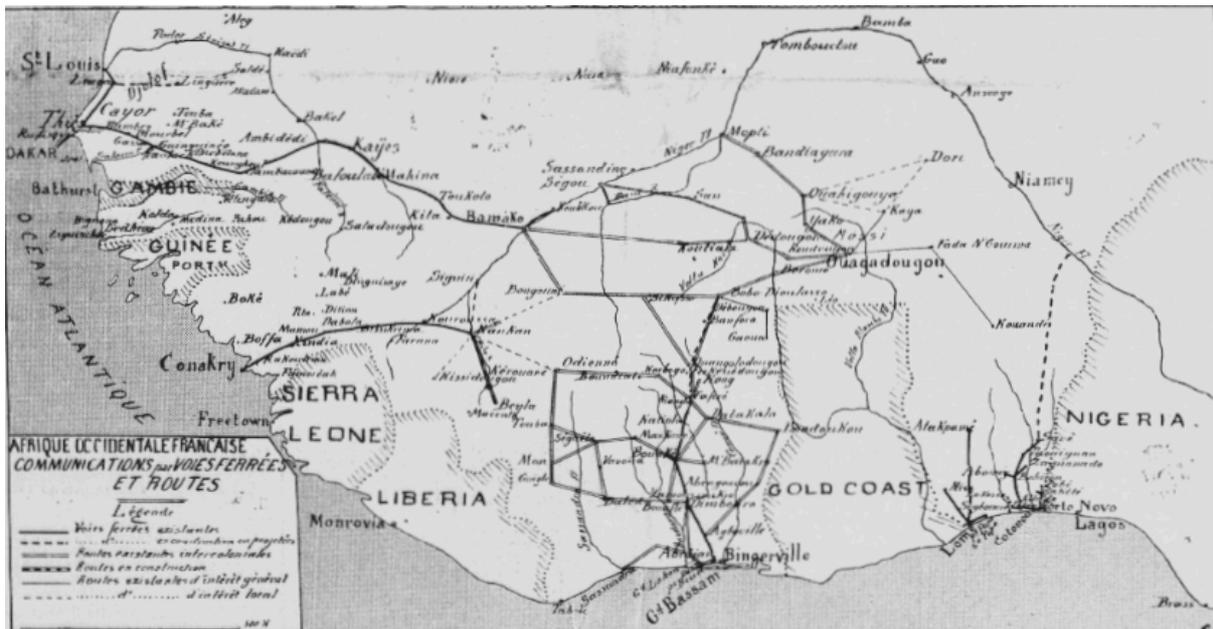


LES CHEMINS DE FER EN AOF (1927)

LES CHEMINS DE FER EN AOF
par Édouard Néron,
sénateur de la Haute-Loire,
vice-président de la commission des douanes.
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)



L'Afrique Occidentale Française, assez bien arrosée cependant dans son ensemble, notamment dans sa partie méridionale, n'a pas été dotée par la nature des voies d'eau navigables permettant l'accès facile de toutes les régions de son vaste territoire. En dehors du Sénégal, dont le cours n'est praticable jusqu'à Kayes aux navires de haute mer que durant une courte période annuelle, et du Niger qui ceinture les contrées soudanaises, mais ne les dessert qu'en partie, les autres rivières de l'Ouest-Africain, coupées de seuils rocheux, ne permettent pas l'acheminement pratique vers la côte des produits de l'intérieur destinés à l'exportation, ni la répartition aisée jusque dans les régions les plus reculées des marchandises européennes. La mise en valeur du pays a donc été subordonnée à la création d'un réseau de voies de communication voies ferrées et routes susceptible de remédier à cet inconvénient.

La construction du premier chemin de fer au Sénégal remonte à 1881. Dès 1863, Faidherbe, le premier, avait eu l'idée géniale de joindre par le rail les côtes de l'Atlantique aux plaines fertiles arrosées par le Niger. Reprise un peu plus tard, cette idée, pour des raisons financières, fut modifiée en partie ; il fut décidé d'exécuter le travail en deux tronçons et d'utiliser, entre Saint-Louis et Kayes, le fleuve Sénégal La première partie, qui constitue le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, fut inaugurée en 1885 ; quant à la ligne de Kayes au Niger, elle ne fut ouverte au trafic qu'en 1905.

Vers cette même époque, les autres colonies du groupe, dont l'occupation, puis la pacification s'achevaient, avaient entrepris, chacune sur leur territoire, la construction

d'une voie ferrée de pénétration à peu près centrale, en même temps voie impériale et voie économique. Partant d'un point de la côte port présent ou à venir Conakry, Abidjan ou Cotonou, ces lignes se dirigeaient, en restant à égale distance des enclaves étrangères limitrophes, presque en droite ligne vers un but qui n'avait pas été déterminé, mais qui semblait devoir se trouver approximativement au centre de la grande boucle que décrit le Niger.

En 1904, dès la création du gouvernement général, M. Roume conçut le plan d'unir toutes ces voies ferrées de Guinée, de Côte d'Ivoire et du Dahomey, en les faisant aboutir à une grande transversale partant de Dakar, et desservant l'ensemble de la colonie d'ouest en est. Ainsi fut amorcée la construction du chemin de fer de Thiès à Kayes qui, supprimant la coupure qui existait entre le Dakar-Saint-Louis et le Kayes-Niger, permet, depuis le 1^{er} janvier 1924, la jonction directe par le rail de la capitale de la Fédération, Dakar, au chef-lieu du Soudan Français situé sur les rives du Niger, Bamako.

La guerre qui, pendant cinq années, a interrompu les travaux et n'a permis de les reprendre ensuite, en raison de circonstances économiques nouvelles, que sur un rythme ralenti, a laissé ces voies ferrées isolées les unes des autres.

Mais il est permis d'espérer qu'un avenir rapproché verra la jonction de certaines d'entre elles tout au moins, non pas peut-être selon la conception primitive de M. Roume, mais selon un nouveau programme répondant principalement à des considérations d'ordre économique.

Quel que puisse être l'avenir à cet égard, un fait est, dès à présent, patent : c'est l'essor magnifique donné à toutes ces possessions par la construction des différentes lignes existantes.

Partout, peut-on dire, les résultats ont dépassé les prévisions les plus optimistes. Faut-il citer à cet égard les effets presque prodigieux qu'a eus sur la production des arachides au Sénégal l'établissement du Dakar-Saint-Louis ? Alors qu'en 1880, les exportations de la précieuse graine sénégalaise ne dépassaient pas 35.000 tonnes, dès 1895 la culture se répandait à tel point dans les régions avoisinant la ligne que les sorties atteignaient déjà 50.000 tonnes pour atteindre 140.000 tonnes en 1900 et 225.000 tonnes en 1910. Plus récemment, les effets de la construction du Thiès-Kayes sont encore plus frappants ; ouvert au trafic le 1^{er} janvier 1924, les exportations d'arachides du Sénégal sont passées de 269.000 tonnes en 1923 à 490.000 tonnes en 1926 ! Le long de ces deux lignes, le rail a réellement créé la vie et ouvert au commerce des régions jusqu'alors désertes et improductives; des centres urbains, dont certains atteignent déjà une réelle importance se sont fondés et attirent trafiquants et indigènes.

Le même phénomène s'est renouvelé dans les autres colonies et il est certain, par exemple, que la colonie de la Haute-Volta n'a pu s'ouvrir à la vie économique et participer à l'ensemble du trafic de l'Afrique Occidentale Française que par les facilités que lui apportait la ligne de la Côte d'Ivoire, à laquelle elle est reliée par plusieurs routes automobilisables.

En Afrique Occidentale Française, comme dans tous les pays neufs, s'est vérifiée une fois de plus cette vérité que la mise en valeur est intimement liée aux progrès de l'outillage économique, dont les voies fermées constituent la base principale.

Les voies ferrées principales de l'Afrique Occidentale Française actuellement en exploitation forment six chemins de fer différents : le Dakar-Saint-Louis (longueur 263 km.) et le Central Dahoméen (294 km.) exploités par des Compagnies concessionnaires ; le Thiès-Niger (1.253 km.), le Conakry-Niger (662 km), le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire (453 km.) et l'Est-Dahoméen (81 km) exploités en régie par l'Administration. La longueur totale de ces lignes est de 3.006 km.

Trois lignes sont en construction : celle de Louga (escale de Dakar-Saint-Louis) à Linguère dont la longueur sera d'environ 130 km; le prolongement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, et le chemin de fer de Porto-Novo à Cotonou (longueur 32 km.) destiné à relier l'Est-Dahoméen au Central-Dahoméen.

D'autres lignes sont en projet. Le chemin de fer de la Côte d'Ivoire, outre qu'il doit être prolongé jusqu'à Bobo-Dioulasso, va être relié à la mer, au wharf de Port-Bouet en construction, et au wharf de Grand-Bassam (environ 40 km.). Le Central Dahoméen doit être poussé jusqu'au Niger (environ 500 km.). Grand-Popo (Dahomey) doit être relié à Segboroué au chemin de fer précité et à Locossa.

Tous ces chemins de fer, à l'exclusion du dernier qui doit être à voie de 0,60, sont construits ou doivent l'être en voie d'un mètre.

On peut en outre citer quelques chemins de fer d'intérêt secondaire, tous à voie de 0,60 : au Soudan, la ligne de Ségou au Bani (longueur 51 km.), au Dahomey, le chemin de fer d'Abomey à Bohicon (gare du Central Dahoméen) et Zagnanado (dont la longueur est de 50 km.) exploité en régie ; et, en projet, au Sénégal la ligne qui doit relier Diourbel à M'Baké et Iouba et celle de la Casamance.

