

CHEMIN DE FER THIÈS-NIGER

Le chemin de fer du Sénégal et le [général Faidherbe](#)
(*L'Écho d'Oran*, 17 janvier 1884)

Dans une lettre qu'il vient d'adresser à ses collègues du Sénat, le général Faidherbe, dont la compétence en ce qui touche les affaires du Sénégal ne saurait être contestée, a exposé les raisons pour lesquelles il lui paraît utile de ne pas arrêter les travaux du chemin de fer du Haut-fleuve et, par conséquent, de rétablir les crédits repoussés par la Chambre des députés.

Le général, à qui son état de santé ne permet pas de présenter ses arguments à la tribune, termine ainsi sa lettre, après avoir développé les avantages que la France trouvera en ouvrant une voie commerciale jusqu'au Niger :

« Il ne semble pas possible que le Parlement persiste à refuser les fonds nécessaires pour terminer la ligne commencée jusqu'à Bafoulabé, et que le gouvernement renonce à son projet. Ce serait mériter les reproches d'inconstance, de légèreté, d'incapacité à coloniser qu'en a l'habitude de nous adresser.

Comme cela entraînerait l'abandon de nos postes au-dessus de Médine, les conséquences politiques d'une pareille reculade pourraient être désastreuses pour notre domination au Sénégal et mettraient à néant notre prestige dans toutes nos possessions africaines. Enfin, cela serait justifier les paroles du voyageur autrichien Lenz, qui, après son retour par le Sénégal de son voyage à Tombouctou, a écrit et dit dans ses diverses conférences en Europe et à moi-même : « L'idée de la construction d'une voie ferrée du Sénégal au Niger est grandiose, les résultats en seraient magnifiques ; mais il y a des difficultés à vaincre, et les Français ont-ils assez de persévérance et d'esprit de suite pour mener à bonne fin une pareille entreprise ? »

Les crédits pour le Sénégal
(*Le Sémaphore de Marseille*, 6 février 1884, p. 1, col. 1-2)

Il ne faudrait pas se méprendre sur le caractère et la portée du dernier vote de la Chambre qui a repoussé l'inscription au budget extraordinaire d'un crédit de 3.299.000 francs, pour travaux de chemins de fer et de fortifications au Sénégal.

La majorité est loin de méconnaître l'importance de nos possessions de la côte occidentale d'Afrique en général et du Sénégal en particulier. Elle sait combien ce dernier pays est riche en productions de toute nature et quelles espérances légitimes il fait concevoir à tous ceux qui se préoccupent de l'avenir de nos colonies. Aussi le refus de la Chambre porte-t-il sur une question de forme ou de procédure parlementaire plutôt que sur une question de fond. Si nos députés n'ont pas admis l'inscription du crédit demandé par le gouvernement au budget extraordinaire, ils se sont bien gardés de refuser ce crédit, mais ils veulent qu'il fasse l'objet d'une loi spéciale. Le ministre des travaux publics et celui des finances déposeront à bref délai le projet de loi attendu. Il s'agit de continuer la ligne de Médine à Bafoulabé pour relier plus tard notre colonie du Sénégal au Niger et ouvrir le Soudan au commerce français.

C'est là une question fort importante et il n'est pas possible que la Chambre ne se rende pas compte des intérêts immenses qui sont en jeu. Le vote, d'ailleurs, n'implique pas la suspension des travaux sur la ligne de Kayes à Bafoulabé, et il ne compromet pas non plus l'exécution du grand projet de jonction du Sénégal au Niger. Les ressources du Sénégal sont connues et personne ne saurait refuser d'améliorer l'état de cette colonie. Depuis quelques années, nos commerçants sont parvenus à faire cultiver l'arachide par les noirs dans des proportions relativement considérables. Il résulte d'une excellente étude que publie, en ce moment même, la *Revue britannique*, que le commerce général s'élève là-bas au chiffre de 11.381.000 francs, alors qu'il n'était que de 28 millions et demi en 1878 et de 33 millions en 1879. Les travaux du chemin de fer du haut Fleuve, les grandes importations de matériel qu'ils nécessitent sont en grande partie dans cette prospérité soudaine, mais il est certain, d'autre part, que le vrai commerce est en progrès. Les traitants des maisons de Saint-Louis suivent nos soldats, remontent le fleuve au-dessus de Bakel jusqu'à Bafoulabé et les indigènes de ces pays, jusqu'ici inexplorés, frappés des prix rémunérateurs qu'ils tirent de leurs graines, ensemencent de nouvelles terres.

