1923 – 1940
L'infrastructure aéroportuaire d'Abidjan

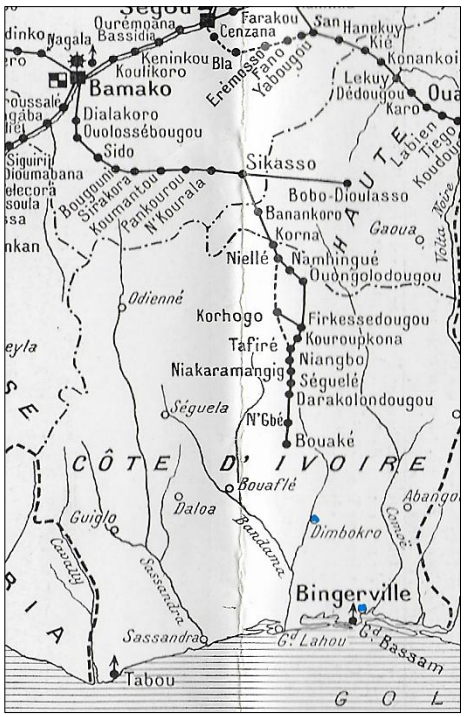
par Jean-Jacques Fadeuilhe [*]

Dès 1923 le Gouverneur général Merlin émit le souhait de voir Dakar reliée par voie aérienne à tous les chefs-lieux de territoires de l'AOF. L'armée de l'air fut chargée d'effectuer les reconnaissances en vue de l'ouverture des routes aériennes nécessaires.

Rappelons préalablement le contexte de l'époque. Dans les années 20 le monde est encore dans les balbutiements de l'aviation commerciale tant en termes d'appareils (capacité d'emport, vitesse, rayon d'action, instruments de navigation) que d'infrastructures au sol (pistes d'atterrissage, moyens de ravitaillement en carburant, aides à la navigation, stations météorologiques) et de personnel navigant (essentiellement d'anciens pilotes de guerre). En Europe le développement est assez rapide, il existe de nombreux terrains d'atterrissage, vestiges de la guerre, des stations météo, des réseaux télégraphiques et téléphoniques.

En Afrique les choses sont différentes, tout est à créer. Schématiquement, une route aérienne comprend les infrastructures suivantes au sol[1] :

- Un centre principal de ravitaillement et de réparations équipé d'une station météorologique et de moyens de liaisons télégraphiques ainsi que de hangars, bureaux et logements de passage, tous les 1 000 km environ,
- Une escale disposant d'un dépôt d'essence et d'huile et de petit matériel de rechange pour l'entretien courant, d'un hangar pour abriter un avion surpris par une tornade ou en panne et d'une liaison télégraphique, tous les 250 km,



- Un terrain de secours tous les 40 km, généralement de forme carrée et mesurant au minimum 400 m par 400,
- Des postes météorologiques le long du trajet qui doivent être reliés télégraphiquement aux escales.

À titre d'exemple la ligne centrale Dakar-Bamako, ouverte en 1922, comprend 2 centres principaux à Dakar et Bamako, 4 escales à Kaolack, Tambacounda, Kayes, et Toukoto, 26 terrains de secours ainsi que trois postes de météorologie installés à Bamako, Kayes, Dakar.

Compte tenu de ces contraintes de sécurité la création d'une route aérienne de Dakar à Abidjan pose des problèmes. En effet, si dans les zones de savane ces contraintes sont relativement aisées à respecter, il en est autrement dans les zones forestières car le survol de la grande forêt pose deux problèmes. Le premier est la quasi impossibilité de se repérer sauf lorsqu'il existe un fleuve d'une certaine importance et encore faut-il qu'il n'y ait ni nuages bas ni pluie ou encore pire d'orage. Le second est la difficulté d'ouvrir des terrains de secours dans la forêt et d'en assurer la localisation en l'absence de balisage radio à l'époque.

Ligne Bamako-Bingerville. État des reconnaissances en 1926
in *L'Illustration* du 12 juin 1926, page 610 (doc JJF)

[*] jj.fadeuilhe@wanadoo.fr – Les documents issus de la collection documentaire de l'auteur sont signalés : (doc JJF).

[1] En 1933 la question de l'équipement technique de l'A.O.F. au point de vue aérien sera concentrée entre les mains de l'Inspecteur général des Travaux Publics afin de permettre l'établissement d'une doctrine et d'un plan de travail cohérent. À la suite de cette mesure, la doctrine à suivre fut fixée dans une conférence du 8 mai 1933. (Gouvernement Général de l'A.O.F. Le vocabulaire changea, mais les règles restèrent sensiblement les mêmes. *Bulletin d'informations et de renseignements* 1936, page 158 et s.)

