

L'ABANDON DU PROJET DU CHEMIN DE FER DE SASSANDRA DE 1930, CAUSES POLITIQUES OU FINANCIERES ?

Ignace KOFFI

Université Félix Houphouët-Boigny.

Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africains (IHAAA),

Côte d'Ivoire, 23 BP 9 Abidjan 23

massa.issan@yahoo.com

Résumé :

Parler du chemin de fer en Côte d'Ivoire remonte en pleine période coloniale. Cette infrastructure de communication à forte empreinte économique pour le pays a connu diverses fortunes avant sa mise en réalisation dans la colonie ivoirienne. De la multitude des projets dans ce domaine initiés par les pouvoirs publics et par des opérateurs privés, seul le projet du chemin de fer Abidjan Ouagadougou fut techniquement effectif et exécuté. Diverses raisons n'ont pas milité en faveur de la réalisation des autres projets. L'intérêt de cette étude est capital dans l'histoire des voies de communication, surtout en matière de voies ferrées réalisées lors de la période coloniale en vue de mettre en valeur les différents territoires d'outre-mer. Ces projets se classent en trois phases : celle des projets élaborés et qui ont connu une exécution effective ; celle des projets élaborés qui ont connu un début d'exécution et enfin, celle des projets élaborés mais qui n'ont pas été exécutés. Concernant la dernière phase, le projet du chemin de fer de Sassandra retient notre attention. Par son tracé, il était porteur d'espoir pour cette région forestière et pour la colonie ivoirienne, avec une ouverture sur la Guinée voisine. Dès lors cette interrogation : quel aurait été l'impact socio-économique sur la région de Sassandra et sur la Côte d'Ivoire si ce projet avait été réalisé ? Cette étude s'inscrit dans le chapitre de la mise en valeur de la colonie ivoirienne. Son but est de montrer l'importance du chemin de fer dans le trafic interne et sous régional et également, l'importance des réalisations socio-économiques dans le développement d'un pays.

Mots clés : *chemin de fer, projet, voie ferrée*

Abstract :

Addressing the problem of the railway in Côte d'Ivoire dates back to the middle of the colonial period. This communication infrastructure with a strong economic footprint for the country has known various fortunes before its construction in the colony of Côte d'Ivoire. The multitude of projects in this field initiated by the public authorities and by private operators, only the Abidjan-Ouagadougou railway project was technically effective and executed. There were a number of reasons why the other projects were not carried out. The interest of this study is crucial in the history of communication routes, especially in the field of railways, built during the colonial period with a view to developing the various overseas territories. These projects are divided into three phases: That of projects that have been developed and have been effectively implemented, that of projects that have been developed that have begun to be implemented and, finally, that of projects that have been developed but have not been implemented. Regarding the last phase, the Sassandra railway project is of interest to us. Concerning the last phase, the Sassandra railway project catches our attention. By its route, it was a source of hope for this forest region and for the Ivorian colony, with an opening to neighbouring Guinea. This raises the question: what would have been the socio-economic impact on the Sassandra region and on Côte d'Ivoire if this project had been carried out? This study is part of the chapter on the development of the Ivorian colony. Its purpose is to show the importance of the railway in internal and sub-regional traffic.

Keywords : railway, project, railway

Introduction

Parmi les nombreux projets élaborés pour la mise en valeur de la colonie de Côte d'Ivoire, les voies de communication ont occupé une place de choix. Premiers moyens de contact avec l'intérieur du pays et de découverte de l'arrière-pays, quel que soit leur nature, elles permirent au colon de mieux connaître le territoire ivoirien et davantage de l'exploiter. Des pistes aux chemins, nous sommes parvenus aux routes et au réseau ferroviaire. Ces voies de communication ont largement

contribué à la conquête coloniale avec la pacification et l'exploitation de la colonie (transport du bois, des produits agricoles et de la main d'œuvre). Le chemin de fer, ce moyen révolutionnaire, jusque-là inconnu dans le monde negro africain sous domination étrangère, va bouleverser la vie et le quotidien des populations locales. Il va permettre de reconsidérer les moyens de déplacement permettant dès lors aux rails et à la route de constituer les premiers piliers économiques de la Côte d'Ivoire coloniale (Kipré, 1987, p. 86).

