

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 33 (1953)
Heft: 6

Artikel: L'équipement routier de l'A. O. F.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888331>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

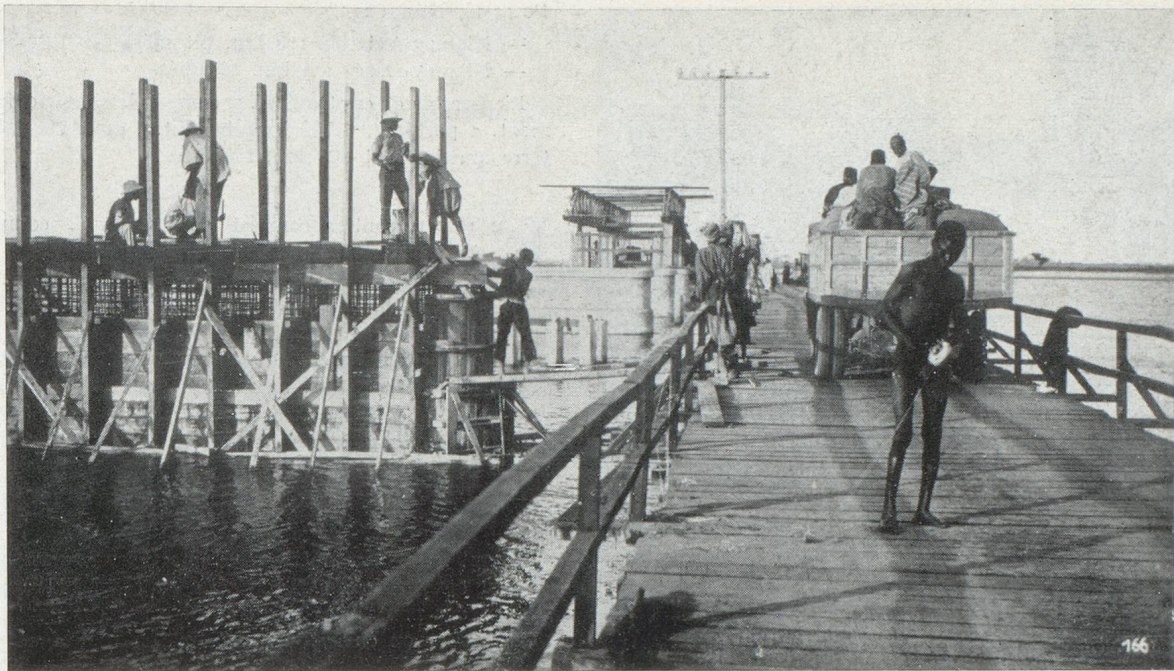
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

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



Saint-Louis (Sénégal) : Pont Noïrot en construction

L'ÉQUIPEMENT ROUTIER DE L'A. O. F.

Ce compact et vaste morceau d'Afrique, à l'état de nature, fut tout d'abord pénétré par ses voies fluviales, et au début du siècle, durant de nombreuses années, la locomotion à vapeur régnant alors, les efforts en matière de transports furent portés en premier lieu sur les voies ferrées tracées pour faire précisément communiquer les réseaux navigables du Sénégal et du Niger avec le littoral. C'est au long de ces deux genres de voies de communication que les agglomérations et les cultures commencèrent de s'établir. Après la guerre de 1914-18, l'essor de l'automobile, venant répondre aux besoins d'expansion, entraîna dès lors la création de pistes praticables et, à partir de 1923, la mise en chantier de véritables routes. En 1928, il n'y avait, dans ces territoires neuf fois plus étendus que la France, que 20.000 km. de pistes parcourus par un peu plus de 5.000 véhicules. La route de Dakar à Rufisque, la première digne de ce nom, longue de 25 km., fut la seule voie bitumée de l'A. O. F. jusqu'en 1949. Mais depuis 1945, la circulation en A. O. F. s'est accrue à une cadence extrêmement rapide puisque au 1^{er} janvier 1952 on y comptait 38.000 véhicules dont 10.000 voitures de tourisme.

Malgré les importantes réalisations de ces dernières années, ce réseau routier — qui atteint actuellement près de 74.000 km. — n'en est encore demeuré qu'une armature fragmentaire, tant sont infinies ces étendues de territoires et leurs richesses, agricoles ou minières, en puissance.

Les services des Travaux publics, sous l'égide de la Direction des affaires économiques et du plan du Ministère de la France d'outre-mer, poursuivent inlassablement, en dépit des difficultés de tous ordres, la partie essentielle de cette œuvre gigantesque d'aménagement naturel et technique.