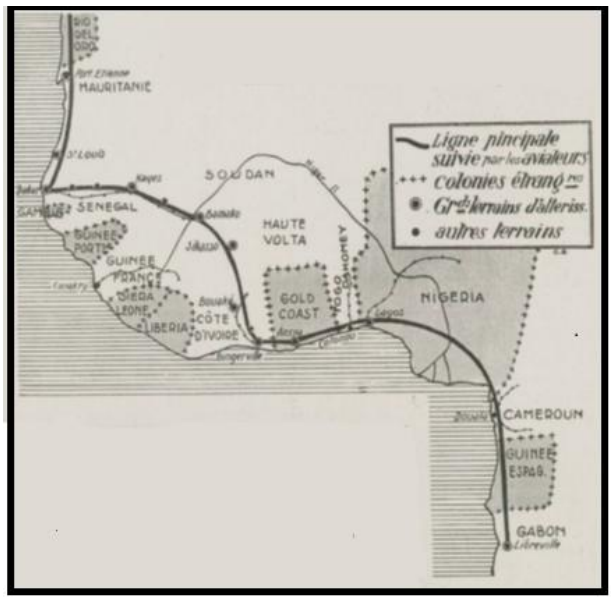
Le terrain de Bingerville

Localisation du terrain de Bingerville
Extrait de la carte au 1/200 000 de l'AOF, feuille Bingerville, édition de 1937 (doc JJF, cercle rouge JJF)

Malgré ces contraintes, un premier avion se pose à Bingerville en 1923 sur un terrain qui n'est praticable que si le sol n'est pas détrempé par les pluies… Situé dans une plantation à 6 km de Bingerville et 15 km d'Abidjan ce terrain ne sera guère fréquenté : quelques avions militaires, des touristes aériens, quelques rares particuliers planteurs ou mécaniciens ayant servi dans l'aviation pendant la guerre.

En 1928 un premier avion de la Compagnie Aéropostale fait une reconnaissance jusqu'à Bouaké dans l'éventualité d'une ligne Dakar-Libreville par Kayes, Bamako, Sikasso, Bouaké, Bingerville, Accra, Lagos et Douala[2]. En juin 1931 une seconde reconnaissance fut effectuée. Ces reconnaissances n'eurent pas de suite en Côte d'Ivoire, la ligne centrale Dakar-Bamako fut prolongée jusqu'à Ouagadougou et Niamey et une ligne secondaire Niamey-Cotonou put être créée répondant à toutes les contraintes de sécurité.

Dans les années suivantes les choses évoluent peu. Les compagnies privées qui se développent en Europe peinent à venir sur l'Afrique en raison du manque d'infrastructures (pistes et aides à la navigation) et du manque d'appareils adaptés aux conditions climatiques et aux caractéristiques des terrains. Les compagnies qui se développeront ou seront créées sur l'AOF interviendront essentiellement sur la zone sahélo-saharienne, à l'exception de Cotonou. Si un avion léger peut se poser sur une piste sommaire, un avion commercial dont la rentabilité exige qu'il transporte un certain volume de courrier, de fret et de passagers implique une régularité des vols et nécessite donc des pistes de bonne qualité et praticables par tous temps.



Tracé proposé pour la ligne Dakar-Libreville
in *Le Moniteur colonial illustré*, décembre 1928, article de H. Delafosse cité dans le texte (doc JJF)

L'hydrobase d'Abidjan

Il existe cependant une autre possibilité pour joindre Dakar à Abidjan, c'est de suivre la côte et d'utiliser des hydravions, c'est-à-dire des avions spécialement conçus pour décoller et atterrir sur des plans d'eau. Il existe tout le long de la côte des villes capables d'abriter des installations pouvant les recevoir et la question des terrains de secours ne se pose pas, l'hydravion se posant sur la mer en cas de problème rencontré. En décembre 1926[3] une escadrille de trois hydravions de l'armée espagnole, portant chacun un équipage de quatre personnes, trois pilotes et un mécanicien, a effectué la traversée de Melilla à Fernando-Po en longeant la côte occidentale d'Afrique en 9 étapes. Partis le 10 décembre de Melilla, les hydravions sont arrivés le 25 à Fernando-Po après avoir parcouru 7 090 km.