D'après M. Louis Vignon, l'auteur de l'étude de la *Revue britannique*, le mouvement général de la navigation des deux ports de Saint-Louis [et] de Gorée a été, en 1881, de 3.559 navires. L'un et l'autre ne sont pas également fréquentés. La barre à l'embouchure du Sénégal rend l'entrée du port de Saint-Louis difficile ; aussi, n'a-t-il reçu que 453 navires, dont 235 français jaugeant 459.000 tonneaux, tandis que Gorée, le meilleur port de toute la côte occidentale d'Afrique jusqu'au Gabon, a vu 3.075 bâtiments, dont 1.431 français jaugeant 148.000 tonneaux. « Ces chiffres donnent aux navires un tonnage moyen très faible. Cela vient de ce que les statistiques confondent les gros navires venant d'Europe et les petits qui font le cabotage entre Gorée et Saint-Louis d'une part et Gorée, Sierra-Leone et les rivières du Sud d'autre part. Or, sur les 3.559 navires comptés dans le commerce général, plus de 3.000 sont des navires de cabotage. Mais cette observation n'empêche pas une remarque soulevée par la comparaison des chiffres fournis par les tableaux statistiques : comment le commerce général de Saint-Louis, occupant seulement 483 navires, s'élève-t-il à plus de 20 millions, si celui de Dakar fait par 3.076 bâtiments, n'atteint pas la même somme ? Presque tous les bâtiments qui font le commerce du Sénégal sont français. Ceux qui portent le pavillon anglais ou américain ont été affrétés par des maisons françaises. Le commerce français est, en effet, seul au Sénégal, et nous n'avons aucune autre colonie dans cette situation. Elle vient en grande partie de ce que, depuis 1861, la navigation du fleuve du Sénégal au-dessous de Saint-Louis est interdite aux étrangers comme le sont les fleuves de France. Gorée en face de Dakar est cependant un port franc.

Ce n'est pas ici que nous avons besoin de rappeler que deux de nos grands ports font presque seuls la connerie de notre colonie : Bordeaux et Marseille. En 1880, le mouvement général de la navigation entre Bordeaux et le Sénégal a été de 96 navires et entre Marseille et le Sénégal de 104. Bordeaux fréquenta surtout Saint-Louis ; la première maison bordelaise est celle de [Maurel et Prom](#)¹ ; Marseille fréquente surtout Dakar, et la première maison marseillaise dans ces parages est la [Compagnie du Sénégal et de la Côte occidentale d'Afrique](#), autrefois Compagnie Verminck.

La majorité de la Chambre, qui a repoussé l'inscription au budget extraordinaire, demandée par le gouvernement, d'un crédit de 3.299.000 francs pour les travaux publics au Sénégal, n'ignore aucun des détails que nous venons de donner. Si elle n'a pas admis l'inscription du crédit au budget extraordinaire, elle n'a pas repoussé le crédit ; elle veut en faire l'objet d'une loi spéciale qu'il appartient au gouvernement de présenter, et nous sommes persuadé que, lorsque cette question du chemin de fer du

¹ Et non *Morel et Prom*.

Sénégal au Niger reviendra devant la Chambre sous la forme demandée par la majorité, les crédits nécessaires à la poursuite des travaux seront votés avec empressement.

COLONIES ET PROTECTORATS

SÉNÉGAL

(*Le Soleil*, 16 janvier 1888, p. 1, col. 4)

Les correspondances du Sénégal, arrivées par le dernier courrier, annoncent que le colonel Gallieni, commandant supérieur du Haut-Fleuve, active énergiquement le ravitaillement de nos postes, et fait poser, dans ce but, un chemin de fer Decauville de Kayes à Bafoulabé.

Sénégal

(*La Dépêche coloniale*, 28 novembre 1896)

.....
M. Chaudié, gouverneur général de l'Afrique occidentale française, devait partir le 28 de ce mois sur le *Dagana* pour *Kayes* et *Bammako*, en compagnie du capitaine du génie Bell, chargé d'études préliminaires pour le prolongement du chemin de fer de Bafoulabé vers *Kita*, *Bammako* et le *Niger*.

LES VOIES DE PÉNÉTRATION DANS LES PAYS TROPICAUX (5)

par M. E. SALESSES², capitaine du génie
(*La Dépêche coloniale*, 19 octobre 1897)

LIGNES DÉJÀ CONSTRUITES

Chemin de fer de *Kayes* à *Bamakou*. — Les renseignements ci-après sont puisés principalement dans la brochure du commandant du génie Corps, « les Chemins de fer du Sénégal au Niger », dans la *Revue du Génie* du 25 octobre 1896, qui contient un exposé dû au commandant Rougier et au capitaine Calmel, officiers du génie employés au chemin de fer, et dans les rapports de 1884 et de 1896 de MM. de Lanessan et Turrel, rapporteurs du budget.

Le 13 novembre 1880, l'amiral Cloué, ministre de la marine, demandait à la Chambre un crédit provisoire de 8.500.000 fr. sur le budget extraordinaire de 1881 pour entreprendre la construction du chemin de fer de *Kayes* à Bafoulabé ; ce projet de loi fut voté le 24 février 1881. Les motifs allégués étaient la difficulté de ravitailler Bafoulabé et la nécessité de protéger les indigènes : en réalité, il s'agissait de réaliser la grande pensée de Faidherbe, savoir la pénétration vers le *Niger* par la voie du Sénégal. Cette réalisation comportait d'abord une action militaire dont s'acquittèrent brillamment les généraux Borgnis-Desbordes, Archinard et Gallieni, les colonels Frey, Combes, Humbert et Bonnier. Leur éloge est devenu superflu.