Cette étude nous permet de remettre au grand jour, des projets élaborés mais dont l'exécution ne connut pas un aboutissement ; notamment, celui de Sassandra qui semble être le second projet de chemin de fer le plus ambitieux après celui reliant Abidjan à Ouagadougou. Son objectif est de montrer pour cette époque au cours de laquelle l'étude a lieu, l'importance du chemin de fer qui apparaissait comme le moyen le plus fiable et le mieux adapté aux réalités de la colonie ivoirienne, mais également aux différentes situations de transport et de communication. L'intérêt réside dans le fait que le chemin de fer ne connaît pas de fréquents travaux de réfection, de reprofilage et d'accidents de circulation, contrairement à la route. Il n'occulte pas sa difficile et pénible réalisation. La réalisation du premier chemin de fer de la colonie a nécessité l'appel d'une main d'œuvre étrangère, moyennant des intéressements (Anouma. R.P. p.97). La multiplication du chemin de fer dans le pays aurait certainement permis de favoriser une plus grande ouverture et communication de la Côte d'Ivoire avec d'autres voisins. Aussi, là où il y a chemin de fer, il y a des maisons de commerce. Et celles-ci n'hésitent pas à diversifier leurs activités et entreprendre des projets de développement à long terme (Vitaux .A, Douleuroux A, 1989, p.118). Alors pourquoi les autorités n'ont-elles pas privilégié ce moyen de communication plus sûr et plus fiable pour le développement économique, culturel et social de la Côte d'Ivoire ?

Notre étude repose sur un fond documentaire à travers des articles, des mémoires, des échanges avec des personnes, ainsi que d'informations webographiques.

1. Les différents projets de chemin de fer en Côte d'Ivoire coloniale

Le tracé du chemin de fer qui devait relier Abidjan au pays mossi, n'était pas le seul projet pour la colonie. D'autres études avaient été soumises et proposées afin de desservir le pays tout entier. Un tracé devait relier le sud-ouest à l'ouest du pays et des accolements devaient permettre à partir de ces différentes ébauches, une liaison avec le tracé principal, permettant ainsi de relier les différentes localités entre elles (Voir carte 1).

Carte n° 1 : les différents projets de chemin de fer en Côte d'Ivoire coloniale



SOURCE : Annales de l'université d'Abidjan ,1979

Comme nous le voyons sur la carte n° 1, différents tracés qui y sont présentés. Nous avons le tracé le plus important et le plus long jamais réalisé en colonie de Côte d'Ivoire qui relie le Sud au Nord. Nous avons ensuite le tracé de l'est qui relie Abengourou à Agboville. Nous voyons également les tracés

internes des régions de Tiassalé et de Dabou. Y figurent également le projet d'embranchement Bouaké-Kong et à l'ouest, le projet Sassandra-Man.

1.1. .Projet réalisé

Le chemin de fer contribue au désenclavement des régions qu'il traverse. Ce fut l'une des raisons pour lesquelles en Côte d'Ivoire, il eut une multitude de projets de chemin de fer. Le premier et le plus important qui connut une exécution fut celui appelé Abidjan Niger construit de 1904 à 1934. A côté de ce projet qui reliait les capitales ivoirienne et voltaïque, d'autres projets internes furent élaborés. Ils sont méconnus du grand public et apparaissent comme de l'imaginaire.