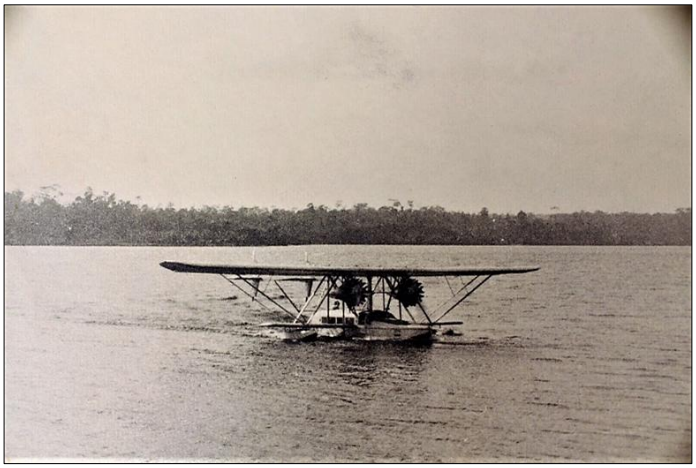
[2] *Le Moniteur colonial illustré*, décembre 1928, article de H. Delafosse.
[3] Cité in : *Le Document aéronautique. Revue analytique de publications françaises et étrangères publiée par les soins du Comité français de propagande aéronautique. Paraissant le 15 de chaque mois.* 1926-04. gallica.bnf.fr / Musée Air France.
Voir aussi : Patrice GARCIA, ″Côte Occidentale d'Afrique. Raid aérien en hydravion du Maroc vers la Guinée équatoriale - Escale de Grand-Bassam en Côte d'Ivoire le jour de Noël 1926 – Photographies originales et inédites de Lucien Météyer (1872-1931)″. *Images & Mémoires, Bulletin n° 66*, automne 2020, p. 29-33.

Le trajet Dakar - Grand-Bassam fut opéré en 3 étapes : Dakar-Konakry 760 km, Konakry-Monrovia 530 km, Monrovia-Grand-Bassam 890 km, soit 2 180 km sensiblement équivalents au trajet par la voie « terrestre » (2 270 km). Par ailleurs le 16 avril 1928 sir Alan Cobham, pilote britannique qui effectuait une randonnée autour de l'Afrique, se posa dans la baie du Banco avec son hydravion Short Rolls-Royce avant de repartir le lendemain[4].

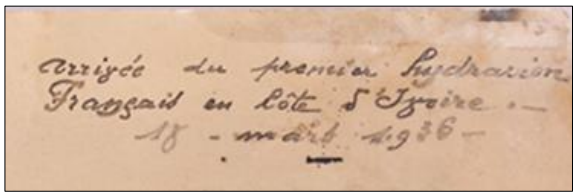
Au début des années 1930 c'est la Compagnie maritime des Chargeurs Réunis qui, pour compléter et renforcer son activité de transport de passagers, relèvera le défi de créer une ligne côtière équipée d'hydravions.

En 1935 l'industrie aéronautique française ne dispose d'aucun appareil amphibie pouvant satisfaire aux exigences du cahier des charges exprimé pour les besoins de la ligne. Le ministère de l'Air, chargé d'identifier le type d'appareil le plus approprié, recommande un monoplan amphibie américain le Douglas Dolphin. Cet appareil bimoteur de 420 ch (chevaux-vapeur) ayant une vitesse de croisière de 200 km/heure et pouvant transporter, indépendamment du courrier, 2 ou 3 passagers, a un rayon d'action de 1 600 km et un plafond de 4 000 mètres.

L'Aéromaritime préfère se tourner vers l'avionneur Sikorsky qui développe alors une gamme d'appareils plus puissants et disposant d'une capacité d'emport plus importante. Dans un premier temps elle fait l'acquisition d'un Sikorsky S 38, équipé de deux moteurs Pratt & Whitney de 410 ch, pouvant atteindre la vitesse de 177 km/h.



Le Sikorsky S 38, premier hydravion français à se poser dans la baie du Banco à Abidjan le 18 mars 1936
Photo J. Chaillet (doc JJF)



La mission de reconnaissance effectuée avec le S 38 ayant donné toute satisfaction l'Aéromaritime porte son choix sur le S 43, du même avionneur, alors en cours de développement.

Équipé de deux moteurs Pratt & Whitney de 750 ch, pesant près de 9 tonnes en charge, le S 43 peut emporter 8 passagers plus 4 hommes d'équipage à la vitesse de 272 km/h avec un rayon d'action de 1 800 km.

Le plan d'eau utilisé pour les amerrissages et décollages doit répondre à des caractéristiques précises : disposer d'une bande d'envol de 3 km, avoir une conformation qui permette de modifier l'axe de mouvement selon les vents dominants, avoir une profondeur minimum de 3 mètres et échapper au trafic batelier régulier. À terre il faut pouvoir disposer des installations suivantes : hangar, atelier, bureaux compagnie, bureaux chef d'aérodrome, police, santé, douanes. La proximité de la ville avec ses services (administrations, transports, hôtellerie) est nécessaire.