La longueur totale des voies ferrées de l' A. O. F. après la réalisation des lignes projetées sera d'environ 4.500 km., entièrement à voie unique.

CHEMIN DE FER DE DAKAR À SAINT-LOUIS

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chfer_Dakar-Saint-Louis.pdf

La construction et l'exploitation de la ligne du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ont été concédées à une Compagnie en vertu d'une convention passée avec l'État et approuvée par la loi du 29 juin 1882.

Cette ligne, dont la longueur totale est de 263 km, a été construite de 1882 à 1885. L'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 6 juillet 1885. Son établissement a coûté 22.244.000 francs, soit 84.600 francs par km.

Partant de Dakar, capitale et principal port-de l' A.O.F., la voie longe la côte jusqu'à Rufisque (kilomètres 29) centre du commerce des arachides du Sénégal et port qui est encore actuellement utilisé pour exporter la plus grosse partie de la récolte de cette colonie. La voie se dirige ensuite vers l'est jusqu'à Thiès (au km 71), origine du chemin de fer de Thiès au Niger ; puis elle remonte parallèlement à la côte jusqu'à Louga (km. 192), escale très importante, tête de ligne du chemin de fer de Louga à Linguère, et enfin s'infléchit vers le nord-ouest pour aboutir à Saint-Louis (kilomètre 263), capitale du Sénégal et port sur le fleuve qui a donné son nom à cette colonie. Cette ligne de chemin de fer réunit donc les deux plus importants centres de l'A.O.F., traverse le Cayor, qui est la zone principale de la culture de l'arachide, et est en relation avec l'arrière-pays par la ligne de Thiès à Koulikoro dont la longueur est de 1.220 km, et par le fleuve Sénégal qui est navigable, en période de crues (du 15 juillet au 15 novembre) jusqu'à Kayes, localité desservie par le Thiès-Niger (au km 670). Le chemin de fer de Louga à Linguère, actuellement en construction, mettra en outre le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, directement en rapport avec le Djoloff, région où la culture de l'arachide pourra atteindre un grand développement.

Pour le tracé de la ligne, on a fixé, pour les pentes et les rampes, un maximum de 15 millimètres par mètre, et, pour les courbes un rayon minimum de 150 mètres

Mais ces caractéristiques ont été ou vont être dans un avenir prochain, sérieusement améliorées ; la rampe fondamentale sera abaissée à, au plus, 10 m/m, et le rayon minimum porté à 300 m.

En dehors des gares terminus, il existe seize gares ou stations intermédiaires.

La largeur de la voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails est de un mètre.

À l'origine, elle a été constituée avec des rails pesant 20 kg au mètre, que la Compagnie remplace progressivement par des rails pesant 30 kg pour permettre la circulation d'un matériel plus lourd qui est rendue nécessaire par l'accroissement du trafic.

Le parc total de matériel de traction et roulant était constitué, à la date du 31 décembre 1926, par : 44 locomotives, 78 voitures à voyageurs, 20 fourgons, 630 wagons à marchandises et 20 wagons de service.

Le trafic voyageurs et marchandises de ce chemin de fer, depuis son ouverture à l'exploitation, est résumé dans le tableau ci-après :

Années	Nb de voyageurs transportés	Tonnage marchandises P. V. et G. V.
1884	49.328	13.620
1885	100.877	28.180
1886	112.518	20.600
1887	154.732	25.327
1888	187.154	50.921
1889	159.626	37.998
1890	148.007	32.663
1891	155.880	36.067
1892	201.387	53.251
1893	223.886	61.107
1894	206.787	68.720
1895	173.591	49.553
1896	166.288	57.692
1897	171.432	63.317
1898	121.124	83.306
1899	236.003	96.339
1900	216.112	114.220
1901	354.721	158.039
1902	345.952	106.965
1903	346.435	125.530
1904	310.970	106.362
1905	286.801	262.023
1906	331.693	85.613

1907	404.166	154.229
1908	436.436	173.845
1909	578.404	310.862
1910	690.272	313.428
1911	501.994	180.892
1912	486.844	180.933
1913	631.091	258.590
1914	548.409	238.829
1915	409.355	217.850
1916	705-151	149.494
1917	597-817	166.383
1918	614.876	248.514
1919	478.887	229.151
1920	572-365	260.234
1921	571.766	226.889
1922	595.15	211.296
1923	691.047	256.127
1924	773-053	253.754
1925	1.042.217	383.391
1926	951781	433-944

Les tonnages des principaux produits transportés en 1926 sont donnés ci-dessous :

En Grande Vitesse (tonnes)

Bagages	695
Messageries, marchandises diverses	9.340
Total	10.035

En Petite Vitesse (tonnes)

Arachides	229.041
Mil	3.019
Céréales et farines	12.157
Vins, vinaigres, esprits	3.385
Fontes, fers, métaux	1.606
Matières et objets manufacturés	32.082

Matériaux de construction	31-752
Combustibles	5.783
Pierres	1.822
Sacs et emballages vides en retour	3.779
Divers	27.125
Transports en service	13.646
Réquisitions	58.712
Total	423.909

Les tarifs généraux et spéciaux de grande et de petite vitesse sont réunis dans un même recueil. Le plan de ce recueil et les conditions de transport qu'il fixe sont sensiblement les mêmes que ceux qui ont été adoptés pour les chemins de fer de la Métropole (cette remarque s'applique, d'ailleurs, aux recueils de tarifs des autres chemins de fer de l'A. O. F.).

Les tarifs du Dakar-Saint-Louis, sauf de très rares exceptions, ne sont pas dégressifs en raison de la faible longueur de sa ligne.

Il existe trois classes de voyageurs dont les prix par voyageur et par km sont fixés comme suit :

Première classe, billets simples : 0,65 : aller et retour : 1,17.

Deuxième classe, billets simples : 0,455 : aller et retour : 0,819

Troisième classe, billets simples : 0,26 ; aller et retour : 0,468

Les excédents de bagages, les messageries et les denrées sont taxés à raison de 3 fr. 90 par tonne et par km.

Parmi les tarifs spéciaux de grande-vitesse, on peut citer : le G. V. n° 4 relatif aux transports d'animaux vivants en cages ou paniers et des denrées, qui sont taxés à raison de 1 fr. 55 par tonne et par km ; le G. V. n° 6 billets collectifs comportant une réduction de moitié sur les prix du plein tarif pour les sociétés voyageant par groupe de six personnes au minimum ; le G. V. n° 7 cartes donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif ; le G. V. n° 8 applicable aux petits colis de ravitaillement et produits pharmaceutiques dont le poids n'excède pas 5 kg, taxés à raison de 2 fr. 60, quelle que soit la distance.

En petite vitesse, les marchandises sont divisées au tarif général en trois classes, taxées comme suit par tonne et par km :

Première classe : 1 fr. 404.

Deuxième classe : 0 fr. 936.

Troisième classe : 0 fr. 702.

Les principaux produits du pays sont repris aux tarifs spéciaux; c'est ainsi qu'au P. V. n° 4, les arachides sont taxées à raison de 0,702 la tonne kilométrique et le riz du pays, le mil et le maïs à raison de 0,594. Au P.V. n° 10, les animaux vivants (bœufs, chevaux, moutons, etc.), sont taxés au wagon complet à raison de : 1 fr. 584 par wagon à deux essieux et par km et 3,564 par wagon à quatre essieux et par km.

Au P.V. n° 15 les matériaux de construction sont divisés en trois catégories et taxés à raison de 0 fr. 8424, 0 fr. 702 ou 0 fr. 468 par tonne et par km suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Les résultats de l'exploitation, depuis l'année 1884 sont indiqués dans le tableau ci-après :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1884	160.967 96	1.046.961 03	- 885.993 07
1885	673.804 74	2.492.810 94	- 1.819.006 20
1886	707.099 24	3.193.880 43	- 2.486.781 19
1887	792.403 50	2.345.625 40	- 1.553.221 90
1888	1.118.713 61	2.037.267 05	- 918.553 44
1889	968.308 03	2.263.413 93	- 1.295.105 00
1890	903.074 68	1.789.692 51	- 886.617 83
1891	948.333 28	1.677.007 90	- 718,671 71
1892	1.319.702 72	1.606.955 26	- 287.252 54
1893	1.471.965 79	1.569.22714	- 97 261 35
1894	1.512.676 99	1.650.93061	- 138.05362
1895	1.195.545 72	1.617.643 82	- 422.098 10
1896	1.231.818 43	1321.333 00	- 89.514 57
1897	1.320.101 87	1.414.074 17	- 93-972 30
1898	1.775.491 27	1.497.686 6	277.804 58
1899	2.052.432 76	1.936.492 08	121.940 68
1900	2.131.268 27	1.636.192 56	475.075 71
1901	3.180.598 07	2.160.762 89	1.019.835 18
1902	2 518 536 51	1.923.353 33	595.183 18
1903	2.702.870 89	1.900.429 22	802.441 67
1904	2.473.052 14	1.675.923 53	797.128 61
1905	2.305.702 50	1.625.916 14	879.736 36
1906	2.162.845 24	1.484.134 24	678.711 00
1907	3.126.216 01	1.579.491 44	1.546.724 57
1908	3.541.166 39	2.005.429 25	1.535.737 14
1909	4.343-418 45	2.020.305 59	2.323.112 86
1910	4.884.798 97	2.430.301 63	2.454.497 34
1911	3.469.528 85	2.250.021 95	1.219.506 90
1912	3.626.214 44	2.418.028 62	1.208.185 82