Le projet de chemin de fer allant de la Côte d'Ivoire à Bobo-Dioulasso traversait inévitablement la région de Bouaké dans le centre de la Côte d'Ivoire tout en s'étendant dans le Nord du pays (voir photo n°1). Le chemin de fer Abidjan Ouagadougou long de 1145 Km, traverse la Côte d'Ivoire du Sud au nord. Son tracé permet à de nombreuses localités d'être désenclavées. Cependant au-delà de Bouaké, il eut des enchères dans l'exécution et l'avancement des travaux. De Bouaké, il fallait trouver un tracé plus facile à emprunter et qui permettrait d'atteindre le nord avec un gain de temps. À cet effet, en 1911, le gouverneur avait diligenté une étude afin de trouver et de proposer une ébauche plus fiable et plus économique.

C'est ainsi que trois propositions lui ont été soumises, à savoir :

- soit faire passer le rail par Dabakala et Kong,
- soit par Tafiré et Sikolo,
- soit par Marabadiassa¹.

Finalement, c'est le tracé Bouaké-Tafiré qui retient l'attention des décideurs et cela, juste après la première guerre mondiale.

¹ Dabakala, Kong, Tafiré, Sikolo et Marabadiassa sont des localités du nord de la Côte d'Ivoire

Photo n°1 : Chemin de fer (gare de Ferkessédougou dans le nord de la Côte d'Ivoire)



Source : credit photo KOFFI, 2019

Ici, une vue du chemin de fer dans la région de Ferkessédougou à 585 Km de Ouagadougou. Ce tracé fait partie de l'étude initiale durant la période coloniale.

1.2. Projets entamés et inachevés

A la suite de ce projet de chemin de fer entre la capitale ivoirienne et celle de la Haute Volta, plusieurs autres vont suivre dont celui du pays Adioukrou. En 1915, la localité de Dabou fut elle aussi choisie pour la construction d'un chemin de fer qui devait relier les gros villages producteurs d'huile de palme en priorité ainsi que d'autres produits agricoles de la région. Ce projet de rail dans la région avait pour avantage, le gain de temps avec l'écoulement rapide de l'huile de palme, mais surtout le renforcement de la production (Semi, 1979). La particularité du

projet de chemin de fer en pays Adioukro octroyait un privilège à ceux-ci. En effet, ces localités devenaient propriétaires de la voie ferrée et du matériel roulant affrété à cet effet. D'où l'implication des populations villageoises par la fourniture de la main d'œuvre et le remboursement des frais des dépenses afférentes aux travaux des différents chantiers.

Les travaux furent entamés sous le regard de l'administration française représentée par messieurs Engler et Thomasset, respectivement contrôleur des mines et commandant du génie (Semi, 1979, p.120). Ainsi, la localité de Dabou fut reliée au gros village de Orbaf en 1918. Mais le caractère non officiel de ces travaux et la lapidation des fonds vont entraîner l'arrêt des travaux.

1.3. Projets non exécutés

Les premières intentions de projet de construction des voies ferrées à travers la colonie sont purement d'ordre économique et politique en faveur du colon. Si les projets furent élaborés entre 1898 et 1899, c'est entre 1901 et 1902 qu'ils furent adoptés après les avis des ingénieurs et spécialistes français.

Le premier projet de chemin de fer en colonie de Côte d'Ivoire qui ne connut pas d'aboutissement fut celui de Kokumbo dans la région de Toumodi (localité du centre de la Côte d'Ivoire). Ce projet est l'idée d'opérateurs économiques privés.

La ville de Tiassalé connaissait d'importants mouvements de populations et disposait de grandes maisons de commerce ainsi que de nombreux négociants. Cette ville devait être un point de transit important d'un projet de chemin de fer. Les promoteurs envisageaient l'exploitation des réserves de mines en pays baoulé. Le projet de Kokumbo perçu en 1903, devait renforcer et diversifier la politique du programme de transport des autorités coloniales. Il fut pour diverses raisons abandonné ; surtout en ce qui concerne les supputations. Cette ligne au lieu d'être un point principal de départ devenait un embranchement.