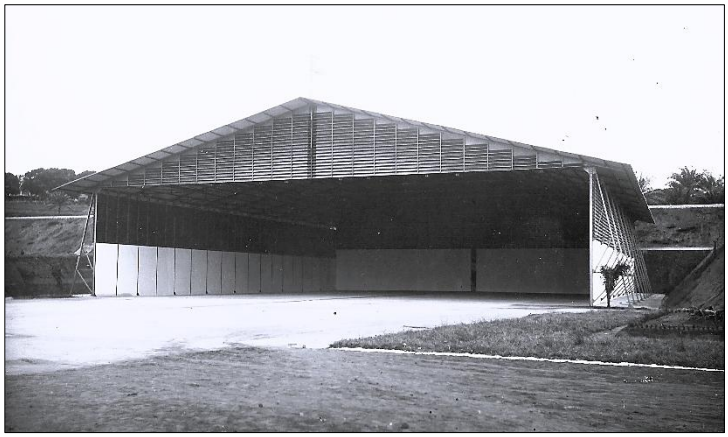
La baie du Banco, bordée à l'est par le plateau d'Abidjan, est le plan d'eau qui se prête le mieux à l'amerrissage des hydravions. Son axe longitudinal est sensiblement orienté dans le sens des vents dominants et sa largeur permet une bonne adaptation au vent.

Extrait du plan d'Abidjan de 1937, in *L'Illustration*, 1939 (doc JJF)

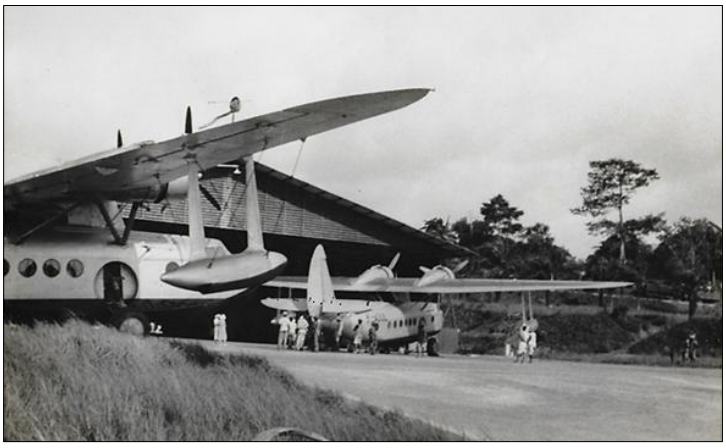
[4] *Les Ailes*, 24 mai 1928, gallica.bnf.fr. En raison d'un problème technique il dut se poser à Fresco, où il resta près d'un mois pour réparer avant de repartir pour Freetown (*Les Ailes*, 31 mai 1928).

L'hydrobase, en bordure de la lagune, à proximité des installations du chemin de fer et de la gare, comprend un plan incliné bétonné (slip) permettant aux hydravions de monter sur le tarmac par leurs propres moyens, ainsi qu'un hangar pouvant recevoir les appareils et abritant un atelier pour l'entretien et les réparations éventuelles[5].

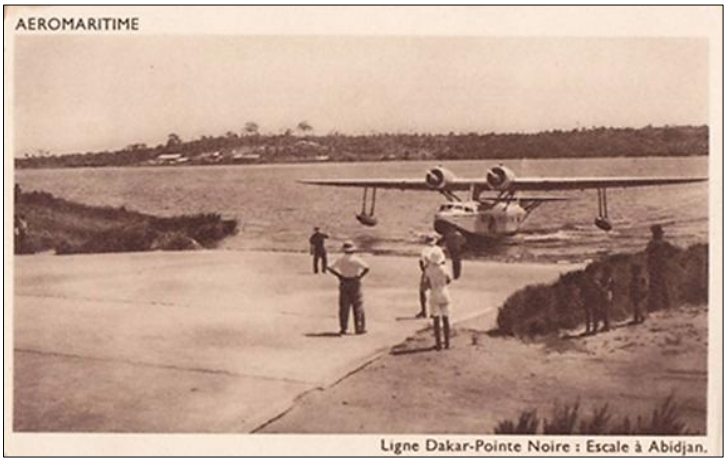
Les travaux du slip d'accès au hangar ont été achevés en mars 1936 et l'édification du hangar en juillet. Des bureaux douanes, police et santé seront rajoutés ultérieurement.



Le hangar de l'hydrobase d'Abidjan
Cliché anonyme (doc JJF)

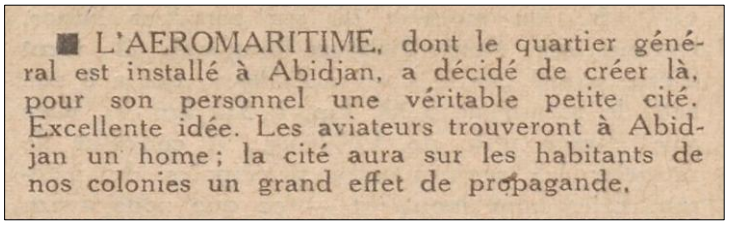


Deux hydravions de l'Aéromaritime sur l'hydrobase d'Abidjan le 9 décembre 1939
Cliché Aéromaritime (doc JJF)



L'hydravion qui vient de se poser monte sur le slip pour rejoindre le hangar et débarquer ses passagers.
Cliché Aéromaritime (doc JJF)

Ci-dessous à gauche :
***Les Ailes*, 14 octobre 1937**



■ L'AEROMARITIME, dont le quartier général est installé à Abidjan, a décidé de créer là, pour son personnel une véritable petite cité. Excellente idée. Les aviateurs trouveront à Abidjan un home ; la cité aura sur les habitants de nos colonies un grand effet de propagande.