Mais il fallait exécuter aussi des études et des travaux techniques, que l'on n'aborda pas avec la même résolution.

² Eugène Salesses (Villecomtal, 1858-Rodez, 1931) : officier du Génie, futur directeur du [chemin de fer de Conakry au Niger](#).

À en croire l'exposé des motifs de la loi du 24 février 1881, « les nivelllements effectués permettaient d'assurer que, sauf au passage de quelques cours d'eau, il suffisait de poser la voie sur le terrain naturel ; la voie franchirait les cours d'eau sur des travées métalliques que l'on ferait reposer sur des chevalets en bois du pays en attendant la construction ultérieure de piles et de culées en maçonnerie ».

Ces affirmations contenaient déjà en germe les regrettables erreurs que l'on devait constater par la suite.

En réalité, les seuls renseignements dont on disposait alors, au sujet du tracé, étaient les reconnaissances de Mage et Quintin, de Soleillet, du général Gallieni en 1879 et enfin du commandant Derrien en 1880-81. On n'avait aucun lever précis à grande échelle, ni aucune étude technique approfondie.

Cette étude ne fut pas faite, comme l'explique M. de Lanessan dans son rapport de 1884, par suite de la préoccupation très vive de gagner du temps avant d'atteindre le Niger le plus tôt possible.

Les crédits de la campagne 1880-81 ayant été votés trop tard, le matériel et le personnel arrivèrent à Saint-Louis lorsque le Sénégal était en baisse. Les hommes durent faire une partie de la route à pied et traîner les chalands à la cordelle ; une épidémie de fièvre typhoïde immobilisa le tiers de l'effectif.

Une autre conséquence du vote tardif précité fut l'obligation de passer des traités onéreux avec les constructeurs en raison du délai très court que la fin prochaine de la crue du Sénégal obligeait à fixer pour les livraisons.

La campagne de 1881 82 fut également infructueuse par suite d'une violente épidémie de fièvre jaune qui sévit au Sénégal, désorganisa tous les services et obligea de suspendre tout envoi de matériel jusqu'au commencement de novembre, époque trop tardive pour qu'on pût gagner Kayes. Ce matériel, très important, fut semé le long du fleuve, depuis Bakel jusqu'à Tambokané ; il comprenait des vivres et 110 kilomètres de rails. En outre, on n'organisa nullement Kayes comme base d'opérations ; les installations les plus sommaires, les magasins, ateliers, outillage industriel, faisaient totalement défaut.

Le personnel se composait de M. Arnaudeau, ingénieur, directeur des travaux ; 4 conducteurs de première classe, 5 agents secondaires, 2 mécaniciens. L'ingénieur tomba malade, 2 conducteurs et mécaniciens furent renvoyés, 2 agents secondaires moururent. Il resta M. Jégou, conducteur, pour diriger les travaux, 1 deuxième conducteur, 3 agents secondaires et 1 mécanicien. On n'avait ni brouettes, ni instruments de lever. En mai 1882, on n'avait encore fait que 700 mètres cubes de remblai à Kayes et vers le marigot de Paparaha. Pendant l'hivernage de 1882, on répara en partie ces erreurs en créant des installations à Kayes, savoir 1 caserne, 1 pavillon d'officiers, 1 pavillon pour les ingénieurs : ce travail, très dur, nous coûta 30 Européens sur 81. En résumé, les 8 premiers millions étaient totalement gaspillés. Notre éducation en matière de travaux aux colonies coûte cher.

(suite)
(*La Dépêche coloniale*, 20 octobre 1897)

Le 16 janvier 1882, le ministre de la marine et des colonies demandait un nouveau crédit de 7.500.000 fr. sous la rubrique « Chemins de fer du Sénégal », afin, disait-il, d'atteindre Bafoulabé.

Cette somme devait nous permettre, en outre, d'établir des postes définitifs à Bafoulabé et Kita ; de construire une ligne télégraphique de Bakel à Kita ; d'étudier une voie ferrée entre Kayes et un point en aval de Bakel, accessible en tout temps aux navires de 0 m. 60 de tirant d'eau ; de lever le terrain entre Kita et Bamakou, et enfin

d'envoyer une mission dans le Sud de la région du Niger. La loi fut votée le 1^{er} avril 1882.

Le prix de revient kilométrique avait été fixé à 88.250 fr.