Cette gigantesque entreprise de chemin de fer, long de 157 km, en plus de la desserte et du ralliement de certaines régions du pays, avait également pour but de permettre la maîtrise parfaite d'une partie du territoire ivoirien par l'autorité coloniale. Elle devait relier les localités de Tiélassou et Kokumbo². Malheureusement, ce projet ne connut pas d'aboutissement.

A côté des grands projets de chemin de fer, il eut des projets de croisement. Cela consiste à attendre le passage du rail dans une région importante pour être reliés à d'autres agglomérations. Il s'agit du tracé Dimbokro-Daloa-Man. Ce projet devait à partir du centre de la Côte d'Ivoire, avec point de départ la ville de Dimbokro en tenant compte d'arrêt des stations dans les régions fertiles de l'Ouest du pays telles Daloa et Man, pour aboutir à la Guinée voisine. Malheureusement, ce projet fut à son tour abandonné.

La région de l'Indenié³ étant réputée pour sa production de cacao, un projet de chemin de fer fut envisagé en 1927 (Semi, 1979, p.135). Le tronçon routier qui reliait Agboville à Abengourou était impraticable en saison de pluie. Cette région agricole, riche par ses productions avec d'énormes quantités de récoltes (cacao, cola) en provenance de l'Indenié alimentait la région voisine d'Agboville par la voie routière. D'où ce projet de chemin de fer connu sous l'appellation de « la voie ferrée du cacao ». Ce projet rencontra l'adhésion des populations et de l'administration qui l'inscrit au programme des grands travaux de l'Afrique Occidentale Française (AOF), (Semi, 1979, p.136). Pour des problèmes budgétaires, il ne connut pas de début d'exécution.

Le choix de ces différents tracés constituait une étape importante dans le circuit commercial de la colonie de Côte d'Ivoire. La colonie disposait de réels atouts naturels qui contribuaient à son expansion économique. Les productions agricoles constituaient

² Localités du centre de la Côte d'Ivoire

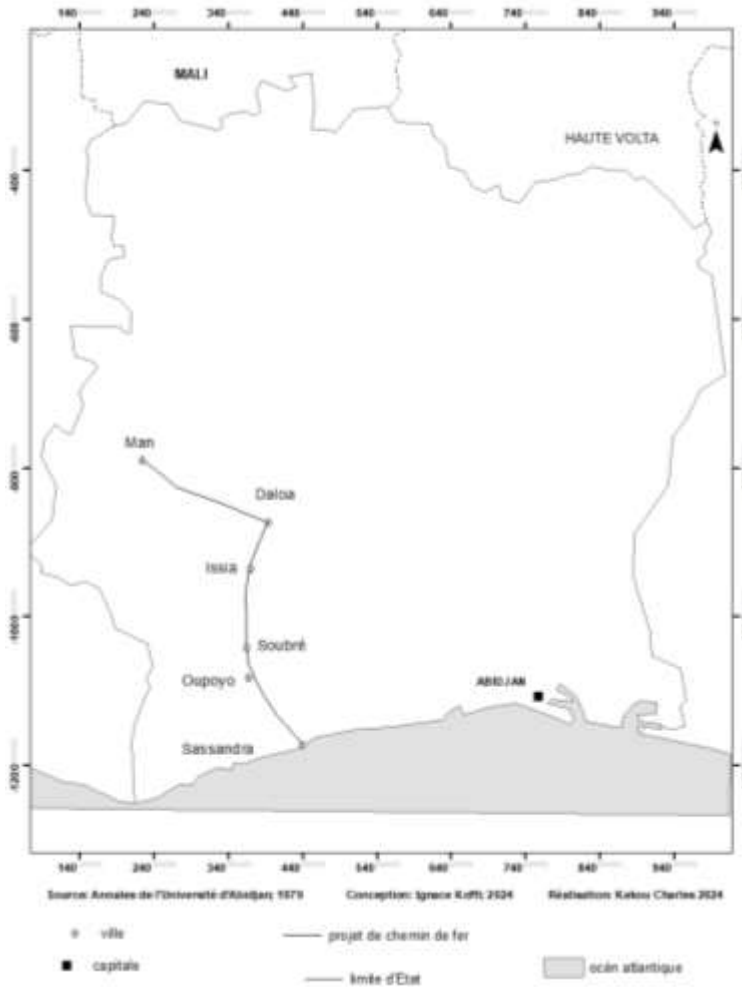
³ Communément appelée Indenié-Djuablin, c'est une région de la Côte d'Ivoire, située dans le district de la Comoé

l'essentiel de ses prestations sur le marché financier et commercial.