L'hydrobase sera utilisée par le trafic civil jusqu'à la fermeture de la ligne en 1940[6].

[5] Située sensiblement au milieu de la ligne Abidjan, elle est le « quartier général » de l'Aéromaritime et le centre d'entretien des hydravions.
[6] Après la guerre des hydravions militaires continueront de l'utiliser jusqu'au début des années 1960.

L'hydrobase vue de la lagune

Cliché Aéromaritime / UTA Entreprise : bulletin réservé au personnel de l'UTA - Source gallica.bnf.fr / Musée Air France.

La base de l'Aéromaritime à Abidjan ; la paillote « salle d'attente » et, à gauche, le mirador de signalisation.

***Les Ailes* – 22 décembre 1938**

Enfin, pour en terminer avec les hydravions, citons l'opinion d'un passager britannique qui a emprunté le vol Aéromaritime entre Accra et Abidjan pour gagner l'Angleterre et qui publia dans *The Aeroplane* ses impressions de voyage[7] :

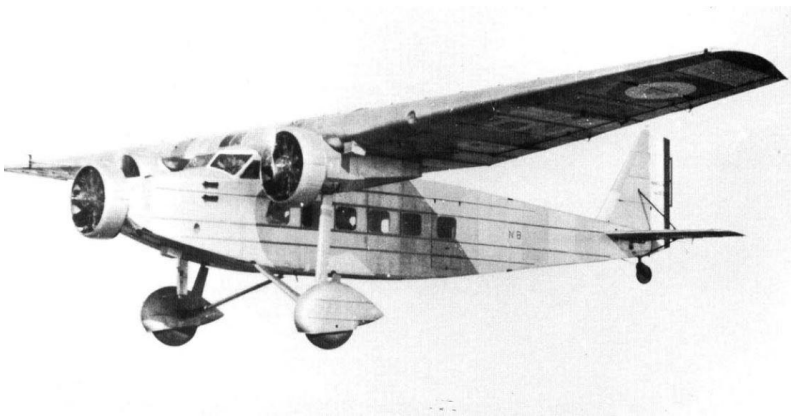
« Une certaine agitation parmi les passagers français me fait comprendre que nous sommes en vue d'Abidjan. Après les trois ou quatre circuits d'usage, nous sommes sur l'eau. Je ne connais pas la vitesse d'amerrissage, mais elle doit dépasser 110 km à l'heure. L'appareil roule hors de l'eau jusque sur une plateforme devant un grand hangar qui abrite déjà deux autres Sikorsky. Nous sommes ici au Quartier Général de l'Aéromaritime.

Il n'y a pas d'autres formalité que celle des passeports et, bientôt, des voitures nous déposent à notre hôtel où nous avons une excellente bière sous pression, servie par une barmaid très sympathique, deux agréments auxquels on n'est pas accoutumé dans l'Ouest-Africain.

[7] W. H. C. BLAKE, ″Sur la route de « l'Aéromaritime »… in *Les Ailes*, 10 février 1938, gallica.bnf.fr.

L'hôtel à Abidjan est très moderne[8], avec une grande salle de restaurant et de danse et un cinéma parlant. Ce soir-là des résidents français donnent un bal ; ils sont trois cents à écouter deux films parlants américains ; après quoi, ils dansent au son d'un bon orchestre jusqu'à 3 heures du matin. Clarck *(sic)* Gable et William Powell m'amusent beaucoup quand je les entends parler en français. Comment dormir ? Je m'arrange pour reposer un couple d'heures avant que l'on nous appelle à cinq heures pour le café, avant le départ matinal. Nous arrivons à la base d'hydravions longtemps avant le jour ; on chauffe les moteurs et leur flamme est plus vive dans l'air sombre. Nous prenons place à bord, dans la cabine bien éclairée. L'appareil roule, les chocs diminuent peu à peu et nous décollons en 35 secondes. »

L'aérodrome d'Abidjan Port-Bouët



Avion Bloch 120
Photo Dassault Aviation (site internet)

Du 21 au 25 février 1937 le général Denain, Inspecteur général des Forces aériennes d'outre-mer, vient en Côte d'Ivoire, accompagné du colonel Lavera, commandant des forces aériennes de l'A.O.F., et de quatre officiers aviateurs. La mission, partie de Bamako le 21 à bord de deux Bloch 120[9], atterrit le même jour à Bouaké, où le général rencontre le Gouverneur de la Côte d'Ivoire en tournée. La mission a pour objet de guider l'administration locale dans les travaux à entreprendre pour l'aménagement des terrains d'aviation et en particulier pour choisir l'emplacement de l'aérodrome qui doit être construit à Abidjan[10].