Le 26 avril 1883, M. Charles Brun, ministre de la marine et des colonies, dut avouer à la Chambre que le prix de revient kilométrique serait au moins de 112.400 fr. et qu'à la fin de 1883, la voie ne serait posée que sur 20 kilomètres (17 en réalité) ; il demandait, en conséquence, pour la campagne suivante, un crédit provisoire de 4.680.000 fr. et annonçait un deuxième crédit ultérieur de 3.300.000 fr. Les deux crédits furent votés ; mais le deuxième souleva de tels orages que l'amiral Peyron, alors ministre, dut prendre l'engagement de ne plus demander de fonds et d'arrêter les travaux au point où ils en seraient à la fin de la campagne, en 1884. Le bilan fut donc de 53 kilomètres sur les 132 d'abord prévus, et cette voie était presque impraticable par suite de l'insuffisance du tracé et de l'absence de terrassements.

La dépense totale avait été de 24 millions 30.000 fr., ce qui portait le prix de revient kilométrique, non au million comme on l'a dit, mais au chiffre coquet de 450.000 fr., et cela pour avoir voulu aller trop vite, en dédaignant les règles suivies en France.

À partir de 1884, le Parlement n'inscrivit plus au budget que des dépenses d'entretien et d'exploitation dans les lois de finances annuelles pour les frais d'occupation du Haut-Sénégal. Grâce à ces minces crédits et à la bienveillance constante des commandants du corps d'occupation ou des gouverneurs, en utilisant l'énorme matériel acheté pendant les premières années, l'œuvre fut poursuivie. Il ne semble pas qu'on doive ajouter foi à l'accusation d'avoir jeté ou abandonné d'immenses quantités de rails ; il ne manque guère plus de 10 kilomètres sur la totalité des achats.

En 1884-85, le rail atteignait le kilomètre 59 et la plate-forme le kilomètre 105, au-delà du lac Talari. Le colonel Monteil et M. le gouverneur Binger firent le premier levé des 412 kilomètres qui séparent Bamakou de Bafoulabé.

La voie, depuis le kilomètre 17 jusqu'au kilomètre 34, était posée sur un sol marécageux pendant l'hivernage, le long du fleuve, sans terrassements ; les ponceaux et beaucoup de culées ne résistèrent pas à l'hivernage.

En 1886-87, grâce à la main-d'œuvre indigène non rétribuée et à la volonté du général Gallieni, commandant supérieur, la voie atteignit le kilomètre 92, suivant un mauvais tracé où se rencontraient des pentes de 50 millimètres par mètre, comme celle de Tamba-Coumba-Fara. Des culées furent faites en mortier argileux ; les traverses furent espacées à raison de 4 par rail de 6 mètres. On construisit le viaduc de Bagouko (60 mètres de portée).

En 1887-1888, on atteignit enfin Bafoulabé (132^e km.) ; mais parfois, les trains déraillaient en route ; aucune machine n'avait dépassé le Galouko, viaduc de 60 mètres de portée, construit durant cette campagne, et les plates-formes, poussées à bras, atteignaient Sitafoula.

C'est à cette époque que le général Gallieni demanda le changement et la militarisation du personnel ; le général Archinard réalisa cette idée en 1888, et l'artillerie de marine assuma de 1888 à 1892 l'entretien, la réfection et la continuation de la voie ferrée qui s'arrêtait alors au Bafing. Il faut lire les rapports du général Gallieni et du lieutenant Plat au sujet de l'état de la ligne : tracé défectueux, ouvrages provisoires, machines fatiguées, ballastage à faire, tout s'y trouvait. Le commandant Klobb et le capitaine Huvenoit assumèrent cette lourde tâche ; le capitaine Huvenoit s'y dévoua jusqu'au sacrifice de sa santé, car il mourut de ses fatigues en rentrant en France après cinq campagnes successives au Soudan. Les traverses furent remplacées, le pont de Moumania fut refait, celui de Sitafoula et un viaduc de 60 mètres furent construits à neuf ; sur 30 kilomètres, le tracé fut refait et la voie reconstruite. Le 11 mai 1890, l'artillerie de marine eut l'honneur de conduire la première locomotive à Bafoulabé. En

1892, on voulut utiliser prématurément la voie pendant l'hivernage, mais cette tentative ne fut pas heureuse, et la voie se détériora beaucoup.

C'est en 1888-1889 que le sous-secrétaire d'État aux colonies, sur l'avis d'une commission chargée d'étudier le prolongement de la voie ferrée, introduisit, pour la première fois, l'idée de la voie de 0 m. 60 ; la commission, s'appuyant sur ce que le Bafing paraissait séparer le chemin de fer en deux tronçons indépendants, proposait : 1° de conserver la voie de 1 mètre provisoirement entre Kayes et Bafoulabé en substituant la traction des animaux à celle des locomotives quand elles seraient hors de service, et la voie de 0 m. 60 à celle de 1 mètre quand la voie actuelle ne vaudrait plus rien ; 2° de continuer la ligne au delà du Bafing au moyen du matériel de 0 m. 60. M. Picanon, inspecteur des colories, en mission au Soudan, démontra facilement que la traction muletière était très onéreuse, car elle nécessitait l'élargissement de la plate-forme et un macadamisage, sans parler de la mortalité de ces bêtes de somme dont le prix est très élevé ; il évaluait le prix kilométrique de la voie de 0 m. 60 à 19.000 fr. et proposait de la construire du Bafing jusqu'à Kita, en conservant la voie de 1 mètre existante jusqu'à Bafoulabé.