Le projet du chemin de fer de Sassandra fut l'un des grands projets en ce qui concerne la construction des voies de communication durant la période coloniale. Il fut à l'initiative d'un ingénieur français, ancien directeur du chemin de fer entre 1924 et 1925 de la Côte d'Ivoire. La construction de ce réseau ferroviaire lui incombait entièrement. Ce projet partant des bords de l'Atlantique devait traverser la région ouest de la colonie riche en forêt dense. Il devait désenclaver sur son parcours la plupart des villages des régions Bété de Soubré, d'Issia, de Daloa et ceux de la région de Man. (Voir carte n° 2). La région de Sassandra avec un débouché maritime comme nous l'avons mentionné plus haut disposait d'un wharf. Ce débarcadère a longtemps inspiré les colons pour la construction du port. Ce wharf constituait la colonne vertébrale de l'activité principale de pêche de la région.

Dans la pratique de la vie courante et surtout dans le domaine économique, toutes les routes, tous les chemins de fer, toutes les voies de communication qui ont pour point de départ ou d'arrivée, une zone portuaire ou maritime, croissent en importance, en activité et sur le plan du développement, surtout si la volonté politique y est manifeste. Ces zones, ces localités connaissent un important trafic commercial et un boom démographique surtout si elles côtoient les zones forestières ou riches en minerais ou produits agricoles d'exportation.

Carte n° 1 : le projet non réalisé du chemin de fer de Sassandra



Source : annales de l'université d'Abidjan, 1979

Ce projet par son tracé apparaît comme le second le plus long de la colonie. Avec son départ de la zone maritime et forestière de

Sassandra, ce projet devait avoir un impact colossal sur la région de l'ouest.

2. L'abandon du projet de chemin de fer de sassandra

2.1. La région de Sassandra, un pôle économique

La région de Sassandra appartient au climat très humide du sud de la Côte d'Ivoire. Le régime climatique subit de fréquentes variations de températures (21 à 35°). Sassandra, située sur le littoral ivoirien et dans le golfe de Guinée fut l'une des premières régions à être découverte par les Européens à la fin du XV^e siècle (DIABATE, 1987, p.267). C'est en 1891 que les Français y jettent ancre. Le littoral ivoirien, long de 515 km se présente comme un espace propice aux activités commerciales. La pêche y est couramment pratiquée et Sassandra a abrité à l'époque un port soutenu par un wharf qui débouche sur des mers de 4 460 km². Au sud, le long du golfe de Guinée, le littoral est constitué d'une bande de sable et de lagunes dans sa partie est, et de falaises dans sa partie ouest. Dans la partie supérieure de la côte, on trouve une vaste plaine suivie d'une région de bas plateaux (altitudes inférieures à 350 m).

La région de Sassandra détient une partie de l'histoire de la Côte d'Ivoire. Découverte en 1471 par des navigateurs portugais, la région, tout comme le fleuve qui la traverse, ont été baptisés San Andrea qui devint par déformation Sassandra. Les populations à l'instar de celles de Grand-Lahou ont longtemps échangé et commercé avec les Anglais et Hollandais (Kouassi, 2022, p.95), surtout grâce à leur maîtrise de pêche aussi bien en mer que dans le fleuve. La région a connu le passage des esclaves, plus précisément dans le village de Bassa⁴. Les traces de ces passages y sont encore. Sassandra, en 1925 fut un pôle de recherche avec la création par l'administration coloniale d'une station de recherche sur le cocotier dans le village de Drewin