Ayant gagné Abidjan en voiture le lendemain la mission visite, en compagnie des autorités locales, l'hydrobase, le terrain d'aviation de Bingerville puis des terrains situés le long de la mer, aux environs de Port-Bouët. En conclusion, il est décidé que le meilleur emplacement pour l'aérodrome est un terrain situé à 2 kilomètres de Port-Bouët, sur la route de Grand-Bassam.

Par ailleurs, étant donné la proximité de ce terrain avec la lagune, le général Denain suggère que si un deuxième hangar devait être réalisé pour l'hydrobase, il soit construit près du nouvel aérodrome, de manière à pouvoir utiliser ses services annexes (météo-radio)[11].

Pour repartir le général Denain fait redescendre de Bouaké à Bingerville les deux trimoteurs, mais par prudence le second ne vint à Bingerville qu'après le départ du premier vers Cotonou, prochaine étape de la mission.

Le nouvel aérodrome d'Abidjan est ouvert au trafic aérien le 1er janvier 1940. Il dispose d'une piste en latérite d'une longueur de 1 200 m et d'une largeur de 50 m. Le balisage diurne est composé d'une manche à air au sud, il n'y a pas de té, et la piste est délimitée par des cornières d'angles et des bandes blanches à la chaux. De nuit, sur demande, il est possible d'installer un balisage par lampes à pétrole.

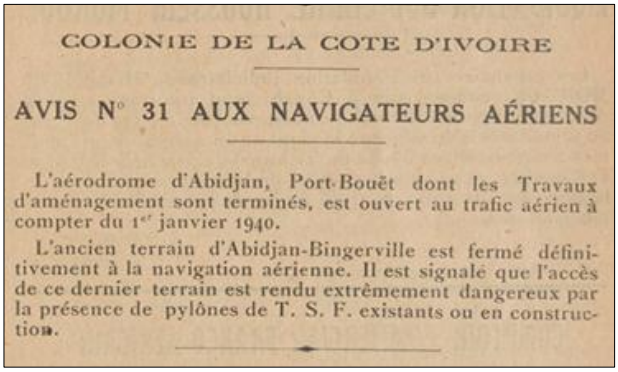
---

[8] Il s'agit de l'Hôtel du Parc. Sur cet hôtel voir : Jean-Jacques FADEUILHE, ″Abidjan 1940, l'îlot Hôtel du Parc-Bardon-Rex″. *Images & Mémoires, Bulletin n° 72*, printemps 2022.

[9] Le Bloch 120 est un trimoteur Lorraine 9 Na « Algol » de 300 ch à aile haute et train fixe, destiné aux colonies. Il est prévu pour l'exploration, les liaisons, l'évacuation sanitaire et le transport. D'une envergure de 20 m et d'une longueur de 15 m il pèse 3,4 tonnes à vide et peut parcourir 1 340 km. Sa vitesse à l'atterrissage est de 115 km/h. L'armée de l'air en AOF dispose de 3 appareils basés à Dakar. Source : https://www.dassault-aviation.com/fr/passion/avions/bloch-civils/mb-120/
Photo : https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/bloch-mb-120/#photos

[10] Le communiqué indique « l'aérodrome moderne, muni des derniers perfectionnements qui doit être construit à Abidjan ».

[11] Cette suggestion ne sera pas suivie, l'Aéromaritime préférant rester à proximité immédiate du centre-ville, et par ailleurs il semblerait que le plan d'eau proche de l'aérodrome de Port-Bouët se prête moins bien aux mouvements des hydravions.