1913	4.645.602 02	2.556.964 68	1.2.088.637 34
1914	4.500.386 91	2,585.997 82	1.914.389 09
1915	3.324.994 98	2.296.404 95	1.028.590 03
1916	3.550-357 15	2.299.589 55	1.250.767 60
1917	3.751.952 81	2.724.193 22	1.027.759 59
1918	5.333.247 04	4.257.813 58	1.075434.46
1919	5.643.167 36	5.507.487 75	135.679 61
1920	12.379.588 04	11.306.064 26	1.073.523 78
1921	14.611.981 90	12.654.429 99	1.957.551 91
1922	15.412.588 93	9.187.432 69	6.225-156 24
1923	17.477.770 97	11.702.2490 00	5.775.521 57
1924	20.344-736 81	10,776.688 57	9.568.048 24
1925	31.275.783 52	1511659.831 46	15.615.952 06
1926	33.839-947 94	20.265.940 70	13.574.007 24

CHEMIN DE FER DE LOUGA À LINGUERE

La construction du chemin de fer de Louga à Linguère a été commencée au début de cette année. Un premier tronçon pourra être ouvert à l'exploitation vers la fin de l'année prochaine, En raison de sa situation et de sa faible longueur (130 km), il a été décidé d'affermier, pour une période de vingt-cinq ans, son exploitation à la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

La ligne, partant de Louga, se dirige vers l'est en traversant le Djoloff. Pour son tracé, on a fixé les caractéristiques suivantes : rampe fondamentale 15 m/m par mètre et rayon minimum des courbes 300 mètres..Mais, comme le terrain est peu accidenté, ces limites ne seront pas atteintes en pratique. La voie, dont l'écartement aura un mètre, sera établie avec du rail pesant 20 kg au mètre.

[Rattaché au Thiès-Niger à compter du 1^{er} mai 1933.]

LE CHEMIN DE FER DE THIÈS AU NIGER

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chfer_Thies-Niger.pdf

Le chemin de fer de Thiès au Niger été formé par la réunion des deux chemins de fer de Kayes au Niger et de Thiès à Kayes, qui a eu lieu le 1^{er} janvier 1924 par le fait de l'achèvement du Thiès-Kayes. La jonction de ces deux lignes met le port de Dakar en communication avec le Niger (à Bamako et à Koulikoro) par une voie ferrée continue de 1.291 km. Pour se faire une idée des conséquences de cette jonction, et des possibilités de développement économique qui en résultent, il est nécessaire d'examiner séparément, jusqu'à la fin de 1924 les sections Kayes-Niger et Thiès-Kayes.

Section Kayes-Niger. — La construction de ce chemin de fer a été commencée en 1881 et il atteignit le km 54. en 1885. Les difficultés rencontrées furent considérables :

la région à desservir n'était pas encore complètement pacifiée, les crédits dont on disposait n'étaient pas distincts de ceux des opérations militaires et l'on n'avait, pour l'approvisionnement des matériaux venant de la métropole, que le fleuve Sénégal, qui n'est accessible, de Saint-Louis à Kayes, à la navigation maritime, que pendant les mois d'août et septembre, et encore dans des conditions souvent précaires. L'état sanitaire du personnel, employé à huit cents km de la côte, dans une région tropicale non encore organisée, a été peu satisfaisant pendant les premières années de la construction. Enfin, les régions traversées sont, en général, assez accidentées et il a fallu franchir de nombreux cours d'eau. Il n'est pas surprenant, dans -ces conditions, que la construction ait été lente et même qu'elle ait été interrompue totalement de 1885 à 1890, Les travaux furent repris en 1891 et, en 1897, 161 km étaient exploités. La longueur de voie ouverte au trafic passa successivement à 179 km en 1899, 231 en 1900 et 250 en 1901, 298 en 1902, 339 en 1903, 475 en 1904. En 1906, le chemin de fer était complètement achevé sur une longueur de 555 km de Kayes à Koulikoro.

L'établissement de cette ligne a coûté 54.626.000 francs, soit 98.400 francs par km.

Elle a été construite dans le but de réunir les deux grandes voies de communications naturelles de l'A. O. F. : le Sénégal et le Niger. À Bamako, elle est en contact avec le bief amont du Niger dont l'origine est à Kouroussa, et à Koulikoro elle rejoint le bief aval qui s'étend jusqu'à Ansongo. Ce chemin de fer mettait donc, avant sa jonction avec le Thiès-Kayes, l'intérieur de l'A.O. F. en communication avec la navigation maritime au port de Kayes, En dehors de ce port, centre indigène assez important, de Bamako capitale du Soudan, agglomération indigène très importante située dans une région fertile, et de Koulikoro, qui assure les échanges avec la navigation du Niger, les escales desservies n'ont que peu d'importance, On peut toutefois citer Toukoto, Kita et Kati, siège du commandement militaire du Soudan.

Le tracé se ressent du relief assez mouvementé des régions traversées et des conditions dans lesquelles la ligne a dû être établie. La rampe fondamentale dépasse par endroits 25 millimètres par mètre, et le rayon des courbes descend jusqu'à 200 mètres. Des travaux de révision partielle sont en cours d'exécution pour ramener toutes les rampes au-dessous de 25 millimètres et porter les rayons des courbes à 300 mètres au minimum. Progressivement, des travaux de plus grande envergure seront entrepris pour ramener la rampe fondamentale à 15 m/m par mètre.

Il existe au total 38 gares ou haltes sur cette section de ligne.

La voie, dont la largeur est de un mètre, a été établie avec des rails pesant. 20 kg au mètre. Ces rails seront remplacés par des rails plus lourds lorsque le développement du trafic justifiera cette modification onéreuse.

Le trafic voyageurs et marchandises du chemin de fer de Kayes au Niger de 1905 à 1923 est résumé dans le tableau ci-après :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises P. V, et G. V.
1905	71 432	19.212.
1906	67.379	35.430
1907	66.077	31.209
1908	56.540	42.982
1909	72.626	24.880
1910	89.158	29.348

1911	118.365	39.376
1912	145.758	42.890
1913	127.851	52-055
1914	134.276	42.299
1915	122.366	31.064
1916	164,307	38.655
1917	148.491	61.042
1918	281.815	59-955
1919	341.743	50.915
1920	374.543	47.917
1921	299.067	42.802
1922	322.515	53.742
1923	388.634	69.266

Pendant. la même période, les résultats de l'exploitation ont été les suivants :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1905	5.339.921 81	3.977.088 38	1.362.833 42
1906	3.873.313 38	3.104.57453	768.73885
1907	3 735.697 52	3.249.110 22	486.587 30
1908	4.554.024 50	3 641.333 31	712.69119
1909	4.135-116 30	3.569.625 97	565.490 06
1910	2.847.398 30	1.855.626 80	991.771 50
1911	2.686.020 27	1.906.431 66	779.588 61
1912	2.490.628 49	1.850.64994	639,97855
1913	2.131.131. 10	1.841.081 52	310.049 58
1914	2.151.047 06	1.797 315 97	353.731 09
1915	1.897.517 45	1.497.784 51	399.742 94
1916	2.188.695 40	1.327.449 94	861.245 46
1917	2.459.089 34	1.137.371 95	1..321.717 32
1918	3.483-971 20	2-814-594 90	669.376 30
1919	3.406.411 78	33.340.380 06	66.031 72

1920	4.720.995 54	3.828.859 62	992.135 92
1921	5.396.921 02	9.213.577 74	- 3.816.656 73
1922	5.353.532 84	7.378.669 06	-2.025,136 22
1923	13.990-368 50	11.171.587 76	2.818.780 74

Section Thiès-Kayes. — La construction de cette ligne a été commencée en 1907. En 1909, le tronçon Thiès-Diourbel (79 km) , fut exploité provisoirement par la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, en vertu d'une convention du 24 décembre 1908 approuvée par le ministre des Colonies, mais à partir du mois de mars 1910, l'Administration le prenait en mains.

Le deuxième tronçon Diourbèl-Guinguinéo a été ouvert à l'exploitation en décembre 1910. Puis la., longueur exploitée fut successivement de 182 km en 1911, 267 en 1912 (dont 245 pour la ligne principale et 22 pour l'embranchement de Guinguinéo à Kaolack), 371 en 1914.

Les travaux furent poursuivis malgré les difficultés résultant de l'état de guerre. On atteignait ainsi successivement sur la ligne principale : les km 395 en 1915, 422 en 1916, ,457 en 1921 et 528 en 1922.

La jonction avec le Kayes-Niger a eu lieu en août 1923.

L'établissement de cette ligne a coûté environ 105 millions, soit environ 157.000 fr. par km.

Le chemin de fer de Thiès à Kayes a été construit. avec le double but de mettre le Soudan en relation avec la mer sans emprunter la voie onéreuse et intermittente du Sénégal, et de desservir des régions susceptibles d'être rapidement mises en valeur, notamment le Baol qui est devenu depuis l'ouverture de l'exploitation du Thiès-Kayes un des principaux centres producteurs d'arachides du Sénégal (pendant la traite 1925-1926, il a été expédié 142.000 par l'ensemble des gares du Dakar-Saint-Louis et 116.000 tonnes par les gares du parcours Thiès-Guinguinéo qui n'a que 144 km).