⁴ village de Sassandra situé à quelques kilomètres de Drewin

(Ouattara, 2019, p.12). Le village de Drewin a été bâti sur le site de l'ancien village de Bassa. Les Européens ayant apprécié la proximité du site avec l'Atlantique et le paysage de cocotiers ont exproprié les autochtones de leur terre en les délocalisant sur le site actuel du village de Bassa. Cette proximité avec le village des indigènes permettait aux Européens de disposer d'une main d'œuvre. Les populations locales raffolant des vins et spiritueux que leur offraient les Européens étaient très réguliers sur le site occupés par les navigateurs anglais. Ils prenaient plaisir à venir profiter des verres de vins des Européens à telle enseigne que lorsque ceux-ci les voyaient venir dans leur espace, disaient que leurs voisins africains aimaient boire le vin ; les derniers mots, « boire le vin » en anglais étaient « drink win » ou « drinkers of win » que les africains prononçaient *drewin* ; ce qui à la longue devient le nom de la localité occupée par les blancs (KOFFI Legré).

2.2. Causes politiques

Le projet de chemin de fer de Sassandra fut très médiatisé. La presse française en 1923 certainement sous l'impulsion des initiateurs en fit grands échos (Semi, 1979, p.131). Une partie de l'opinion française souhaitait vivement que Sassandra devienne un grand port avec la réalisation du chemin de fer. Pour cette frange de la population française, ce projet à grand rendement devrait à la longue être branché sur le tronçon Abidjan Niger.

Pour une autre frange de l'opinion française, ce projet devait être réalisé avec des embranchements à partir de Daloa en direction de Bouake et de la Guinée. Ce projet de chemin de fer de Sassandra devait avoir plus d'envergure et occasionner plus de gains.

A ces différents avis des populations françaises, une instruction favorable fut donnée pour l'exécution du projet. C'est ainsi qu'en 1930, il fut présenté par le promoteur en la personne de

l'ingénieur français M. Girod, anciennement directeur du chemin de fer de la Côte d'Ivoire entre 1924 et 1925. Celui-ci détenait les droits exclusifs de la construction et d'exploitation sur une période de 60 ans. Cependant, les travaux qui devaient s'exécuter à ses propres frais étaient impartis dans un délai de 13 ans.

2.3. Causes financières

La voie de Sassandra tant souhaitée par les ressortissants européens et la métropole était un tracé important et avait pour principal objectif de faciliter et asseoir le transit avec des ramifications sur une partie du pays. Fait très important, c'était sa pénétration dans la colonie de la Guinée voisine.

Sassandra, ville côtière avec un important débouché maritime avait tous les atouts pour devenir un grand port. Déjà l'existence de ce port colonial appelé wharf avait donné un regain d'activité à la région. La construction du chemin de fer devait renforcer les capacités de ce port. Ce chemin de fer, non seulement devait traverser toute la zone forestière de l'ouest de la Côte d'Ivoire mais également la desservir. La localité, devait en retour recevoir les produits en provenance du soudan français et de la Haute Volta (semi, 1979, p.131). Des prévisions avaient même été émises par l'ingénieur français Girod et ses associés : le trafic en 1947, devait atteindre les 60000 tonnes dont 40000 à l'exportation et 20000 à l'importation.

Cette étude nous a permis de voir les intentions des colons à l'endroit de la colonie et leurs projets de mise en valeur de la colonie. La région de Sassandra, zone forestière par excellence avec son débouché maritime, se disposait à un avenir économique décisif au vu de ses richesses. D'où cette volonté manifeste d'en faire un point de ralliement et de transit des produits forestiers. L'ouest ivoirien devait être relié au centre du pays. La liaison Bouaké-Sassandra aurait provoqué un flux

important, un déplacement massif des populations. Ce qui certifie de l'évidence d'une main d'œuvre.