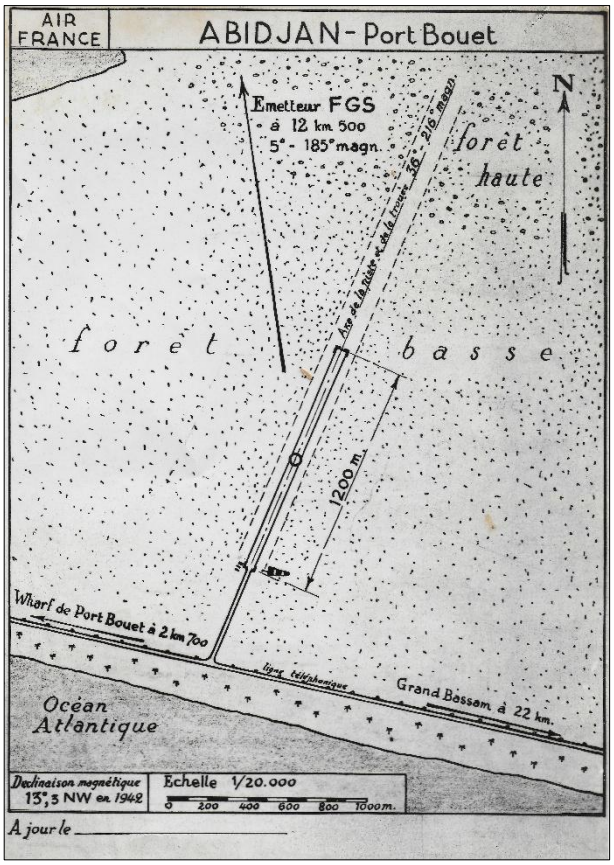
COLONIE DE LA COTE D'IVOIRE

AVIS N° 31 AUX NAVIGATEURS AÉRIENS

L'aérodrome d'Abidjan, Port-Bouët dont les Travaux d'aménagement sont terminés, est ouvert au trafic aérien à compter du 1er janvier 1940.

L'ancien terrain d'Abidjan-Bingerville est fermé définitivement à la navigation aérienne. Il est signalé que l'accès de ce dernier terrain est rendu extrêmement dangereux par la présence de pylônes de T. S. F. existants ou en construction.

L'aérodrome d'Abidjan Port-Bouët
Document de navigation Air France (doc JJF)



Ci-dessous :
Carte postale Estel sur cliché de 1947 ou 1948
Les installations sont des plus sommaires… (doc JJF)

Annexe – La ligne aérienne Dakar - Pointe-Noire[12]

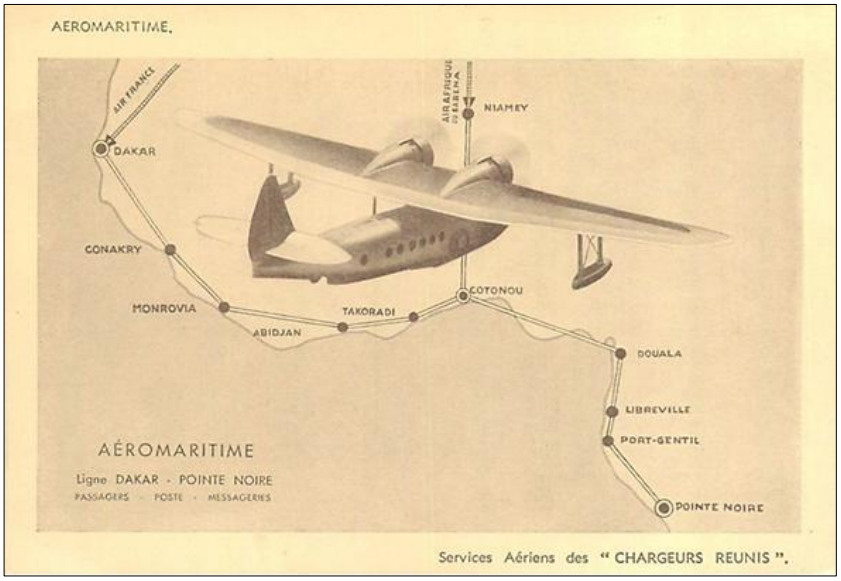
Dès 1929 les Chargeurs Réunis, compagnie maritime assurant la desserte de la côte occidentale de l'Afrique au départ de Bordeaux, s'intéressent à l'aviation. Ayant échoué à racheter l'Aéropostale ils décident de se lancer dans l'aventure aérienne et de créer de nouvelles lignes en Afrique noire, zone non desservie par Air France.

Les études préalables sont très longues en raison des nombreux obstacles à la réalisation d'une ligne qui devait couvrir plus de 5 000 kilomètres dans des régions équatoriales au climat très variable et dont les appareils

[12] Texte rédigé d'après les articles de presse et communiqués de l'époque et de *UTA Entreprise : bulletin réservé au personnel de l'UTA* (Source gallica.bnf.fr / Musée Air France) n°86, mars-avril-mai 1978.

auraient à lutter, pendant la période des pluies, contre la brume, les tornades, et subiraient en tout temps une chaleur intense.

L'année 1934 fut consacrée à une minutieuse reconnaissance du littoral africain en vue de l'installation des infrastructures indispensables à l'exploitation de la ligne. Un officier de l'Armée de l'Air est mis à la disposition des Chargeurs Réunis pour conduire les études météorologiques préalables.