À cette voie de 0 m. 60, il faut joindre 40 kilomètres de voie de 0 m. 50 qu'on avait approvisionnés pour la campagne de 1887 et qu'on avait utilisés en les posant en 1890 entre Bafoulabé, Kalé et les massifs de Balou ; les rails de 0 m. 60 furent placés à la suite sur 5 kilomètres et l'on atteignit ainsi Dioubéba, avec un tracé absolument défectueux, inspiré par cette idée, très répandue, que la voie de 0 m. 60 s'accommodait de toutes les pentes et de toutes les courbes ; en 1891, l'ancienne voie de 0 m. 50 fut remplacée et un tracé nouveau, dû à M. Stirling, garde d'artillerie, fut établi entre le Bafing et Dioubaba ; il contournait les massifs de Kalé et Balou, mais conservait de trop fortes rampes.

(suite)
(*La Dépêche coloniale*, 21 octobre 1897)

Rôle du génie. — Le service du génie apparaît pour la première fois en 1891, au Soudan, avec la mission du colonel Marinier, qui comprenait 4 officiers, 8 sous-officiers, 12 caporaux et sapeurs. Cette mission était chargée d'étudier le tracé du chemin de fer de Kayes à Bamakou ; elle arriva en pleine épidémie de fièvre jaune, et y perdit aussitôt 2 officiers, 2 sous-officiers et 2 sapeurs ; le capitaine Seta, de l'artillerie de marine, qui accompagnait la mission, mourut aussi ; le colonel Marmier fut atteint lui-même ; le commandant Corps et le capitaine Calmel remplacèrent les officiers morts. Les travaux de la mission ont été exposés en détail dans la *Revue du génie* de septembre 1893, et dans l'avant-projet du chemin de fer du Sénégal au Niger, publié en 1894 par le ministère des Colonies ; en voici le résumé :

Bafoulabé fut laissé sur le flanc de la ligne principale qui traversait le Bafing à Mahinadi, à 7 kilomètres en amont de Bafoulabé, sur un pont de 400 mètres. On établit le tracé sur un sol sablonneux, entre les marécages de la plaine et les falaises de grès qui parsèment la région ; on s'imposa comme limite de pente 25 millimètres par mètre et un rayon minimum de 150 mètres ; à ce dernier point de vue, il est prouvé aujourd'hui que 100 mètres et même 75 mètres de rayon de courbure sont acceptables pour la voie de 1 mètre, à condition, bien entendu, de ne pas superposer les courbes à de fortes rampes ; le point de passage du Bakhoy fut fixé à Toukolo au moyen d'un pont de 360 mètres de large analogue à celui de Mahina ; le lever fut fait en trois mois au 1/5.000^e, en employant la planchette déclinée entre le Bafing et Kita ; les officiers et 3 sous-officiers reconnaissent ensuite la route de ravitaillement qui passe par Koundou et aboutit à la falaise du Niger ; la vallée choisie pour la descente de la falaise fut celle de N'Goumi, qu'on leva au 1/5.000^e à la planchette sur 9 kilomètres de longueur ; au

retour, une reconnaissance de la voie fut faite à partir de Toulimandio, point où cesse le barrage de Sotuba en aval de Bamakou, et où le Niger devient navigable ; divers cols furent déterminés, ainsi que la direction générale du tracé. La dépense kilométrique ressortait à 75.000 francs, dont 25.000 francs pour l'infrastructure, 40.000 francs pour la superstructure et 10.000 francs pour le matériel roulant ; le prix relativement élevé de la superstructure tient évidemment compte de la cherté des transports de Saint-Louis à Kayes ; d'autre part, le prix de 25.000 francs semble un peu trop fort ; de nouveaux calculs ont permis de mener le chiffre total à 60.000 francs le kilomètre.

En 1892-1893, une nouvelle mission, sous la direction du colonel Joffre, comprenant officiers, 2 adjoints, 5 stagiaires et 35 sous-officiers, caporaux et sapeurs fut envoyée au Soudan : 1^o pour établir l'avant-projet du chemin de fer de Kita au Niger ; 2^o pour étudier les réfections de la voie existante ; 3^o pour relever l'artillerie de marine dans l'exploitation de cette voie.

La compétence, toute spéciale, des troupes du chemin de fer du génie me paraît justifier cette dernière décision, bien que l'artillerie, de marine puisse, à bon droit, se glorifier d'avoir légué à ses successeurs une situation bien améliorée, après l'avoir reçue en fort mauvais état. Le commandant Corps et les capitaines Cornille et Crosson se consacrèrent à la voie existante ; le reste de la mission s'occupa du lever entre Kita et Toulimandio. On sait, d'ailleurs, quelle tâche mémorable dut finalement assumer le colonel Joffre en 1893 à Tombouctou après la mort du colonel Bonnier.