Le plan décennal de l'A. O. F. prévoyait de transformer, à partir de 1947, en routes définitives, avec ouvrages d'art durables (ou, provisoirement, des bacs automoteurs) :

a) *D'une part*, les principales routes d'évacuation locale des produits clés, c'est-à-dire :

- l'arachide du Sénégal ;
- la banane et les palmistes en Guinée ;
- le café, le cacao et les bois en Côte d'Ivoire ;
- le karité en Haute-Volta ;
- les palmistes et le karité au Dahomey ;
- le riz, le coton et le mil au Niger et au Soudan.

b) *D'autre part*, les routes de jonction intercoloniales ou recommandées par la Conférence de Dakar franco-britannique (cette transformation devant concerner des tronçons de route, courts lorsqu'il s'agit de voies affluentes au chemin de fer, et longs dans les régions non desservies par la voie ferrée). Ce double programme intéressait 17.985 km. de routes à transformer en :

- 4.322 km. de routes bitumées ;
- 1.970 km. de routes empierrées non bitumées ;
- 11.693 km. de routes en terre améliorée.



La route de Dakar-Thiès, aux environs de Thiès

IL est capital, dans le courant de cette année 1953, de donner les précisions suivantes sur les réalisations importantes accomplies jusqu'à présent par les services des Travaux publics, en liaison avec la direction du plan d'équipement du Ministère de la France d'outre-mer :

POUR LE SÉNÉGAL :

- route suburbaine de Dakar : 13 km. bitumés.
- Dakar-Rufisque : 25 km. bitumés,
- Dakar-Thiès-Saint-Louis : 46 km. bitumés,
- Dakar-Thiès-Bobo : 30 km. bitumés,
- Dakar-Kayon-Poua : 17 km. bitumés,
- Diam Nyayes-Kaolack-Kaffine : 164 km. améliorés et 92 km. bitumés,
- Kaolack-Ziguinchor : 98 km. bitumés.

POUR LA GUINÉE :

- Conakry-Mamon : 135 km. améliorés et 92 km. bitumés.

POUR LE SOUDAN :

- Bamako-Bougoumé : 95 km. améliorés et 90 km. bitumés.

POUR LA CÔTE D'IVOIRE :

- Abidjan-N'Douci : 52 km. améliorés et 45 km. bitumés.

POUR LE TOGO :

- route du Noger : 72 km. bitumés.

POUR LE NIGER :

- Niamey-Aviation : 9 km. bitumés,
- Niamey-Dosco : 4 km. bitumés.

L'ensemble de ces travaux, y compris le simple défrichage, a porté sur 1.706 km. de routes, dont 760 km. en terre améliorée et 639 km. bitumés.

LE réseau routier complet de l'A. O. F. comprend à l'heure actuelle 73.120 km. dont :

- 27.890 km. de routes principales, comportant 700 km. bitumés, 4.110 km. empierrés et 23.080 km. en terre.

De ces 27.890 km. de routes principales, 23.080 km. sont praticables toute l'année.

— 18.120 km. de routes secondaires, comportant 800 km. empierrés et 17.320 km. en terre. Sur leur total, 5.400 km. praticables toute l'année.

— 27.110 km. de pistes, toutes en terre et dont 1.200 km. sont praticables toute l'année.

Il faut en outre ajouter que de nombreux ouvrages ont dû être construits sur les itinéraires, y compris le remplacement des ponts provisoires en bois par des ponts définitifs en fer ou en béton armé.

EN ce qui concerne l'avenir, de nouveaux travaux sont envisagés dans chacune des quatre grandes régions économiques :

1° Hinterland de Dakar et des ports secondaires du Sénégal :

- routes disposées de part et d'autre de la voie ferrée ;
- routes d'alimentation du port de Ziguinchor, en Casamance.

2° Hinterland de Conakry en Guinée :

— amélioration pour faciliter le drainage vers le port, de la banane, du riz et du café.

3° Côte d'Ivoire, Haute-Volta :

- réseau routier affluent de la voie ferrée sur le port d'Abidjan (café, cacao) ;
- effort particulier en Basse Côte d'Ivoire.

4° Hinterland du port de Cotonou en Dahomey :

- desserte du territoire (liaison Togo-Nigeria) ;
- et prolongation jusqu'au Niger.

D'autre part, il a été prévu de relier le Soudan à la Côte d'Ivoire.

ON conçoit facilement que, dès à présent, tout cet équipement routier soit devenu un élément essentiel du développement économique de l'Afrique occidentale française, car, aussi bien pour l'exploitation et l'écoulement des produits agricoles que pour la mise en valeur du sous-sol et l'industrialisation, ce sont ces moyens de communication qui conditionnent tout.

Ainsi, dans la plupart des cas, à meilleur compte que le rail — là où ne s'imposent pas les grands transports massifs — la route répondra au double et constant souci des bâtisseurs de la Métropole, qui est d'abaisser le prix de revient des produits à écouler et, à la fois et par-dessus tout, d'améliorer le niveau de vie des populations indigènes.

(Les renseignements qui précèdent nous ont été obligeamment communiqués par la Direction des affaires économiques et du plan au Ministère de la France d'outre-mer.)