Ayant son , origine à Thiès, gare commune avec le chemin de fer Dakar-Saint-Louis, la ligne se dirige vers l'est en s'infléchissant légèrement vers le sud, passant ainsi à proximité de la Gambie, et rejoint, par l'itinéraire le plus court, Kayes qui se trouve sensiblement à la même latitude que Thiès. Elle dessert, dans le Baol, Diourbel, centre important qui a expédié 44.000 tonnes d'arachides en 1926 ; puis Guinguinéo, gare de bifurcation où l'embranchement de Kaolack se raccorde avec la ligne principale. Kaolack est un port situé sur le Saloum qui, pour les produits venant de l'intérieur, présente sur Dakar l'avantage -de réduire sensiblement de 185 km la longueur du transport par la voie ferrée, et d'éviter la perception, pour les 71 derniers km (parcours Thiès-Dakar), d'une taxe relativement élevée résultant de la soudure des tarifs avec le Dakar-Saint-Louis. Il résulte de cette situation que Kaolack est utilisé pour l'exportation de la plus grosse partie des produits du pays, expédiés par les gares situées à l'est de Diourbel.

La ligne passe ensuite à Tamba-Counda, très près de la Gambie, puis remonte vers le nord-est et franchit la Falémé, affluent du Sénégal qu'elle rejoint à Ambidédi, après avoir traversé une région peu peuplée. Elle longe ensuite le fleuve jusqu'à Kayes où elle se raccorde (au kme 669) avec la section Kayes-Koulikoro.

En dehors des localités déjà citées, on peut mentionner comme escales importantes : Khombole, Bambey, Gossas, Birkelane et Kounghoul.

La région traversée, de Thiès à Ambidédi est à peu près plate ; le profil de la ligne sur ce parcours est par suite excellent : la rampe fondamentale ne dépasse pas 8 millimètres par mètre et le rayon des courbes y est d'au moins 500 mètres.

Sur le faible parcours d'Ambidédi à Kayes. (44 km) le terrain est un peu plus accidenté ; néanmoins la rampe fondamentale n'y dépasse pas 10 millimètres par mètre.

Le nombre des gares ou haltes de cette section (Thiès et Kayes exclus) est de trente.
 La largeur de la voie est de un mètre, elle a été établie avec du rail standard pesant 26 kg au mètre.

Le trafic voyageur et marchandises du chemin de fer de Thiès à Kayes de 1910 à 1923 est résumé dans le tableau ci-après :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises G. V. et P. V
1910	130.025	78.282
1911	199.638	73.530
1912	132-163	67.577
1913	249.793	76.464
1914	275.995	103.633
1915	167.353	123.885
1916	221.214	62.818
1917	253.889	88.157
1918	249.681	102.893
1919	257.400	135063
1920	347.440	146.624
1921	249.022	125233
1922	322.031	140.840
1923	447-583	132.980

Les résultats de l'exploitation pendant la même période sont donnés dans le tableau suivant :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1910	952 407 37	950-592 49	1.814 88
1911	1.222.234 62	832.680 12	389.554 50
1912	1.188.603 59	1.135.922 01	52.681 58
1913	1.478.632 08	1.448.086 36	30.545 72
1914	1.837.465 20	1.665.587 50	171.877 70
1915	1.676.770 09	1.674.852 62	1.917 47
1916	1.587.930 64	1.708.963 00	- 121.032 06
1917	1.851.412 64	1.550.676 64	300.736 00
1918	2.860.088 52	2.311.783 21	548.305 31

1919	3.163.809 32	3.190.463 19	- 26.65387
1920	6.427.171 84	558.37094	845.800 90
1921	8.293.238 46	8.497.306 33	- 204.067 87
1922	9.302.334 35	9.076.249 69	226.084 66
1923	10.923.676 79	9.258.619 64	1.665.057 15

Le chemin de fer de Thiès au Niger, formé par la réunion des deux précédents, possédait à la date du 31 décembre 1926 un parc de matériel de traction et roulant ayant la composition suivante : 123 locomotives, 97 voitures à voyageurs, 14 voitures de service, 34 fourgons, 1.061 wagons à marchandises, 53 wagons de service, 32 ballasteuses.

Le trafic voyageurs et marchandises pendant les années 1924, 1925 et 1926 est donné dans le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises G.V. et P.V.
1914	936.945	234.668
1915	1.090.088	267.823
1926	995.643	297.715

Pendant l'année 1923, il avait été transporté sur l'ensemble des deux chemins de fer Thiès-Kayes et Kayes-Niger : 836.217 voyageurs et 202.246 tonnes de marchandises G. V. et P. V.

Mais pour se faire une idée plus complète des services rendus aux usagers par la liaison continue par la voie ferrée du Niger à Dakar, il est nécessaire de suivre l'augmentation du nombre d'unités de trafic : voyageurs km et tonnes km. Le tableau ci-dessous permet de constater cette augmentation importante qui s'est manifestée dès 1924, c'est-à-dire immédiatement après la jonction des deux chemins de fer :

Années	Chemins de fer	Nombre de voyageurs/km	Nombre de tonnes/km
1923	T. K. et K. N. réunis	64.304.585	27.231.844
1924.	Thiès-Niger	79.035.944	55.820.696
1925	—	94.937.266	67.644.473
1926	—	98.470.084	87.336.874

Les tonnages des marchandises transportées en 1926 se répartissent de la façon suivante (tonnes) :

Arachides	118.700
Sel	11.900
Produits divers du pays	72.800

Produits divers importés	94.315
--------------------------	--------

Les tarifs du chemin de fer Thiès-Niger, sauf ceux des voyageurs, bagages et messageries, sont très dégressifs afin de n'être pas prohibitifs pour les produits du Haut-Sénégal et du Soudan qui ont de très grands parcours à effectuer sur la voie ferrée pour rejoindre les ports de Kaolack, Rufisque et Dakar.

Les voyageurs sont divisés en quatre classes ; toutefois la 4^e classe n'est en service que sur le parcours Kayes-Koulikoro. Les taxes sont calculées sur les bases suivantes :

- 1^{re} classe, 0 fr. 675 par voyageur et par km.
- 2^e classe, 0,4775 par voyageur et par km.
- 3^e classe, 0,27 par voyageur et par km.
- 4^e classe, 0,135 par voyageur et par km.

Pour les voyages aller et retour, ces prix de base sont réduits de 25 %.

Les excédents de bagages, les messageries et les denrées sont taxés à raison de 4 fr. 05 par tonne et par km.

Les principaux tarifs spéciaux de grande vitesse sont les suivants : le G. V. n° 203 — billets collectifs — comportant une réduction de moitié sur les prix du tarif général pour les excursions des sociétés ou écoles voyageant par groupe de dix personnes au minimum ; le G. V. n° 210 places de luxe parcours Dakar-Bamako supplément par place : voitures lits 135 francs, voitures couchettes 67 fr. 50 ; G. V. n° 110 — petits colis taxes indépendantes de la distance : de 0 à 3 kg, 4 fr. 05 ; de 3 à 5 kg, 6 fr. 85 ; de 5 à 10 kg, 12 fr. 15 ; le G. V. n° 101 petits animaux vivants et denrées dont les prix par tonne et par km sont fixés par le barème suivant :

De 0 à 250 km	1 fr. 975.
De 251 à 500 km	1 fr. 35.
De 501 à 750 km	0 fr. 945.
Au delà de 750 km	0 fr. 54.

En petite vitesse les marchandises sont divisées en quatre classes et taxées par tonne et par km sur les bases suivantes (fr.) :

PARCOURS	CLASSES			
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
De 0 jusqu'à 250 km	2 225	1.485	1 1475	0 648
Pour chaque km en excédent de :				
250 jusqu'à 500 km.	1 89	1 205	0 945	0 54
500 jusqu'à 800 km.	1 755	0 80	0 54	0 405
800 km	1 5175	0 4725	0 27	0 135

Les principaux tarifs spéciaux sont les suivants : le P. V. n° 102 animaux vivants par wagons complets taxés pour les mêmes parcours que ci-dessus avec les bases ci après : par wagon à 2 essieux et par km : 1 fr. 62, 1 fr. 35, 0 fr. 405, 0.3375 ; par wagon à 4

essieux : 3 fr. 24, 2 fr. 70, 0 fr. 41, 0 fr. 675. Le P. V. n° 104 matériaux de construction du pays classés en deux catégories dont les bases varient suivant les parcours, de 0 fr. 3375 à 0 fr. 054 pour ceux de la première catégorie et de 0 fr. 486 à 0 fr. 0675 pour ceux de la deuxième catégorie. Le P. V. n° 107 — sel marin ou sel gemme — en sacs ou caisses, taxés sur les bases suivantes : de 0 à 100 km : 0 fr. 6075; de 101 à 300 km : 0 fr. 54; de 301 à 500 km : 0,405 ; au delà de 500 km : 0,0945. Le P. V. n° 3 — arachides — taxé avec le barème suivant : de 0 à 200 km : 0 fr. 81; de 201 à 400 km : 0,3375 ; au delà de 400 km : 0,081. Le P. V. n° 4 produits du pays dont les bases varient suivant la catégorie et le parcours effectué entre 0 fr.6075 et 0 fr. 108. Le P.V. n° 6 coton brut pressé en balles bases : de 0 à 400 km : 0 fr. 84 ; au delà de 400 km 0 fr. 36, avec réduction de 10 ou 20 en fonction du coefficient d'utilisation des wagons. Le P. V. n° 7 — matériaux de construction importés — bases variant suivant la catégorie et le parcours de 0 fr. 54 à 0 fr. 135. Le P. V. n° 11 — groupage — comportant pour les expéditions par wagon complet des réductions de 5 à 8 %, en fonction du coefficient d'utilisation, sur les prix du tarif général.