Le tracé entre Kita et le Niger présente une bifurcation au pied de la vallée de N'Goumi ; l'un des embranchements atteint Bamako, et l'autre Toulinanti qui est le vrai port du Niger. Le rapport du colonel Joffre a été publié dans l'avant-projet précité de 1894. Le tracé levé au 1/5.000^e à la planchette, comme la première partie, permit de raccourcir l'ancienne route de ravitaillement de 30 kilomètres, tout en évitant des difficultés ; aussi le colonel Bonnier prescrivit-il de l'adopter ; il en résulta une déviation de 133 kilomètres exécutée par le capitaine Crosson et l'adjoint du génie Naudé entre Kita et Delasabacoro dans le délai de quarante-cinq jours, soit 3 kilomètres par jour avec 120 travailleurs seulement.

Les missions Marmier et Joffre concluaient unanimement à l'abandon de la voie de 0 m. 60 et à l'adoption de la voie de 1 mètre. Les postes de Bafoulabé, Kita et Bamako restent tous sur le flanc du tracé principal et dans son voisinage ; les points remarquables sont : le pont de Mahinadi et celui de Toukolo, de 400 et 360 mètres avec travées de 25 mètres sur piles en maçonnerie reposant sur un seuil rocheux, les ponts du Bandiko et du Baoulé de 40 et 60 mètres chacun ; enfin, les cols de Schella, de Manambougon, le campement du colonel à l'est de Kita, le col et la vallée de la N'Goumi.

Les cotes de Mahinadi et de Toulimardi sont respectivement (+ 158 m.) et (+ 270 m.) ; la cote maximum est de (+ 463 m.) au col de N'Goumi entre les bassins du Sénégal et du Niger ; la distance totale entre Kayes et Mahinadi est de 120 kilomètres, de 193 kilomètres entre Mahinadi et Kita, de 228 kilomètres entre Kita et Toulimandio, soit en tout 540 kilomètres. Le prolongement la voie ferrée entre Kayes et Bakel, étudié par le capitaine Calmel, est de 140 kilomètres ; la contrée en aval de Kayes est marécageuse pendant la saison des pluies.

(Suite)
(*La Dépêche coloniale*, 23 octobre 1897)

Sous la direction des commandants Corps, Guyon et Rougier, la voie existante a été grandement améliorée ; entre Kaffa et Dinguiria, c'est dédire du kilomètre 15 au kilomètre 45 ; on dévia la voie pour éviter la plaine marécageuse de Sabouciré, en suivant le pied des collines de Ségalé et Tarakoré, et en contournant les collines de

Dinguira par le Sud ; en outre, des rectifications nombreuses mais moins importantes, d'une longueur totale de 33 kilomètres, permirent d'adoucir le profil ou les courbes jusqu'aux limites de 25 millimètres et 800 mètres, les culées et autres maçonneries des ponts furent réparées, la voie fut entièrement ballastée, les traverses en gommier ou en bois de pin furent toutes remplacées par des traverses métalliques, notamment par les traverses Ponsard et Boyerval qui donnent de très bons résultats. Faute de fonds, le service du génie se réduisit provisoirement à cette tâche ingrate de refaire un travail existant ; en outre, il a substitué la voie de 1 mètre à la voie de 0 m. 60 au delà du Bafing pour avoir l'unité de voie, indispensable depuis la construction du pont de Mahinadi ; la rampe de Tambakoumbafara fut supprimée, ainsi que celles du Bourri, de Farakourou et de Talari ; une pile du viaduc du Galouko fut refaite.

Mais le travail le plus important a été celui du pont de Mahinadi, sur le Bafing, commencé par le commandant Corps, terminé par le capitaine Calmel et inauguré en 1896 par le colonel de Trentinian, gouverneur du Soudan. Après avoir relevé le profil du fleuve on a choisi, comme emplacement, le « gué des Toucouleurs », barrage naturel présentant vers l'amont une pente insignifiante et limitée vers l'aval par une cassure régulière produisant une chute de plusieurs mètres ; le fond du lit est parsemé de blocs de grès, la hauteur d'eau à l'étiage est de 1 m. 10 au milieu, et 0 m. 20 près des rives ; le courant est violent ; aux hautes eaux, la crue est de 6 à 7 mètres au-dessus de l'étiage ; le pont comprend 16 travées de 25 mètres chacune, et les piles ont 6 m. 50 de long sur 4 mètres d'épaisseur, elles reposent sur le roc et ont été construites en plusieurs années au moyen de batardeaux rectangulaires formés de pierres, gravier et sable ; des rails reposant sur ces batardeaux constituèrent un pont de service ; les batardeaux furent protégés par des digues de 80 mètres en amont du pont, se dirigeant obliquement vers l'aval jusqu'au tiers de la largeur du fleuve ; ces digues abaissèrent assez le niveau de l'eau pour mettre à sec l'intérieur des batardeaux malgré leur défaut d'étanchéité ; cet artifice permit de fonder d'abord 4 piles sur chaque rive ; pour les 9 piles du milieu, on ne put assécher complètement les batardeaux ; les digues des rives furent remplacées par 3 digues médianes espacées de 3 mètres, disposées en chevron, la pointe vers l'amont, pour rejeter le courant du milieu du fleuve vers les côtés ; la hauteur d'eau se réduisit ainsi à 0 m. 40 ou 0 m. 50. Faisant alors, avec des pierres sèches et du sable, un moule des piles à construire à l'intérieur des 9 batardeaux, on y coula du béton de ciment.

