembre au mois d'avril.

De même, pour communiquer avec le monde moderne et profiter de sa situation exceptionnellement favorable à mi-chemin entre l'Europe et l'Amérique du Sud, l'A. O. F. n'a disposé longtemps sur sa côte basse et rectiligne que du seul port naturel de Dakar. Aujourd'hui, de nouvelles installations portuaires ont été construites, notamment à Abidjan, où un effort magnifique a été fourni, et à Conakry.

L'ESSOR de l'aviation commerciale a contribué et contribuera à surmonter ces difficultés. Rapides et fréquents, les services aériens rompent l'isolement des escales les plus lointaines, leur fournissent un puissant instrument pour les échanges d'hommes et de marchandises, étendent leurs possibilités d'exportation et d'importation.

La liaison France-Dakar prend place parmi les plus anciennes de l'aviation commerciale française et compte, en 1953, vingt-huit ans d'existence. Les premiers services établis en 1925 au départ de Toulouse avec des moyens techniques évidemment très inférieurs à ceux d'aujourd'hui étaient ouverts seulement au trafic des sacs postaux et des messageries. Au cours des années suivantes, la « Ligne » légendaire, au prix des efforts incessants et souvent héroïques des pionniers, se trouvait prolongée jusqu'en Amérique du Sud. L'A. O. F. était régulièrement reliée en 1934 au Brésil, à l'Uruguay et à l'Argentine. Enfin, à partir du 1er juin 1936, l'amélioration du matériel volant et de l'infrastructure permettait, sur l'itinéraire Paris-Dakar, d'admettre les passagers à bord des appareils d'Air-France.

Dans le même temps, sur tout le continent africain, des aérodromes étaient construits, des stations terrestres de radio-guidage installées, des vols d'étude réalisés. Un réseau régional prenait naissance et, en 1939, les avions commerciaux pouvaient régulièrement atterrir dans dix escales différentes de la Fédération, parmi lesquelles Bamako, Saint-Louis, Bobo-Dioulasso, Niamey et Abidjan.

Mais c'est seulement à la fin de la guerre que l'aviation commerciale, profitant des progrès aéronautiques réalisés pendant les hostilités, allait, dans tous les pays du monde, prendre une extension considérable. Moyen de transport devenu aussi régulier que les autres, elle offrait désormais aux passagers, sur les courts trajets comme sur les plus longs itinéraires, des possibilités de voyages rapides et confortables, ouvrant de larges perspectives aux échanges économiques ou culturels.

Le renforcement des liens entrel a Métropole et l'Union française et la création d'un instrument de cohésion à

l'intérieur de chacun des territoires furent dès lors l'une des préoccupations dominantes d'Air-France.

En ce qui concerne l'A. O. F., cet intérêt se manifesta dès 1946 par la mise en ligne des quadrimoteurs à grand rayon d'action, Douglas « DC-4 » puis Lockheed « Constellation », ces derniers plus particulièrement adaptés aux survols d'étapes de plusieurs milliers de kilomètres. Il s'agissait, en effet, de relier directement à Paris, avec un minimum d'escales intermédiaires, les villes les plus importantes d'Afrique noire. Dakar étant à cette époque le seul aéroport français capable de répondre aux nécessités du trafic long-courrier, Air-France dut utiliser les terrains de Kano et Lagos, au Nigéria, d'où l'on pouvait ensuite joindre par correspondance les autres centres d'A. O. F. Mais l'aménagement de nouvelles pistes permit rapidement de pallier ces difficultés et, aujourd'hui, Dakar se trouve à 9 h. 30 de vol de Paris, Niamey à 10 h. 15, Bamako à 11 h. 05, Lomé à 12 h. 35, Conakry à 13 h. 30, Robertsfield à 15 h. 25 et enfin Abidjan à 14 h. 30. Certains services comportent des vols sans escale entre la capitale française et la capitale de l'A. O. F. Pour se rendre à Bamako ou Abidjan, le passager peut utiliser des liaisons avec un seul arrêt au cours du voyage (Casablanca ou Niamey). Des relations aériennes directes à destination de l'Afrique occidentale française sont également assurées au départ de Bordeaux et de Marseille.

