

## Le chemin de fer en Haute-Volta

par Jean-Jacques Fadeuilhe\*

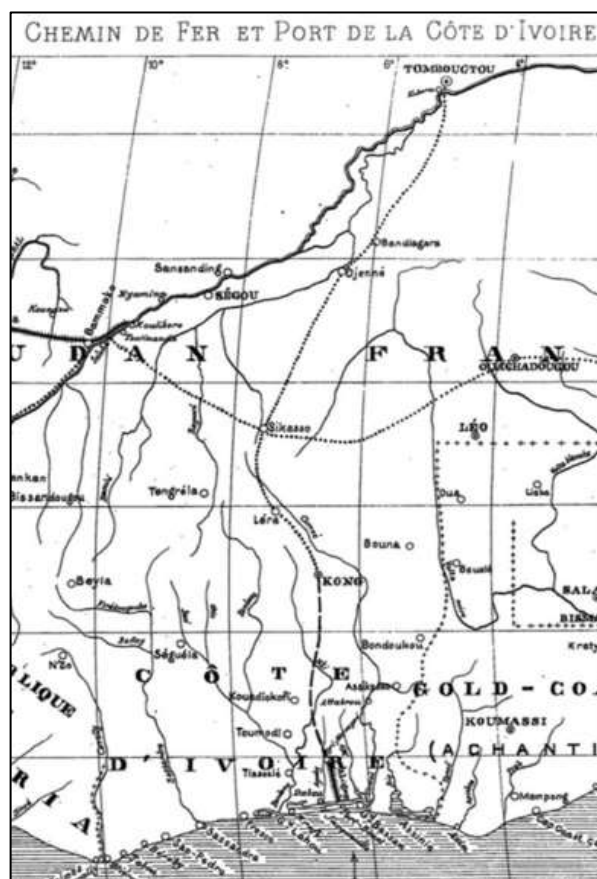


La desserte des territoires afin d'en faciliter la mise en valeur fut une préoccupation importante de l'administration coloniale. Le choix se porta d'abord sur l'utilisation des voies navigables (fleuve Sénégal dans ses biefs utilisables, cordon littoral en Côte d'Ivoire et cours inférieurs de la Comoé et du Bandama, etc.). Puis fut entrepris le développement d'un réseau de pistes caravanières praticables en toutes saisons (parfois sur le tracé des anciennes pistes commerciales de la kola, du sel ou de l'or) et le long desquelles on posa des lignes télégraphiques. Mais très vite la question du chemin de fer se posa<sup>1</sup>.

De 1890 à 1910 les principes directeurs d'un schéma de transport ferroviaire furent étudiés et les grandes décisions arrêtées.

Puis, après un démarrage relativement rapide compte tenu des moyens techniques et financiers alloués à ces projets, il y eut un ralentissement après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale dû notamment au développement de la concurrence du transport automobile. Mais le chemin de fer ne fut jamais oublié même s'il fallut près de 50 ans après les premières décisions opérationnelles pour qu'il arrive jusqu'à Ouagadougou. En 1900, Paris et le Gouvernement Général de l'AOF ont une vision globale de la politique des transports et leur objectif est de disposer d'un réseau interconnecté avec des lignes partant de la côte vers l'intérieur, et une ligne dans le Sahel reliant l'ensemble de ces pénétrantes<sup>2</sup>. Le futur territoire de la Haute-Volta (créée en 1920) devait être desservi par la transversale partant de Dakar et reliant Bamako, Sikasso, Ouagadougou, Fada, pour aboutir à Karimama. Au départ d'Abidjan un chemin de fer devait rejoindre Kong, Léré, Sikasso, Djenné, Bandiagara et Tombouctou avant de poursuivre vers Alger par le Transsaharien. Des liaisons avec les réseaux des colonies britanniques étaient envisagées. Le tracé du réseau de chemin de fer d'AOF évolua régulièrement, et des tronçons entiers ne furent jamais réalisés. Finalement la Haute-Volta fut desservie au départ d'Abidjan et le Niger ne fut jamais atteint.

C'est fin 1903 que les travaux du Chemin de Fer de la Côte d'Ivoire démarrèrent à Abidjan, qui n'était alors qu'un petit poste au bord de la lagune Ébrié situé à un



\* L'auteur prépare actuellement pour *Images & Mémoires* une exposition itinérante consacrée au Réseau Abidjan-Niger, qui devrait être accueillie, en 2014, à Abidjan, Bouaké, Bobo-Dioulasso et Ouagadougou.

<sup>1</sup> Si les premières voitures automobiles circulèrent de manière significative en Europe et aux États-Unis dès le début du XX<sup>e</sup> siècle ce n'est véritablement qu'après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale qu'il y eut un grand essor de l'automobile. Faute de routes adaptées ce n'est qu'en 1912 que fut importée la première voiture en Côte d'Ivoire.