Les résultats de l'exploitation pour les années 1924, 1925 et 1926 sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1924	23.915.277	21.579.951	2.335.326
1925	34.537.700	36.944.013	-2.406.312
1926	53.859.865	44.791.994	9.067.870

CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chdfer_Conakry-Niger.pdf

La construction du chemin de fer de Conakry au Niger a été commencée en 1900.

On a adopté pour le tracé de cette ligne une rampe fondamentale de 25 millimètres par mètre et, pour les courbes un rayon minimum de 120 mètres.

Le tronçon de Conakry à Kindia (km. 152) a été ouvert à l'exploitation en 1904. Puis on a atteint successivement : le km. 218 en 1906, le km. 296 en 1908, le km. 588, à Kouroussa sur le Niger, en 1911 ; et, enfin, le km. 662, terminus de la ligne, à Kankan en 1914.

L'établissement de cette ligne a coûté 67.600.000 francs, soit 102.000 francs par km.

Elle a été construite autant pour mettre en communication le Niger avec la mer que pour desservir la Guinée. Elle part du port de Conakry, capitale de cette colonie, et traverse une région très accidentée. La plus grande partie de la colonie est, en effet, recouverte de montagnes dont certaines atteignent l'altitude de 1.400 mètres. La ville de Kindia, desservie au km. 152, est à la cote 450 et la ville de Mamou, au km. 296 à la cote 720. La ligne redescend ensuite pour rejoindre le Niger à l'origine du bief Kouroussa-Bamako. Puis elle se prolonge jusqu'à Kankan sur le Milo, affluent du Niger.

Avant la jonction du Thiès-Kayes et du Kayes-Niger les marchandises provenant des escales du bief Kouroussa-Bamako trouvaient par le chemin de fer de la Guinée une voie d'évacuation plus courte et moins onéreuse qu'en utilisant le Kayes-Niger et le fleuve Sénégal.

Les localités desservies, à part celles qui sont désignées ci-dessus, sont peu importantes ; on peut cependant encore citer Kakoulima au km. 46 et Bissikrima au km. 464.

Il y a en tout, trente et une gares ou haltes sur le Conakry-Niger.

La largeur de la voie est de un mètre, elle a été établie avec du rail de 25 kg au mètre.

Le trafic des voyageurs et marchandises de ce chemin de fer depuis le début de son exploitation jusqu'en 1926 est donné dans le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises
1905	29.228	5.772
1906	33.156	7.929
1907	55.287	10.160
1908	63.475	9.796
1909	54.704	14.352
1910	80.380	19.400
1911	134.064	21.713
1912	127.058	20.543
1913	115.675	19.530
1914	85.032	16.424
1915	76.545	15.949
1916	104.403	20.447
1917	79.7 88	24.257
1918	102.784	22.741
1919	168.285	24.508
1920	189.233	35.952
1921	136.241	25.860
1922	110.387	31.378
1923	133. 272	37.645
1924	168.421	34.294
1925	220.554	47.222
1926	328.855	41.322

Les tonnages des principaux produits voyageurs transportés en 1916 sont donnés ci-dessous (tonnes) :

Bananes	2.792
---------	-------

Tissus	1.257
Matériaux de construction	3.041
Kolas	119
Nattes indigènes	260
Cuirs	797
Palmistes	1.053
Sel	7.808
Arachides	5.043
Riz	3.341
Caoutchouc	871

Les excédents de bagages sont taxés à raison de 3 fr. 575 par tonne et par km et les articles de messageries et denrées à raison de 3 fr. 25.

Parmi les tarifs spéciaux de grande vitesse, on trouve : le G.V. n° 2 — billets collectifs pour excursions de sociétés ou écoles voyageant par groupe d'au moins dix personnes réduction de moitié sur les prix du tarif général ; le G.V. n° 3 — denrées avec le barème suivant :

De 0 à 200 km : 0 fr. 52 par tonne et par km.
De 201 à 400 km : 0 fr. 455 par tonne et par km.

Les tarifs spéciaux de grande vitesse et les tarifs de petite vitesse du Conakry-Niger sont dégressifs.

Il existe quatre classes de voyageurs, pour lesquelles les prix à percevoir sont fixés par les bases suivantes :

1^{re} classe : 0 fr. 585 par voyageur et par km.
2^e classe : 0 fr. 39 par voyageur et par km.
3^e classe : 0 fr. 26 par voyageur et par km.
4^e classe : 0 fr. 104 par voyageur et par km.

Pour les voyages aller et retour, la réduction est de 25 %.

De 401 à 600 km : 0 fr. 39 par tonne et par km.
Au delà de 600 km : 0 fr. 325 par tonne et par km.

Le G.V. n° 4 — produits maraîchers — prix indépendants de la distance : de 0 à 10 kg. : 1 fr. ; de 10 à 20 kg. : 6 fr. 65 ; de 20 à 30 kg. : 1 fr. 95; de 30 à 50 kg. : 2 fr. 60 ; le G. V. n° 5 — petits colis — taxes indépendantes de la distance : de 0 à 3 kg. : 1 fr. 95; de 3 à 5 kg : 2 fr. 95.

Au tarif général de la petite vitesse, les marchandises sont divisées en cinq classes et taxées comme suit, par tonne et par km :

PARCOURS	CLASSES				
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
De 0 jusqu'à 200 km.	2 73	2 275	1 17	0,975	0,624

Pour chaque km en excédent de :					
200 jusqu'à 400 km	2 275	2 21	1 114	0 949	0 598
400 jusqu'à 600 km	1 95	2 015	1 118	0 936	0 585
600 km	1 69	1 95	1 04	0 91	0 559

Les principaux tarifs spéciaux sont le P. V. n° 1 — matériaux de construction — avec les bases suivantes pour les mêmes parcours que ci-dessus : 0,416 ; 0,39 ; 0,325 et 0,26 ; le P. V. n° 2 — légumes frais — produits du pays bases : 0,234; 0,195 ; 0,156 et 0,13; le P.V. n° 9 — sel — bases : 0,585 ; 0,4725 ; 0,39 et 0,325 ; le P.V. n° 14 — riz, maïs, mil, etc. — bases : 0,195 ; 0,156 ; 0,13 et 0,065 ; le P.V. n° 16 — caoutchouc — bases : 0.78; 0,65 ; 0,52 et 0,39 ; le P.V. n° 6 — animaux vivants — par wagon complet à deux essieux : bases de 0 à 200 km.: 0 fr. 78, de 201 à 400 km.; 0 fr. 65 ; au delà de 400 : 0 fr. 52 ; par wagon à 4 essieux les taxes sont doublées ; le P. V. n° 11— karité — prix ferme : 81 fr. 25 ; le P.V. n° 12 — arachides — coton pressé en balles — laine pressée — prix ferme : 78 francs.

Les résultats de l'exploitation de 1905 à 1926 sont donnés dans le tableau suivant :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1905	806.683 18	759.735 05	46.948 13
1906	994.086 21	889.645 43	104.440.78
1907	1.350-473 58	1.157.347 15	193.126 43
1908	1.483.136 76	1.225.457 71	257.679 05
1909	2.627.848 53	1.422.597 76	1.205.250 77
1910	3.086.195 28	1.871.235 51	1.214.95977
1911	4.472.342 64	2-369-975 43	2.102.367 21
1912	3.844.773 25	2.371.380 57	1.473.392 68
1913	3.408.028 48	2.326.378 69	1.081.64979
1914	2.660.263 32	2.299.954 45	360.308 87
1915	2.127.830 12	1.844.258 84	283.571 28
1916	2.785.029 93	1.741.135 53	1.043.894 40
1917	2.713.414 25	1.700.584 40	1.012.829 85
1918	3.020.043 36	2.062.043 94	957-999 42
1919	3.282.571 46	2.649.195 58	633.375 88
1920	5.380.462 14	3.212.800 05	2.167.662 09
1921	5.231.363 09	4.309.917 15	921.445 94
1922	6.115.789 88	5.889.947 63	225.842 25
1923	6.204.594 72	4.721.053 12	1.483.541 60

1924	7.341.985 36	5.588.667 57	1.753.317 79
1925	8.049.177 55	6.417.111 33	1.632.066 22
1926	8.761.990 85	7.554.786 66	1.207.204 19

Les anomalies que marque la progression du trafic marchandises pour les années 1923 à 1926 résultent de la jonction des deux chemins de fer Thiès-Kayes et Kayes-Niger et des difficultés rencontrées en 1924 et 1925 pour l'exploitation du Thiès-Niger. Immédiatement après la jonction, c'est-à-dire en 1924, une partie des produits qui utilisaient, tant à l'importation qu'à l'exportation, la voie Kouroussa Conakry s'est reportée sur la voie Bamako-Dakar. C'est ce qui explique le fléchissement que l'on constate dans le tonnage de marchandises transportées sur le Conakry-Niger pendant l'année 1924. Mais les transports n'ayant pu être effectués dans de bonnes conditions sur le Thiès-Niger en 1924 et au début de 1925, les usagers se trouvèrent dans l'obligation de réutiliser le chemin de fer de la Guinée pour l'évacuation des produits visés ci-dessus, ce qui a été la principale cause de l'augmentation du tonnage transporté sur ce railway en 1925.