La fréquence de ces services a été sans cesse accrue au cours des dernières années, comme d'ailleurs le nombre des places disponibles à bord des appareils. En février 1950, apparaissent sur la ligne Paris-Dakar des liaisons en classe « touriste » les premières qui aient été mises à la disposition du public sur le réseau d'Air-France et qui ont été étendues par la suite à de nombreux autres itinéraires à destination de l'Amérique du Nord, de l'Afrique du Nord, de l'Europe, et du Proche-Orient. Les passagers aériens ont aujourd'hui le choix, pour se rendre en A. O. F. entre des services de luxe avec fauteuils-couchettes pour la nuit à bord (service « Étoile de Dakar »), des services de première classe et des services de classe « touriste » à tarif réduit représentant une diminution de prix de 16 à 20 %. Tous les voyages sont effectués sur les mêmes appareils « Constellation » emportant, suivant les cas, 34, 46 ou 61 personnes.

La classe « touriste » dont l'institution a marqué une date importante dans le développement du transport aérien, a pris une place prépondérante sur le réseau France-A. O. F. Les services de première classe, assez limités, sont actuellement réservés vers l'A. O. F. comme vers l'A. E. F., aux liaisons particulièrement rapides, sans escale intermédiaire.

Une évolution très nettement ascendante de la courbe du trafic a sanctionné la politique d'amélioration des services aériens suivie par la Compagnie nationale française. De 31.800 en 1948, le nombre des voyageurs se rendant de métropole ou d'Afrique du Nord vers l'Afrique occidentale française et réciproquement est passé à 33.000 en 1949, 35.100 en 1950, 40.100 en 1951 et plus de 48.000 en 1952. Ces chiffres sont loin de constituer un plafond et de nouveaux progrès sont à prévoir au cours des prochaines années.

Si l'essor de ces liaisons long courrier apparaît déjà remarquable, celui du réseau local est encore plus frappant. La longueur des lignes exploitées atteint en 1953 environ 20.000 kilomètres. Une quarantaine d'escales sont régulièrement desservies par les avions d'Air-France.

Le matériel volant utilisé dans ce secteur a été progressivement renouvelé depuis la fin de la guerre et les voyages présentent aujourd'hui des caractères de confort, de vitesse et de régularité comparables à ceux des autres réseaux. Remplaçant dès à présent les « DC-3 » sur les itinéraires les plus importants, les quadrimoteurs « DC-4 » ont permis, et permettront, davantage encore, au fur et à mesure de leur mise en service, d'augmenter très sensiblement le nombre des places offertes sur les routes aériennes d'A. O. F.

A l'heure actuelle, les lignes locales d'Air-France dont les horaires sont fixés dans la plupart des cas, compte tenu des correspondances avec les « Constellation » en provenance de Paris, donnent accès aux hommes d'affaires d'Europe, comme aux habitants de la Fédération, à la quasi-totalité des zones productrices du territoire.

Celui-ci est sillonné par plusieurs sortes de liaisons :

1° *Les lignes côtières*, reliant entre elles les villes et ports du Sénégal, de la Guinée portugaise et de la Guinée française, de la Sierra Léone, du Libéria, de la Côte d'Ivoire, de la Gold Coast, du Togo et du Dahomey. Cette « rocade » est particulièrement appréciée des commerçants et industriels en tournée sur le littoral. S'ils désirent, au contraire, se rendre directement de Dakar à Cotonou, l'avion les y conduit en une seule journée. Un service Abidjan-Douala sans changements d'appareils facilite en outre les relations avec le Cameroun et l'A. E. F.

D'autre part, Air-France a ouvert, il y a un an, un nouveau circuit en Mauritanie qui, entre Dakar et Port-Étienne, dessert une région à laquelle la mise en exploitation des gisements miniers d'Akjoujt pour le cuivre, et de Fort-Gouraud pour le fer, doit conférer sans doute dans l'avenir une importance économique accrue.

2° *Les lignes intérieures*, axées essentiellement sur les vallées des deux grands fleuves de l'A. O. F., le Sénégal et le Niger, et ouvrant des débouchés aux territoires du Soudan, du Niger, de la Haute-Volta... Les aéroports de Bamako et de Niamey, outre celui de Dakar, constituent des plaques tournantes, drainant l'ensemble du trafic de ces pays à destination de la métropole.