<sup>2</sup> "L'objectif qui se présente avec évidence consiste à faire partir d'un point convenablement choisi sur le littoral de chacune des quatre colonies côtières une ligne de pénétration aboutissant au bassin du Niger. On peut concevoir ensuite que les extrémités de ces quatre lignes seront réunies ultérieurement par une ligne transversale qui sera leur base commune". Ces deux idées simples suffisent à déterminer le schéma général du réseau de l'ouest africain. (*Rapport GG AOF 1908*).

emplacement jugé favorable pour la création d'un port en eau profonde. Bouaké (km. 316) fut relié à Abidjan en 1912. Les travaux s'interrompirent là dans un premier temps pour poursuivre les études et fixer des priorités (poursuivre vers le nord ou créer une branche vers Man et Kankan en Guinée au départ de Dimbokro). Puis, une fois la décision de poursuivre prise, la guerre déclenchée en Europe ne permit pas le redémarrage des travaux. Ceux-ci reprirent en 1919 et le tronçon Bouaké-Katiola (km. 371) soit 55 km a été ouvert à l'exploitation le 1er septembre 1923. La ligne jusqu'à Tafiré (km. 488) a été mise en exploitation le 1er janvier 1928. Partis de Tafiré fin 1927, les travaux se poursuivirent à un rythme soutenu grâce à la mise en œuvre de nouveaux moyens techniques en quantité appropriée, comme les pelles mécaniques à vapeur, les bétonnières, les compresseurs, les concasseurs.



*Bétonnière sur la plateforme* (Cliché Génie Militaire)

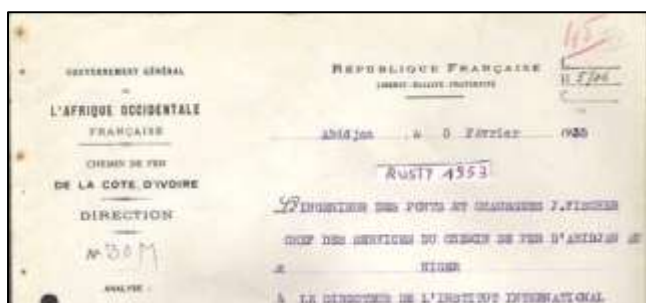
Ferkessédougou au km. 559 fut atteint en octobre 1929 et mis en exploitation le 1er janvier 1930. Le tronçon Ferkessédougou-Ouangolodougou (km. 606) a été ouvert le 1er juin 1931 tandis que la gare de La Léraba au km. 627 était ouverte le 1<sup>er</sup> mai 1932.

Au km. 630 le chemin de fer pénètre sur le territoire de la Haute-Volta où les premières gares Yendéré (km. 641) et Niangoloko (km. 651) sont ouvertes au trafic le 1er mai 1932. La section entre Niangoloko (km. 651) et la gare de Banfora (km. 698) sera ouverte au trafic marchandises le 1er septembre 1932, et au trafic complet des voyageurs en janvier 1933. Les travaux se poursuivront activement et la gare de Péni (km. 737) est ouverte au trafic le 1<sup>er</sup> août 1933.



*La gare de Banfora* (Archives Nationales Outre-Mer)

Enfin la gare de Bobo-Dioulasso (km. 796), terminus momentané de la voie exploitée, est ouverte au trafic restreint en décembre 1933, et au trafic complet en février 1934. Ici s'arrête le rôle du Génie Militaire français et les travaux essentiellement réalisés en régie. Il existe désormais des entreprises implantées en Côte d'Ivoire (le Territoire de la Haute-Volta a été intégré à la Côte d'Ivoire de 1932 à 1947) et l'administration passera désormais des appels d'offres pour réaliser les travaux.



Les travaux de construction entre Bobo-Dioulasso et Ouagadougou ont démarré en 1939. Toutefois en raison de la guerre et des difficultés d'approvisionnement les travaux furent très vite ralentis.

Après la guerre une nouvelle organisation fut mise en place et le Réseau Abidjan-Niger fut géré (comme les trois autres réseaux d'AOF : Bénin-Niger, Conakry-Niger et Dakar-Niger) par la Régie fédérale des Chemins de fer de l'A.O.F., créée en 1946, et dont le siège se trouvait à Dakar. Celle-ci se trouvait placée sous la dépendance directe de la Régie Générale des Chemins de Fer Coloniaux<sup>3</sup>. Dans le même temps, poussés par les

<sup>3</sup> L'organisation de cette régie était fixée par une loi du 28 février 1944 et son siège était à Paris. Cette régie deviendra après 1946 l'Office central des chemins de fer de la France d'Outre-Mer. Après l'éclatement de la Fédération d'AOF la Régie Fédérale fut dissoute le 1<sup>er</sup> avril 1959 et le Réseau Abidjan-Niger transféré à la Régie Abidjan-Niger, organisme géré par les deux États.

nouvelles autorités locales élues et le Moro Naba, les travaux du chemin de fer du Mossi reprirent activement en 1946.

Les technologies avaient changé: il fallut construire une usine pour fabriquer des traverses en béton à Bobo-Dioulasso afin de remplacer les traverses métalliques utilisées jusque-là.