Des améliorations très importantes ayant été apportées dans l'exploitation du Thiès-Niger au cours des années 1924 et 1925, les transports ont pu y être effectués normalement pendant l'année 1926, et un mouvement inverse se produisit, ce qui eut pour conséquence de faire diminuer le tonnage transporté sur le Conakry-Niger en 1926.

Le tableau suivant confirme que les variations du trafic marchandises pendant les années 1923 à 1926 sont bien dues aux causes qui viennent d'être indiquées :

Années	Tonnages importés par Conakry	Tonnages exportés par Kouroussa	Totaux
1923	15.600	7.088	22.688
1924	15.090	3.648	18.738
1925	22.322	5.537	27.859
1926	18.314	4.018	22.332

CHEMIN DE FER DE LA COTE D'IVOIRE

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chemin_fer_Cote_d_ivoire.pdf

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire a été commencé en 1903. La première section Abidjan-Bouaké a été ouverte à l'exploitation provisoire en 1906.

En 1909 la ligne était exploitée jusqu'au kilomètre 162 et les travaux étaient poussés jusqu'à Dimbokro au km. 182.

L'insurrection de plusieurs tribus, notamment celles des Abbeys, retarda l'ouverture à l'exploitation des gares situées au nord du km. 162.

En 1912 le tronçon Dimbokro (km. 182) à Bouaké (km. 316) fut ouvert à l'exploitation.

La première partie de son parcours (environ 180 kilomètres) traverse une forêt très épaisse où l'on exploite surtout des bois d'ébénisterie (acajou, iroko, etc.). Au kilomètre 82, il dessert Agboville, centre important dont la gare expédie la plus grande partie du

cacao récolté en Côte-d'Ivoire. Puis après avoir franchi le N'Zi, affluent du Bandama, la ligne atteint Dimbokro (km. 182) où commence la savane, avec des parties assez boisées au fond des vallées; et, en remontant plus au nord, le pays prend l'aspect soudanais. Au km. 316 se trouve Bouaké, centre commercial et indigène très important, d'où rayonnent de nombreuses routes qui le mettent en communication avec les principaux centres de la Haute Côte d'Ivoire, et même avec la Haute-Volta et le Soudan par la route qui se dirige vers Bobo-Dioulasso.

Au nord de Bouaké jusqu'à son terminus actuel Niangbo (km. 453), la ligne traverse une région, qui, en dehors de Katiola, ne comporte aucune escale importante.

Les travaux de prolongement sont poursuivis au nord de Niangbo. sans interruption, et la ligne exploitée atteindra, vraisemblablement vers la fin de 1928, Ferkessedougou (approximativement au km. 550) où un centre commercial doit être installé. Les travaux seront ensuite poussés le plus rapidement possible jusqu'à Bobo-Dioulasso qui se trouve à environ 800 kilomètres d'Abidjan.

Dans un avenir plus éloigné, la ligne sera prolongée d'une part vers le nord ou le nord-ouest jusqu'au Niger et, d'autre part, vers l'Est jusqu'à Ouagadougou, capitale de la Haute-Volta, au centre du Mossi qui est la région la plus peuplée de l'A.O.F.

Jusqu'au km. 422, la ligne a été établie avec une rampe fondamentale de 25 m/m par mètre et des courbes dont le rayon minimum est égal à 150 mètres.

À partir du km. 422, cette rampe a été réduite à 15 m/m par mètre et le rayon minimum des courbes porté à 300 mètres.

On fait actuellement des études en vue de rectifier le profil de la ligne de l'origine au km. 422, pour lui donner les mêmes caractéristiques sur tout son parcours.

Sur la partie actuellement exploitée, il y a 25 gares ou haltes.

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire est actuellement en communication avec la mer par l'intermédiaire de la lagune Ebrié et du wharf de Grand-Bassam, port établi à côté de l'embouchure de la Comoé. C'est là une situation qui, assez satisfaisante au début s'avère de plus en plus défectueuse en raison des manutentions supplémentaires successives et longues qu'elle exige.

Pour l'améliorer, on a décidé de prolonger le chemin de fer jusqu'à la mer et de la raccorder directement au wharf en construction à Port Bouet, dont l'emplacement n'est qu'à environ 12 kilomètres d'Abidjan, et ensuite, par une voie posée sur le cordon littoral, avec le wharf de Grand-Bassam.

De sérieux progrès seront ainsi réalisés dans la liaison maritime de la ligne.

Mais cette liaison n'en restera pas moins assurée par l'intermédiaire d'ouvrages et par leur nature à rendement précaire et à durée d'usage limitée non seulement par les intempéries qu'ils ont à supporter mais par les ensablements qu'ils provoquent.

Seule la solution d'un port est susceptible de donner satisfaction. L'Administration se préoccupe de la réaliser, elle fait effectuer des études à cet effet.

Jusqu'au km. 350, la voie est établie avec du rail type Vignole de 25 kg. au mètre ; au delà, elle est en rail standard de 26 kg au mètre qui a été adopté pour tous les chemins de fer de l'A.O.F. exploités en régie par l'Administration.

Le parc total de matériel de traction et roulant était, à la date du 31 décembre 1926, constitué par : 39 locomotives, 32 voitures à voyageurs, 6 voitures de service, 6 fourgons, 175 wagons à marchandises, 21 wagons de service, 31 plate-formes à ballast.

Le trafic voyageurs et marchandises de chemins de fer, depuis son ouverture à l'exploitation est résumé dans le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises G. V. et P. V.
1908	32.487	15.519

1909	33.931	12.299
1910	47.117	13.906
1911	52.387	27.839
1912	74.761	28.921
1913	83.513	28.660
1914	98.413	20.491
1915	74.219	13.790
1916	100.820	19.937
1917	104.596	27.129
1918	128.841	24.604
1919	155.2X5	25.813
1920	227.747	32.964
1921	188.697	23.894
1922	217.646	36.495
1923	301.340	50.534
1924	412-935	57.520
1925	531.740	61.852
1926	640.829	71.903

Les tonnages des principaux produits transportés en 1926 sont donnés ci-dessous :

	Tonnes
Arachides	356
Bananes, ignames	3.358
Bois d'exportation	17.092
Cacao	5.017
Coton	1.804
Graines de palme	6.582
Huile de palme	661
Kolas	2.101
Maïs	575
Riz	2.813
Sel	4.789

Les tarifs pratiqués sur ce chemin de fer présentent une grande analogie avec ceux des chemins de fer Conakry-Niger et Thiès-Niger.

Les voyageurs sont divisés en quatre classes, les prix à percevoir par voyageur et par kilomètre sont les suivants :

1 ^{re} classe	0 fr. 65
2 ^e classe	0 fr. 455
3 ^e classe	0 fr. 26
4 ^e classe	0 fr. 13

avec une réduction de 25 % pour les voyages aller et retour.

Les excédents des bagages sont taxés à raison de 3 fr. 64 et les messageries et denrées à raison de 3 fr. 25 par tonne et kilomètre.

Les principaux tarifs spéciaux de grande vitesse sont les suivants : le G.V. n° 3 — billets collectifs réduction de moitié pour les sociétés ou écoles voyageant par groupe de dix personnes au minimum ; le G.V. n° 8 petits colis pour lesquels les taxes, indépendantes de la distance parcourue, sont : de 0 à 3 kg. : 2 fr. 60 ; de 3 à 5 kg. : 3 fr. 90 ; de 5 à 10 kg. : 6 fr. 50 ; le G.V. n° 9 petits animaux vivants, denrées et vivres frais taxés par tonne et par kilomètre à raison de 1 fr. 30 pour les cent premiers kilomètres et 0 fr. 65 au delà de 200 kilomètres.

En petite vitesse, les marchandises sont divisées en quatre classes au tarif général, les prix à percevoir par tonne et par kilomètre étant déterminés par les barèmes ci-après :

Parcours	Classes			
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
jusqu'à 200 km	1 95	1 43	1 17	0 585
Pour chaque km en excédent de :				
200 jusqu'à 400	1 625	1 17	0 91	0 455
400	1 30	0 91	0 78	0 325

Parmi les tarifs spéciaux de petite vitesse, il convient de citer : le P.V. n° 1 tarif de groupage comportant des réductions variant de 7 à 10 % sur les prix de tarifs généraux pour les expéditions par wagon complet ; le P.V. n° 4 animaux par wagon complet prix par wagon de 1,6 tonnes : de 0 à 200 km. : 1 fr. 43 ; de 201 à 400 kilomètres : 1 fr. 17 ; au delà : 0 fr. 325 par wagon de 20 tonnes : 2 fr. 60 ; 2 fr. 08 et 0 fr. 52 ; le G.V. n° 5 matériaux de construction classés en trois catégories, les bases de taxation variant suivant la catégorie et le parcours de 0 fr. 572 à 0 fr. 78 ; le P.V. n° 10 sel gemme et sel marin — bases : de 0 à 200 km. : 0,52 ; de 201 à 400 kilomètres : 0 fr. 39 ; au delà de 400 km : 0 fr. 26 ; le P.V. n° 11 — produits du pays classés en deux catégories avec bases variant de 0 fr. 611 à 0 fr. 182 ; le P.V. n° 13 — coton et kapok pressés en balles bases : de 0 à 400 km. : 0 fr.54 ; au delà de 400 km. : 0 fr. 40 ; le P.V. n° 128 — bois d'exploitation locale — divisés en quatre catégories avec des bases de taxation variant de 0 fr. 65 à 0 fr. 13.