3° *Entre la Côte et l'intérieur*, une dernière catégorie de services assure les liaisons indispensables. Bamako-Conakry, Bobo-Dioulasso-Abidjan et Niamey-Cotonou sont les principaux « ponts » entre les tronçons des lignes long-courrier Bamako-Abidjan, Niamey-Abidjan et Niamey-Lome.

Sur ces trois groupes de lignes, Air-France a transporté 51.000 passagers européens ou autochtones, soit une production de 28 millions de passagers-kilomètres contre 21 millions en 1951.

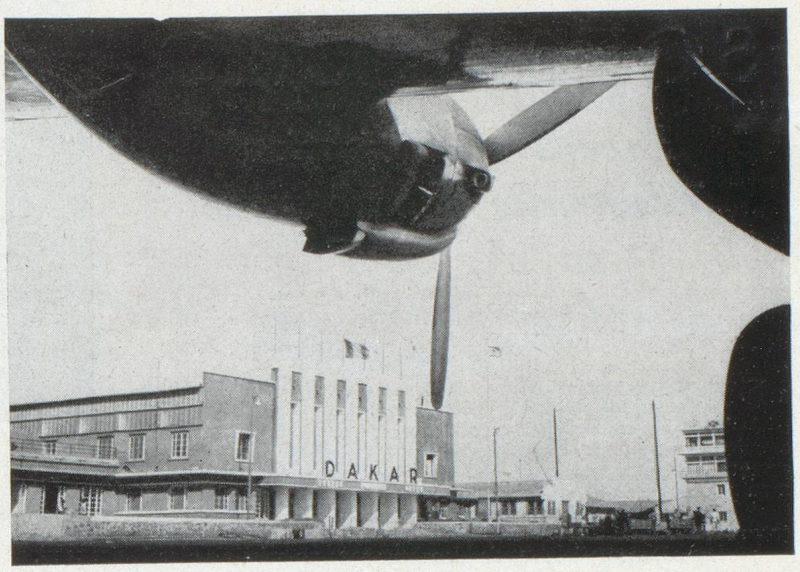
Pour l'acheminement des marchandises, l'avion joue également un rôle de premier plan. Les services pour passagers assurent des transports de fret en soute ou même dans les « speed-pack », soutes amovibles s'adaptant au fuselage inférieur des « Constellation ». Des services spéciaux « cargo » sont affrêtés sur demande, ou mis à jour fixe à la disposition des expéditeurs, comme c'est actuellement le cas chaque semaine, entre Abidjan, Ouagadougou et Niamey.

L'organisation du fret aérien permet de satisfaire dans les meilleures conditions certains besoins vitaux de ces régions. Les transports de viandes ou de denrées alimentaires, de produits pharmaceutiques ou d'objets fabriqués, contribuent à l'amélioration du ravitaillement et des conditions de vie dans les villes et les campagnes. Les biens d'équipement empruntent souvent eux aussi la voie aérienne. L'illustration la plus frappante en est actuellement l'exploitation des services mauritaniens qui appor-

tent du matériel lourd jusqu'à proximité des gisements miniers, ramènent à leur tour du cheptel, et demain peut-être les tonnes de cuivre d'Akjoujt dans des conditions plus avantageuses pour la collectivité que s'il fallait construire de nouvelles routes et voies ferrées.

Parfois encore, les avantages de l'avion, et notamment sa rapidité, suscitent la création d'industries neuves, telles que les pêcheries et les conserveries d'Abidjan qui ravitaillent en poisson séché ou fumé les populations indigènes de l'arrière-pays.

Vers la métropole, l'A. O. F. exporte principalement par la voie des airs des animaux vivants, des fruits et primeurs, du café, du thé et des épices, des cuirs et peaux. Elle importe entre autres des produits laitiers, des fleurs et plantes, des textiles ouvragés, des produits pharmaceutiques, des papiers et cartons, des livres et des journaux ainsi que des appareillages électriques. La prépondérance des articles d'importation sur ceux de l'exportation dans le total du fret aérien suit la tendance générale de la balance du commerce de la Fédération.