AÉROMARITIME
Ligne Dakar – Pointe Noire
Passagers – Poste – Messageries
Services Aériens des "CHARGEURS RÉUNIS" (doc JJF)

Le 23 mars 1935, une convention est passée entre les ministres de l'Air et des P.T.T., et le groupement constitué par les Compagnies de Navigation "Chargeurs Réunis" et "Fabre et Fraissinet"[13], aux termes de laquelle le groupement, qui prend le nom de Compagnie Aéromaritime, s'engage à réaliser une liaison hebdomadaire dans les deux sens Dakar-Brazzaville, avec escales à Conakry, Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala, Port-Gentil et Pointe-Noire. La durée du voyage aller-retour ne doit pas excéder cinq jours. La correspondance doit être assurée à Dakar avec la ligne d'Air France vers l'Amérique du Sud. La distance de Dakar à Brazzaville, soit 5 163 kms, sera franchie en 27 heures de vol. La ligne n'est pas subventionnée mais l'État se charge de l'infrastructure et de la météorologie. La Compagnie est rémunérée au moyen d'une rétribution forfaitaire par kilo transporté pour le service postal et par la vente des billets passagers. Cette convention est prévue pour 5 ans.

Un vol de reconnaissance est effectué avec un Sikorsky S 38, du 14 au 29 mars 1936, avec les pilotes Pivot et Herviou, qu'accompagnaient les radios Geoffroy et Manuel et le mécanicien Mistrot.

À l'issue de ce vol, 5 Sikorsky S43 sont commandés pour assurer cette ligne.

Le vol inaugural eut lieu début mars 1937 et le premier courrier d'Abidjan pour la France partit le 6 mars 1937.

Appareil amphibie Sikorski S. 43 de l'Aéromaritime (doc JJF)

[13] Fabre et Fraissinet assurait la desserte de la côte occidentale de l'Afrique au départ de Marseille.

Le premier courrier postal aérien entre Abidjan et la France
Cachet de la poste au départ le 6 mars 1937, cachet du bureau distributeur au dos le 12 mars (doc JJF)

Voyage aller :
1er mars : Dakar — Ziguinchor (Sénégal) — Conakry (Guinée française)
2 mars : Conakry — Monrovia (Libéria) — Abidjan
3 mars : Abidjan — Takoradi (Côte de l'Or) — Cotonou (Dahomey)

Voyage retour
5 mars : Cotonou — Takoradi — Abidjan
6 mars : Abidjan — Monrovia — Conakry
7 mars : Conakry — Ziguinchor – Dakar

La ligne est prolongée jusqu'à Pointe-Noire en mai et jusqu'à Brazzaville en juillet.

La conclusion de l'Armistice en juin 1940 amena la cessation de la presque totalité des activités de l'Aéromaritime. Un Sikorsky qui venait d'effectuer le 170e voyage fut même bloqué à Abidjan. De juin 1940 à 1943 seuls des services partiels, et parfois intermittents, furent accomplis. Pourtant, en 1943, il devint possible, grâce au prolongement de la ligne Dakar - Cotonou jusqu'à Lagos, et à la création de l'escale d'Accra, de relier le service côtier de l'Aéromaritime au réseau aérien de la France combattante.

Sommaire des derniers *Bulletins d'I&M* : Études et varia

***Bulletin n° 83*, Hiver 2024-2025**

- *Sinaly Dijbo, Harouna Damiba, Oumarou Kientega :* Une exposition à Ouagadougou. Le chemin de fer en Afrique de l'Ouest : entre exploitation et désenclavement. Le Musée National du Burkina Faso et ses missions.
- *Giscard Lionel Mbakop Nana, Zaratou Yaya Fanta :* Une exposition et une conférence à l'Alliance Française de Garoua **:** La symbolique de la Fête de la Jeunesse au Cameroun
- *Xavier Ricou :* À Dakar, quelques anciens points de repères remarquables
- *Jean-Claude Voisin :* Iran : la goutte d'eau venue du désert
- *Élisabeth Cazenave :* Roger Bezombes, un peintre colonial oublié (Paris, 1913 - 1994, Ivry-sur-Seine)
- *Tehani Nguyen :* Catalyseurs culturels : Comment les institutions ont modelé le Modernisme vietnamien

***Bulletin n° 82*, Automne 2024**

- *Makandjou Ola Jacques Vieyra* et *Jean-Claude Bruffaerts :* Tertulien Sébastien Sabino Vieyra (1893-1911) cheminot photographe au Dahomey
- *Jean-Jacques Fadeuilhe :* Abidjan 1934. Un quartier administratif pour une nouvelle capitale.
- *Olivier Blot ;* Louis Perrois (1942-2023). *Passions d'Afrique. Arts et traditions du Gabon et du Cameroun*
- *Alain Tirefort :* Mami Wata
- *Jean-Jacques Fadeuilhe :* Casimir Zagourski et l'Afrique disparue