Les résultats de l'exploitation depuis l'année 1907 sont donnés dans le tableau suivant :

Ex.	Recettes	Paiements	Excédent des recettes
-----	----------	-----------	-----------------------

1907	305.292 73	305 093 46	199 27
1908	689.331 13	555.825 60	129.505 53
1909	783.643 78	648.141 88	134.501 90
1910	791.373 10	677.350 37	114.022 73
1911	1.130.878 35	752.820 53	378.057 82
1912	1.272.652 10	898.583 66	374.068 44
1913	1.385.090 05	1.169.939 73	215.150 32
1914	1.058.076 41	1.141.729 08	83.652 67
1915	749-203 77	985 497 93	236.294 16
1916	1.064.045 82	97987149	84.174 33
1917	1.080.305 85	1.025.366 43	54.939 42
1918	1.265.436 85	1.202.528 52	62.908 33
1919	1.468.101 71	1.468.315 53	213 82
1920	2.656.946 35	1.750.778 37	876.167 98
1921	2.614.188 66	1.999.635 81	614.552 85
1922	3.129.539 59	3.257.236 61	127.697 02
1923	4.651.220 13	3.455-847 00	1.195.373 13
1924	6.092.039 26	3.608.629 54	2.483.409 72
1925	7.372.265 86	5.968.064 12	1.404.201 74
1926	12.257.053 87	8.469.867 01	3.787.186 86

CHEMIN DE FER
CENTRAL-DAHOMÉEN

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chemins_fer_Dahomey.pdf

L'infrastructure et une partie de la superstructure de ce chemin de fer ont été construites par l'Administration. Le reste de la construction et l'exploitation ont été concédés d'abord à un particulier, puis à une société anonyme portant le nom de « Compagnie française de chemin de fer au Dahomey ».

La construction de ce chemin de fer qui comporte 294 km de lignes — ligne principale de Cotonou à Savé 262 km., embranchement de Pabou au lac Ahémé, 32 km. — a été commencée en 1900. Elle a atteint son terminus provisoire actuel en 1912. Depuis cette date, la longueur exploitée n'a pas varié. Cette ligne a coûté 21.000.000 de fr., soit 71.400 francs par km.

Le chemin de fer Central-Dahoméen a son origine à Cotonou (sa voie est raccordée au wharf de cette localité). Il longe d'abord la côte jusqu'à Pahou au km 26, d'où part l'embranchement de 32 km qui aboutit au lac Ahémé à Segboroué. La ligne remonte ensuite vers le Nord en traversant une région très riche. Les principaux centres qu'elle dessert sont Allada au km. 58 ; Bohicon au km. 127 d'où partent vers Abomey à l'ouest

et Zagnanado à l'est, les deux lignes établies en voie de 0 m. 60 signalées plus haut; Paouignan au km. 194.

Cette ligne doit être prolongée vers le nord jusqu'au Niger, pour y être reliée à un bief navigable de ce fleuve, qui s'étend jusqu'à près d'Ansongo. Une mission d'études est actuellement sur le terrain pour déterminer le tracé à adopter. La longueur de la ligne de Savé au Niger sera d'environ 500 km.

La ligne existante a été établie en adoptant une rampe fondamentale de 25 m/m par mètre, et un rayon minimum de 75 mètres pour les courbes.

Il y a au total 36 gares ou haltes sur le chemin de fer Central-Dahoméen.

La largeur de la voie est de un mètre, les rails pèsent 22 kg au mètre.

La nouvelle ligne à construire pour rejoindre le Niger sera établie avec une rampe fondamentale de 15 m/m par mètre, des courbes dont le rayon minimum sera de 300 mètres, et le matériel de voie standard adopté pour les lignes de l'A.O.F. exploitées en régie.

Le parc total de matériel de traction et roulant était à la date du 31 décembre 1925 de : 19 locomotives, 22 voitures à voyageurs, 7 fourgons, 214 wagons à marchandises et 7 wagons de service.

Le trafic voyageurs et marchandises de ce chemin de fer depuis l'année 1903 est donné par le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Nombre de tonnes
1908	122.592	15.879
1909	153-175	21.117
1910	230.926	22.941
1911	237.118	33.261
1912	258.482	28.880
1913	221.135	30.676
1914	196.010	23.327
1915	152.504	26.722
1916	205.436	29.346
1917	238.784	33.011
1918	202.000	33-392
1919	280.661	44.097
1920	424.836	37.300
1921	319.091	34165
1922	298.124	39.859
1923	334-881	44-450
1924	401.760	33.956
1925	511.189	57836
1926.	717844	60.836

Les tonnages des principaux produits transportés en 1926 sont donnés ci-dessous (tonnes) :

Amandes de palme	17.930
Huile de palme	8.560
Ignames	1.300
Maïs	1.540
Sel	2.400

La dernière révision des tarifs du Central Dahoméen a été faite pendant le premier semestre de l'année 1926. Depuis cette date, la nécessité de les augmenter s'est fait sentir. Les majorations à fixer sont actuellement à l'étude, et entreront très probablement en vigueur vers la fin de l'année. Il y a lieu de tenir compte de cette indication dans l'examen des taxes actuellement en vigueur données ci-après à titre d'exemple.

Il existe trois classes de voyageurs pour lesquelles les prix. à percevoir sont fixés d'après les bases suivantes :

- 1^{re} classe : 0 fr. 35 par km.
- 2^e classe : 0 fr. 25 par km.
- 3^e classe : 0 fr. 13 par km.

Les excédents de bagages, les messageries et les denrées sont taxés à raison de 1 fr. 65 par tonne et par km.

Le tarif spécial G. V. n° 1 est relatif aux cartes d'abonnements et aux locations de voitures ; le G.V. n° 2, aux petits colis d'approvisionnement taxes indépendantes de la distance : de 0 à 10 kg ; 2 fr. 50 ; de 10 à 20 kg ; 4 fr.

Les marchandises sont divisées, au tarif général de petite vitesse, en 6 classes taxées, par tonne et par km, sur les bases suivantes :

PARCOURS	CLASSES					
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
De 0 jusqu'à 100 km.	2 50	1 25	0 90	0 65	0 40	0 25
Pour chaque km en excédent de :						
100 jusqu'à 200 km.	2 50	1 05	0 80	0 50	0 30	0 20
200 jusqu'à 300 km.	2 50	0 85	0 65	0 35	0 25	0 15

Parmi les tarifs spéciaux de petite vitesse, il convient de citer : le P. V. n° 4 Animaux vivants prix par wagon à 2 essieux : de 0 à 100 km. : 0,90 ; de 100 à 200 km. : 0,75 ; de 200 à 300 km. : 0,60 le P.V. n° 5, principales marchandises d'importation et le P.V. n° 6 principales marchandises d'exportation : le P.V. n° 7 dont les bases varient suivant les produits et les parcours de 0,40 à 0 fr. 09

Les résultats de l'exploitation depuis l'année 1908 sont donnés dans le tableau suivant :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1908	586.416	1.158.097	- 571.681
1909	749.929	1.137.464	- 387.535
1910	925.786	1.134.867	- 209.081
1911	1.171.535	1.281.550	- 110.015
1912	1.164.455	1.288.224	- 123.765
1913	1.173.750	862.835	310.924
1914	880.915	792.027	8.888
1915	793.854	643.381	450.473
1916	1.007.254	721.357	282.397
1917	1.060.382	811.002	258.380
1918	1.434.647	937.659	496.988
1919	1.914.811	1.463.988	450.834
1920	2.602.279	1.752.379	819.900
1921	1.928.267	1.701.080	227.087
1922	2.548.987	1.628.872	910.115
1923	3.982.355	1.619.949	1.362.406
1924	3.688.026	1.844.837	1.843.189
1925	4.572.568	1.988.400	2.584.168
1926	6.060.086	2.763.158	3.305.928

CHEMIN DE FER EST-DAHOMÉEN

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Chemins_fer_Est-Dahomeen.pdf

Cette ligne, dont la longueur totale est de 81 km, a été construite de 1905 à 1913 ; les divers tronçons ont été successivement ouverts à l'exploitation à mesure de leur achèvement.

Le chemin de fer Est-Dahoméen part de Porto-Novo et se dirige vers le nord jusqu'à Pobé qui se trouve au km 76. Un embranchement de 5 km de longueur part du km. 34 et dessert Sakété.

Jusqu'à présent, cette ligne, exploitée en régie par la colonie du Dahomey, n'a eu qu'un caractère d'intérêt local ; mais elle va, dans quelque temps, se trouver réunie au

chemin de fer Central Dahoméen par le chemin de fer en construction de Porto-Novo à Cotonou et sera ainsi englobée avec ces derniers dans un même réseau.

Pour le tracé de l'Est-Dahoméen, on a adopté une rampe fondamentale de 20 m/m par mètre et un rayon minimum de 150 mètres pour les courbes. Il y a en tout vingt gares ou haltes sur ce chemin de fer.

La largeur de la voie est de un mètre ; elle a été établie avec des rails pesant 22 kg au mètre.