Du 5 mars au 20 mai 1893, les fondations des 17 piles furent exécutées et amenées à 0 m. 50 au-dessus de l'étiage du fleuve ; le ciment disponible et la proximité de la crue ne permettaient pas de faire davantage ; en 1894, les piles furent surélevées de 1 mètre et, enfin, mises en 1895 à leur hauteur définitive. Les piles ont, en élévation, la forme d'une pyramide tronquée, les parements d'amont et d'aval sont verticaux, et le côté amont est pourvu d'un avant-bec ; la maçonnerie employée est un beau grès gris-violacé de la rive droite du fleuve.

Chaque travée du pont est formée de deux poutres de rive en treillis, séparées à la partie supérieure par 3 mètres de distance et réunies par des pièces de pont formant entretoises. En outre, le pont est muni d'un garde-corps supporté par des consoles ; la face supérieure de l'ossature métallique est recouverte de tôle ondulée, couverte à son tour par du béton : l'ensemble pèse 1.000 à 1.100 kg le mètre courant. Pour faciliter le montage, on a réduit le plus possible le nombre des pièces différentes, en augmentant un peu le poids théorique de chacune d'elles ; cette mesure procurait, en outre, l'avantage d'augmenter le nombre des pièces interchangeables, chose importante quand on est éloigné de tout centre industriel. Le pont de Mahinadi comprenait, par travée, 12 panneaux ; on a donc admis simplement 3 types de panneaux : ceux du centre, ceux des extrémités et les intermédiaires ; aucune pièce n'a eu moins de 10 millimètres d'épaisseur, afin de tenir compte de l'oxydation. Les fragments du pont pesaient un peu moins de 1.500 kg chacun, pour ne pas payer double fret ; mais on

s'est tenu fort près de cette limite, afin de diminuer le rivetage et le montage ; le pont avait exigé un outillage spécial, et un grand hangar métallique pouvant abriter une travée recouvrant la plate-forme de montage, afin de permettre le travail aux heures chaudes sans craindre le soleil. Un chef monteur et un adjoint du génie, qui avaient surveillé l'exécution du pont dans les ateliers de la Société de construction de Levallois-Perret [Anciens Éts Eiffel], à Paris, ont accompagné ce pont au Soudan et ont aidé au montage.

Le lancement avait lieu par groupe de 3 travées, après montage sur la rive de départ, mais en commençant par la rive opposée ; pour parer aux mécomptes, on avait commandé une travée supplémentaire, qui sera plus tard utilisée. Le montage ayant commencé le 5 décembre 1895, le lancement fut terminé le 17 avril 1896 ; les essais prescrits par le règlement du 29 août 1891 ont eu lieu les 4, 5, 6 et 8 juin 1896, en présence et par les soins d'une commission composée d'officiers de toutes armes ; les flèches ont été de 12 à 13 millimètres, là où la théorie indiquait 20 millimètres. — Ce pont nous donne 136 kilomètres de voie ininterrompue et satisfaisante, depuis Kayes jusqu'à Dioubéba.

(Suite)
(*La Dépêche coloniale*, 28 octobre 1897)

Traction et exploitation. — Il fallut commencer en 1892 par mettre en état les wagons, plates-formes et machines ; les deux machines de la voie de 0 m. 60 n'ont pas rendu de grands services ; la voie de 1 m. possède une bonne et ancienne locomotive, pouvant remorquer 25 tonnes sur des rampes de 30 millimètres ; 4 machines très fatiguées à 6 roues couplées, pouvant remorquer 12 tonnes sur des rampes de 30 millimètres ; 2 machines à 3 essieux couplés, achetées en 1893, mais qui nécessitent le transport de l'eau dans un wagon pour pouvoir aller d'une gare à l'autre ; 1 locomotive tender, dite « Colonel-Bonnier » et pouvant porter 3 mètres cubes d'eau a été mise en service en 1895 ; elle remorque 45 tonnes, c'est-à-dire 10 voitures, sur des rampes de 25 millimètres, à raison de 25 kilomètres à l'heure. On a deux modèles de wagons à voyageurs ; l'un avec fenêtres et persiennes sur le côté, l'autre ouvert sur les grands côtés et muni de rideaux ; des types plus récents, pour 2^e et 3^e classes, viennent d'être mis en service ; ils sont à bogies.