Les travaux étaient fractionnés en quatre lots<sup>4</sup> :

- Bobo-Dioulasso à Bereba : 90 kilomètres
- Bereba à Pompoy : 59 km
- Pompoy à Koudougou : 107 km
- Koudougou à Ouagadougou 93 km,

Un parc important d'engins de travaux publics fut affecté au chantier : bulldozers, graders, rouleaux compresseurs, camions citerne.



Clichés François Kollar - ANOM



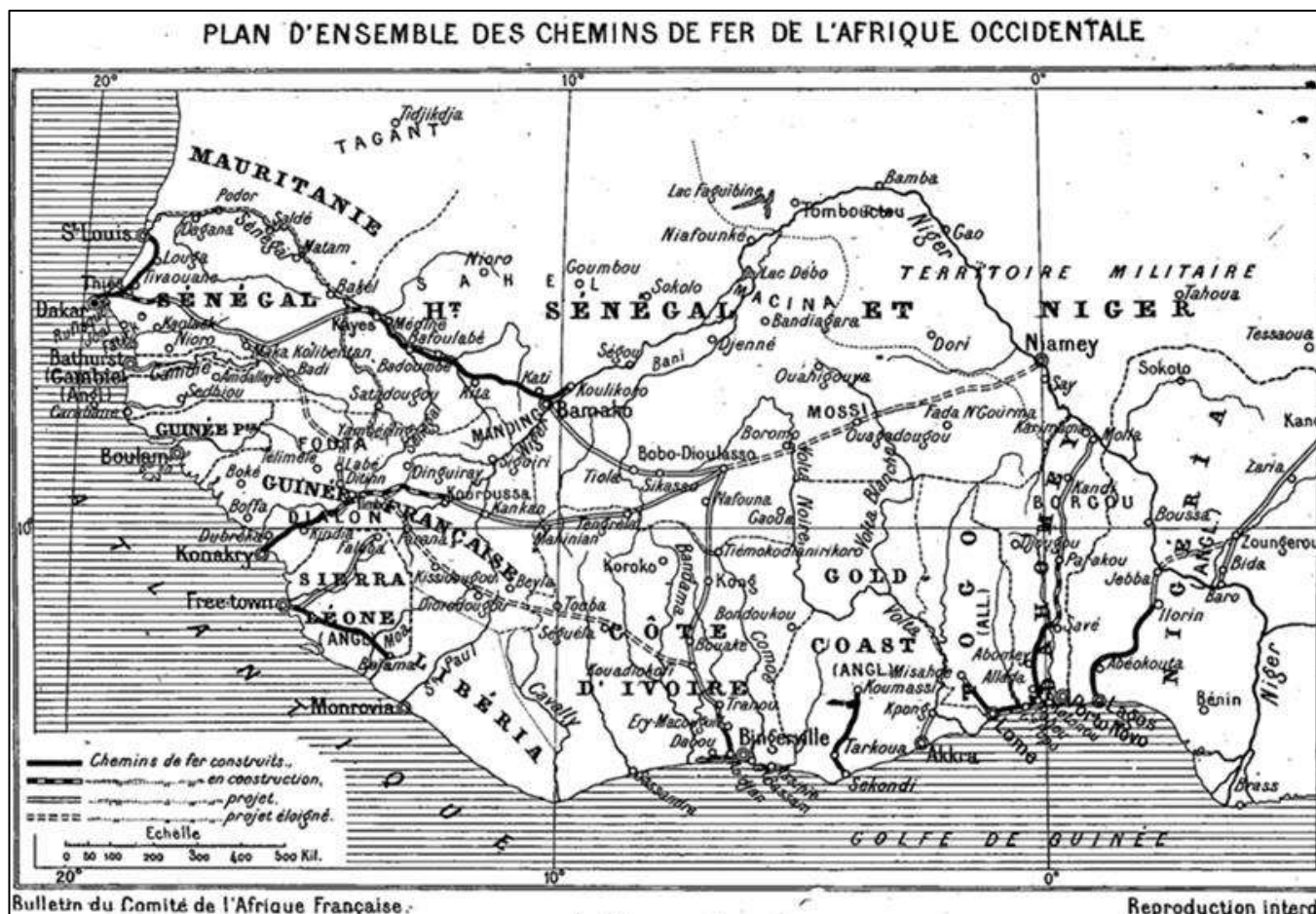
La pose des rails s'acheva en octobre 1954 et ce fut une nouvelle pause dans la réalisation du chemin de fer<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Bobo-Dioulasso (km. 796), Bereba (km. 886), Pompoy (km. 945), Koudougou (km.1052), Ouagadougou (km. 1145).



La gare de Ouagadougou (Revue Tropiques)

Pour terminer, jetons un coup d'œil sur ce document publié vers 1910 et proposant un schéma directeur des liaisons ferroviaires en Afrique Occidentale.



Bulletin du Comité de l'Afrique Française.

Reproduction interdite

<sup>5</sup> Un prolongement jusqu'à Kaya a été réalisé en 1985. L'objectif était de joindre le gisement de manganèse de Tambao, 200 km plus au Nord.