Le parc total de matériel roulant et de traction était constitué à la date du 31 décembre 1926 par 8 locomotives, 6 voitures à voyageurs, 6 fourgons, 55 wagons à marchandises.

Le trafic voyageurs et marchandises de ce chemin de fer, depuis l'année 1908, est donné par le tableau ci-après :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises G.V. et P.V.
1908	—	8.221
1909	—	8.212
1910	—	8.391
1911	—	8.367
1912	—	11.100
1913	—	16.050
1914	—	12.395
1915	60.980	11.580
1916	84.216	15.536
1917	79.088	13.142
1918	61.480	13.643
1919	82.073	15.744
1920	154.862	21.014
1921	98.295	17.658
1922	92.747	22.264
1923	142.107	20.495
1924	165.684	18.754
1925	177.325	23.776
1926	258.167	22.296

Les tonnages des principales marchandises transportées en 1926 sont donnés ci-dessous (tonnes) :

Alcool	114
Sel	397
Tabac	371
Pétrole	102

Limonade, vin, bière	237
Allumettes, tissus	147
Amandes de palme	4.544
Huile de palme	4.862
Maïs	4.590
Pierres, sable	4.833
Divers	2.563

Les voyageurs sont divisés en quatre classes pour lesquelles les prix à percevoir, par voyageur et par km, sont les suivants :

1 ^{re} classe	0 40
2 ^e classe	0 26
3 ^e classe	0 13
4 ^e classe	0 10

Les excédents de bagages sont taxés à raison de 1 fr. 65 par tonne et par km.
Les marchandises sont taxées de la façon suivante :

1° Alcool, gin, tafia et autres spiritueux, allumettes, tissus, cotonnades et toutes marchandises d'importation : 1 fr. 25 par tonne et par km ;

2° Toutes autres marchandises à l'exception du maïs : a) sans condition de tonnage 0 fr. 65 par tonne et par km ; b) pour tonne un tonnage de 5 tonnes ou payant pour ce poids : 0 fr. 55 par tonne et par km.

3° Maïs : a) sans condition de tonnage : 0 fr. 60 par tonne et par km ; b) pour un tonnage de 5 tonnes ou payant pour ce poids : 0 fr. 50 par tonne et par km.

Il existe, en outre, quelques taxations spéciales, par exemple : pour les pierres, cailloux, sables, terres, briques par train complet 0 fr. 15 par tonne et par km, pour un tonnage minimum de 5 tonnes 0 fr. 25 par tonne et par km ; pour les véhiculés 1 fr. 25, 1 fr. 50 ou 1 fr. 75 par km suivant le type ; pour les messageries et denrées : 1 fr. 50 par tonne et par km, etc.

Les résultats de l'exploitation depuis l'année 1908 sont donnés dans le tableau suivant :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1908	98.037	75.990	22.047
1909	132.510	91.277	41.295
1910	166.711	139.412	27.359
1911	170.376	154.146	16.230
1912	217.329	148.705	68.624

1913	256.284	185.879	70.405
1914	191.656	220.411	28.755
1915	151.954	131.486	20.468
1916	209.883	124.277	85.606
1917	198.246	118.161	80.085
1918	204.917	187.994	16.923
1919	249.127	214.467	34.660
1920	389.818	350.764	39.054
1921	389.818	290.436	105.862
1922	477.638	392.018	85.620
1923	659.318	419.355	209.963
1924	749.007	498.541	250.466
1925	920.613	568.402	352.211
1926	1.034.002	703.484	330.518

CHEMINS DE FER À VOIE DE 0 m. 60

La ligne de Ségou au Bani a été construite par l'Administration, qui l'exploite en régie. Sa longueur est de 51 km.

Elle met en communication le Niger avec son affluent le Bani, à environ 250 km en amont de Mopti, situé au confluent de ces deux cours d'eau, et permet ainsi de réduire très notablement le parcours qu'ont à effectuer les produits acheminés par le Bani et qui doivent être exportés par la voie Koulikoro-Dakar. Cette ligne dessert au total neuf gares ou stations. Le parc de matériel de traction comprend : 4 locomotives, 11 voitures à voyageurs, 25 wagons à marchandises. En 1926, le nombre de voyageurs transportés a été de 38.916 et le nombre de tonnes transportées égal à 4.632.

Le chemin de fer reliant Abomey-Bohicon et Zagnanado a été ouvert à l'exploitation le 1^{er} mars 1927. Il a une longueur totale de 50 km. Le parc de matériel roulant et de traction comprend : 6 locomotives, 2 voitures à voyageurs, 1 fourgon, 33 wagons. Pendant les mois de mars, avril, mai et juin 1927, 39.046 voyageurs et 3.470 tonnes de marchandises ont été transportés.

Des études ont été faites en vue de la construction de la ligne de Segboroué à Grand-Popo et à Locossa, dont le but est de desservir la région côtière et la vallée du Mono, où se trouvent de nombreuses palmeraies. L'infrastructure a déjà été commencée dans le premier tronçon et une partie du matériel est approvisionnée.

On envisage en outre l'établissement d'une ligne de Diourbel à Touba et d'une autre en Casamance, qui seront probablement construites et exploitées par une Compagnie privée.

La première, raccordée au Thiès-Niger à Diourbel, suivra la vallée du Sine, favorable pour la culture des arachides, et desservira les centres de M'Baké et Touba.

La voie ferrée de la Casamance partira d'un point de la rivière (qui a donné son nom à cette contrée) accessible aux bateaux — probablement Sédhiou -- et se dirigera vers l'est jusqu'à Médine-Pahou dans le but de faciliter l'exportation des produits de la région comprise entre la Gambie anglaise et la Guinée portugaise.

POSSIBILITÉS D'ÉVACUATION
PAR LES CHEMINS DE FER
DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

L'ensemble des lignes qui viennent d'être définies, en y comprenant celles dont la construction sera réalisée dans un avenir prochain, forme un système ferroviaire qui semble *a priori* bien modeste par rapport à la surface considérable des régions qu'il doit desservir. Les lignes en exploitation combinées avec les voies navigables et alimentées par un réseau routier important, permettent d'évacuer sur les ports tous les produits que l'A. O. F. est actuellement en mesure d'exporter. Mais on peut se demander s'il continuera à en être ainsi dans l'avenir. En somme, le réseau du groupe est constitué par les quatre grandes artères principales suivantes : Dakar-Bamako, Conakry-Kankan, Abidjan-Bobo-Dioulasso, Cotonou-Niger.

Ces lignes, tout en desservant les colonies côtières : le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Dahomey, se dirigent toutes vers la boucle du Niger, mettant ainsi en communication avec la mer le Soudan et la Haute-Volta et, en raison de leur liaison existante ou prévue avec le Niger, tous les territoires qui écoulent leurs produits en utilisant les escales situées sur ce fleuve. Enfin, d'autres cours d'eau, tels que le Sénégal et la Comoé en Côte d'Ivoire, complètent ce dispositif.

En mettant à part les produits de la zone voisine de la côte Dakar-Thiès-Guinguineo-Kaolack, un constate que l'on évacue actuellement par l'ensemble des chemins de fer des quatre grandes lignes de pénétration précitées un tonnage annuel d'environ 220.000 tonnes. Or, avec le matériel existant et celui attendu, les possibilités d'évacuation seront, à partir de 1928, de 320.000 tonnes par an.

Les renseignements donnés plus haut au sujet de chaque chemin de fer permettent de se faire une idée des conditions d'exploitation de chacun d'eux et des améliorations qui peuvent y être apportées.

À ce sujet, il y a lieu d'observer qu'un chemin de fer à voie unique — ce qui est le cas de tous ceux du Groupe en ce moment — ne peut être considéré comme ayant atteint son maximum de rendement que lorsque les améliorations suivantes ont été réalisées dans la plus large mesure possible : accroissement des parcs de matériel de traction et roulant, augmentation du poids du matériel de voie, accroissement de la puissance des locomotives, réduction de la rampe fondamentale, rapprochement des points de croisement. Or, ces différents stades sont très loin d'être réalisés actuellement dans les chemins de fer de l'A. O. F. La plupart n'ont pas encore été ébauchés, et les plus avancés n'ont pas, à beaucoup près, atteint leur plein développement. Et il n'est pas exagéré de compter que, lorsque toutes les améliorations qu'ils comportent auront été obtenues, les quatre lignes visées ci-dessus pourront évacuer un tonnage de l'ordre de trois millions de tonnes par an. Or, la main-d'œuvre indigène relativement limitée et le très lent accroissement de la population des colonies du Groupe n'autorisent certainement pas à envisager, avant très longtemps, une production qui puisse donner lieu à l'exportation d'un tonnage aussi important.

Et, si celui-ci doit être un jour atteint ou dépassé, il restera la solution de doubler les voies.

Sans doute, les améliorations qui viennent d'être énumérées entraîneront des dépenses très élevées; mais la colonie trouvera sans difficultés les ressources nécessaires, au besoin en majorant très légèrement (de l'ordre de 3 %) à cet effet-les taxes de transport.

On peut donc dire qu'il sera toujours, tout au moins dans un avenir pour lequel il est permis d'établir des prévisions, possible techniquement et financièrement de faire que les quatre grandes artères en question permettront d'assurer constamment l'évacuation sur les ports de la côte des produits récoltés à l'intérieur du Groupe.

Et si, contre toute prévision, ces lignes s'avéraient insuffisantes, il resterait la ressource d'en construire de nouvelles dans les régions où ce serait reconnu nécessaire.
