

Pour que la Côte d'Ivoire poursuive son essor, un grand projet : le canal d'Assinie

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **33 (1953)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888337>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

*Pour que la Côte d'Ivoire poursuive son essor,
un grand projet :*

LE CANAL D'ASSINIE

Les lagunes de la basse Côte d'Ivoire qui s'étendent parallèlement aux rivages de la mer sur plus de trois cents kilomètres constituent une voie de transport économique dans laquelle plusieurs rivières viennent se jeter. C'est sur la plus importante de ces lagunes (la lagune Ebrié), longue de 120 kilomètres, de Grand-Lahou à Grand-Bassam, que baigne la ville d'Abidjan.

Ces lagunes ne sont pas toutes reliées entre elles, la lagune Aby sise à l'est, ayant 30 kilomètres du nord au sud et 60 kilomètres de l'est à l'ouest, est séparée de la lagune Ebrié et du port d'Abidjan par une bande de terre d'environ 45 kilomètres de largeur.

Le percement d'un canal à travers ce cordon permettrait d'acheminer par voie d'eau jusqu'à la capitale de la Côte d'Ivoire les produits et les bois de la région sud-est du territoire.

Un projet vient d'être terminé qui prévoit le percement d'un canal appelé « canal d'Assinie ».

Le coût des travaux d'exécution du canal est approximativement de 150 millions et les travaux doivent durer deux ans.

Toute la région visée : Abengourou, Akiékrou, Zaranou et Aboisso, est particulièrement riche en café, cacao et bois ; l'acajou de Bassam a une réputation mondiale.

Une rivière, la Bia, coule du nord au sud ; cette rivière est navigable à partir de son embouchure en lagune jusqu'à Aboisso, ce qui donnera à ce centre une importance économique de premier plan et un très grand avenir en tant que port fluvial, tête de ligne du grand trafic lagunaire à destination du port en eaux profondes d'Abidjan. C'est là qu'une centrale hydro-électrique est prévue. On notera également la présence, à Eboinda, sur la lagune Tendo, d'un important gisement de grès bitumeux d'une puissance de 80.000 tonnes de bitume pur.

Une partie des manganèses de Gold-Coast pourrait être évacuée encore par Abidjan via le Tanoë.

Mais la richesse la plus importante et qui ne peut être évacuée actuellement en partie est le bois.

Selon l'avis du Directeur de la Société d'exploitation des acajous de Bassam (S. A. B.), le tonnage à sortir annuellement de la région atteindrait 35.000 tonnes. Selon le Directeur de la Société d'exploitation des bois exotiques (S. I. B. E.),

il y aurait à exporter par an un tonnage de 10.000 tonnes. Quant au chef des Eaux et Forêts, il estime le tonnage situé entre La Bia, les lagunes Aby et Gold-Coast à 20.000 tonnes par an pour l'immédiat et pour l'avenir à 35.000 tonnes, et celui de la région nord et ouest de La Bia à 15.000 tonnes.

Les auteurs du projet ont retenu le chiffre de 50.000 tonnes dans les dix années à venir et sont persuadés que ce chiffre n'est pas surestimé, la région n'attendant pour exporter ses bois qu'un moyen de communication. La situation actuelle ne permettant que l'exportation des bois de grandes valeurs pouvant supporter des charges de transport élevé.

D'autre part, les différents produits : café, cacao, colas, huile de palme et palmiste, cultures vivrières, bananes, manioc, ignames, représentent environ un tonnage de 60.000 tonnes. C'est donc un trafic de plus de 100.000 tonnes par an, dont environ la moitié en bois, que le canal d'Assinie doit assurer.

Un tel trafic permettrait une réduction sensible du prix de ces produits puisque le prix de la tonne kilométrique sur route est actuellement de 25 francs C. F. A., alors que celui de la tonne kilométrique transportée par chaland est de 9 francs C. F. A. Des calculs très précis et sérieux ont été faits d'ailleurs par la Direction des Travaux publics prouvant la rentabilité de l'ouvrage. Pour les bois notamment, dont les prix de revient, qui se situent entre 1.800 et 2.800 francs C. F. A. le mètre cube, seraient ramenés environ à 1.100 francs le mètre cube après la percée du canal. C'est que le transport des bois par voie d'eau revient à 1 fr. 75 le mètre cube, alors que par route, le prix est de 24 francs le mètre cube. En ce qui concerne les produits, leurs charges de transport seraient diminuées au total de l'ordre de 900 francs par tonne.

Le supplément des recettes douanières à attendre du canal peut être évaluée à 240 millions dès la première année.

Complément naturel du port d'Abidjan pour lequel un gros effort financier a été fait et auquel il faut amener du trafic, le canal d'Assinie est certainement parmi les projets à l'étude l'un des plus intéressants à réaliser et des plus utiles à l'économie du pays.