Autre fait important, les soumissionnaires du projet de chemin de fer de Sassandra qui devait relier la Guinée aurait permis de donner plus de poids à l'économie ivoirienne et aurait permis d'établir le parallèle avec le tracé Abidjan-Niger. Le chemin de fer faisant partie des réalisations socio-économiques, la réalisation du projet de Sassandra aurait eu un impact sur la vie des populations et aurait permis le désenclavement de nombreuses localités à l'instar de celui Abidjan-Niger.

Conclusion

Le phénomène d'enrichissement, de domination et d'exploitation de la colonie par les métropolitains constitue le fait marquant de la phase coloniale ; surtout de la période 1930 jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale. L'entreprise coloniale prenait ses fondements sur l'empire colonial. De ce fait, des stratégies devaient être mises en place pour y parvenir, parmi celles-ci, la réalisation des voies de communication. Le réseau routier et le chemin de fer ont de ce fait constitué au cours de la période coloniale, les plus importants travaux d'équipement. Nécessaires et indispensables pour le désenclavement et le développement de la colonie de Côte d'Ivoire, même s'ils ne bénéficièrent pas des ressources nécessaires à leur réalisation (Anouma, 2018, p.96).

L'exécution du projet du chemin de fer de Sassandra était une opportunité pour booster les échanges entre la Côte d'Ivoire et la Guinée tout en permettant aux localités de cette partie sylvestre de bénéficier des retombées du trafic ferroviaire. Malheureusement la non réalisation de certains projets de chemins de fer en colonie de Côte d'Ivoire, surtout de celui qui constitue le socle de notre étude résulte d'une part du manque de financement ; en effet, l'implication financière de la

métropole n'a pas été effective dans ces projets qui pour la plupart étaient laissés à l'initiative de certains colons et parfois à l'appréciation des populations locales.

D'autre part, elle résulte également de l'absence de volonté politique ; la période de la deuxième guerre mondiale n'a pas permis un regard effectif de la métropole sur ces projets jugés onéreux. L'exécution étant laissée à l'initiative de l'entrepreneur et investisseur faisait courir des risques énormes à ce dernier.

Après notre indépendance, nos autorités auraient pu reprendre les projets abandonnés par les colons, surtout ceux interrompus ou non réalisés à cause des périodes d'incertitude liées à la seconde guerre mondiale. C'est donc une occasion à l'endroit des décideurs afin de ressortir des tiroirs certains projets datant de l'époque coloniale et pour lesquelles des études ont été menées pour voir s'ils sont encore d'actualité.

Références bibliographiques

Anouma .R.P. (2018). *Côte d'Ivoire naissance et devenir d'une nation*, Abidjan : Editions FHB, 250p

DIABATE H. (1987). *Les fondements de la nation ivoirienne, chapitre VII, l'arrivée des Européens*, Abidjan : Mémorial de la Côte d'Ivoire, tome 1, (Ami), pp. 267-276

KIPRE P. (1987), *la Côte d'Ivoire coloniale*, Abidjan : Mémorial de la Côte d'Ivoire, tome second, (Ami), p.86

Kouassi A. M. M(2022). *Kpandadon dans la traite atlantique, dynamisme et mutations d'un village entrepôt du XVIIème –XIXe siècle*, Abidjan : mémoire de master, université Felix Houphouët-Boigny

OUATTARA T. F. (2019). *Histoire de l'Institut d'Histoire, d'Art et d'Archéologie Africains (IHAAA), université Felix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire (1969-2017)*, Abidjan : Editions FHB, 85p

SEMI Bi Z. (1979). *Projets ferroviaires abandonnés en Côte d'Ivoire (1904-1940)*. Abidjan, in *Annales de l'université d'Abidjan*, série I, tome VII, p.120

Vitoux .A. Doulouroux .A. (1989). *Histoires des douanes ivoiriennes 1889-1989*, Abidjan : IPNEPT, 366p