*L'aérogare de Dakar*

Le trafic aérien de l'A. O. F. continuera sans aucun doute à s'accroître au cours des prochaines années. En effet, le nombre des demandes dépasse encore les capacités offertes aussi bien pour les passagers que pour les marchandises.

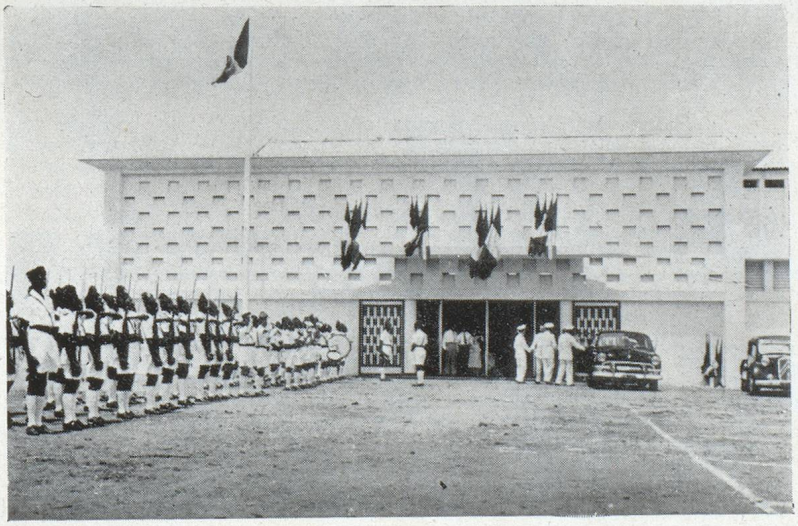
Pour répondre à cette évolution, Air-France devra, avant tout, poursuivre et intensifier le renouvellement du matériel volant et offrir, sur toutes ses liaisons, des avions plus vastes et plus rapides. L'emploi généralisé du « DC-4 » (déjà utilisé sur les parcours principaux) correspond à ce besoin. Il sera rendu possible très prochainement, lorsque ces appareils se trouveront libérés par la mise en service des nouveaux « Viscount », « Superconstellation », « Comet » et « Provence » sur les lignes internationales ou vers l'Afrique du Nord.

Cependant, des améliorations devront encore être obtenues dans d'autres domaines. Un effort sérieux de modernisation et d'extension des pistes d'envol et des aires d'atterrissage, ainsi que le balisage des routes aériennes, a été entrepris par les organisations officielles, souvent avec l'aide des collectivités locales. Une œuvre considérable, pour laquelle les crédits nécessaires devraient être rapidement alloués, reste à réaliser, qui aboutira à l'amélioration des terrains, au perfectionnement des systèmes de radio-guidage au service de la navigation aérienne, à la construction de hangars et d'ateliers abritant des organisations d'entretien et de révision, à la formation d'un personnel de plus en plus qualifié pour assurer entre la terre et l'avion, les liaisons indispensables.

Sur le plan commercial, la Compagnie continuera à mettre en place partout où il le faudra, des agences autonomes de vente et de réservation, des stations de départ et d'arrivée. Les agences de Bobo-Dioulasso et Ouagadougou comptent parmi les plus récentes réalisations de la Compagnie dans ce domaine.

Enfin, le problème de l'organisation hôtelière, souvent insuffisante dans ces territoires, n'a pas manqué de préoccuper Air-France. Elle s'est souciée de mettre un hébergement convenable à la disposition de ses passagers au cours de leurs escales ou pendant les premiers jours de leur arrivée dans un pays inconnu. Dès 1949, en collaboration avec la Caisse centrale de la France d'outre-mer, elle a créé les « Relais aériens français » qui exploitent aujourd'hui notamment à Niamey, Dakar, Abidjan, des installations provisoires ou définitives. Un nouvel hôtel, spacieux et confortable spécialement conçu pour les voyageurs aériens sera incessamment inauguré à Dakar.

Ainsi, Air-France a-t-elle poursuivi et poursuivra dans l'avenir ses efforts pour développer en A. O. F. comme dans toute l'Union française le transport aérien, auxiliaire précieux de l'expansion économique.

**René Briend**

*L'aérogare d'Abidjan*