Les wagons de marchandises comprennent : des trucs plats portant 4 tonnes, des fourgons de 4 tonnes, des wagons de ballast, et enfin des wagons-fourgons récents portant 8 tonnes. Les trains, à raison de un par jour, comptent 5 à 6 wagons ; le poids de chaque wagon plein, marchandises ou voyageurs, est de 10 tonnes en moyenne ; la vitesse varie de 20 à 55 kilomètres à l'heure.

Le chemin de fer de Kayes possède des ateliers de réparation, savoir : des ateliers de chaudronnerie et travail du fer, munis de machines-outils actionnées par une locomobile de 6 chevaux ; une fonderie, un atelier de levage, des ateliers à bois avec scierie mécanique, une fabrique d'huile d'arachides ; le personnel comprend 3 ouvriers civils européens, des sapeurs du 5^e régiment du génie et des indigènes ; la paye de ces indigènes ouvriers d'art varie de 3 fr. 50 à 4 fr. 50.

Les gares sont en fer et maçonnerie, à deux étages avec galerie ; les stations sont très simplement traitées.

La dépense d'exploitation et de traction est évaluée à 1.500 francs le kilomètre.

Les recettes ont été de 295.000 francs en 1895 et couvraient dès lors toutes les dépenses.

À l'avancement, les auteurs de l'article de la *Revue du Génie* d'octobre 1896, article où ont été puisés la plupart des renseignements ci-dessus, réclament comme organisation des chantiers :

Des chantiers de terrassements, pour exécuter ces derniers un an à l'avance, afin que les remblais se tassent ;

Des chantiers de pose de voie pouvant atteindre 900 à 1.000 mètres de vitesse par jour ;

Des chantiers de finissage ;

Et enfin des chantiers d'ouvrages d'art.

Comme la vitesse de ces derniers condamne la voie à n'avancer que de 50 à 60 kilomètres environ par an, il s'ensuit qu'il suffirait d'obtenir annuellement 150.000 journées de terrassier, impliquant une équipe de 800 manœuvres environ, qu'on pourrait subdiviser en trois groupes, espacés de 20 kilomètres ; un manœuvre peut déblayer 1 à 2 mètres cubes par jour ; pour les terrains très rocheux, il faudrait compter environ 1.200 terrassiers subdivisés en quatre groupes.

La nécessité d'employer les traverses métalliques donne lieu à un gros supplément de dépense que l'on n'évalue pas à moins de 10.000 fr. par kilomètre.

Le 25 décembre 1896, le Conseil général du Sénégal a fixé à 1.200.000 fr. le forfait total à payer par cette colonie au Soudan ; ce forfait, payable en cinq annuités, représente la part afférente au Soudan dans les recettes de douane effectuées au Sénégal durant la dernière période quinquennale ; cette somme est destinée à garantir une partie de l'emprunt contracté par le Soudan pour l'achèvement de son chemin de fer ; la Caisse des dépôts et consignations a consenti à cet emprunt du Soudan, moyennant la garantie ci-dessus, qui est hypothéquée sur les recettes des douanes sénégalaises et des droits d'importation jusqu'à concurrence de ladite somme.

LE VOYAGE DE M. ANDRÉ LEBON
EN AFRIQUE OCCIDENTALE
(*Le Journal des débats*, 14 novembre 1897)

Saint-Louis, le 6 novembre.

.....
Épidémie de fièvre jaune

Sur les 6 cas signalés depuis la mi-septembre 3 ont été suivis de mort, 3 ont abouti à la guérison. Aucun n'a eu lieu à Kayes, tous se sont produits sur les terrassements de la ligne du chemin de fer, à l'endroit même où, en 1891, ont été enterrés des coolies chinois morts de la fièvre jaune.

.....
PIERRE MILLE.

.....
OUVRIERS CHINOIS AU SOUDAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 septembre 1899)

Un premier engagement d'ouvriers chinois a eu lieu, la semaine dernière, au Tonkin, pour le Soudan.

On sait que l'un des objectifs les plus grandioses du gouvernement en ce qui regarde nos possessions africaines est la jonction du chemin de fer sénégalais Saint-Louis-Bamakou avec les lignes sud-algéries. Nos gouvernants se sont enfin aperçus que les Anglais avançaient dans le Soudan égyptien, vers le Soudan Français, avec une méthode et une sûreté telles qu'à bref délai, si nous ne prenions pas nos précautions, un coin anglais allait être enfoncé, entre nos colonies françaises de l'Ouest et du Nord de

l'Afrique. Nous nous décidons à agir. Les travaux du chemin de fer stratégique sénégalais sont poussés avec la plus grande activité. Il en est de même de ceux du Sud Oranais. En cas d'éventualités, nos troupes pourront être transportées en quelques jours au cœur de l'Afrique.

C'est le génie, l'artillerie et quelques ouvriers spécialistes qui, à l'heure actuelle, ont travaillé à la construction de la ligne du Haut-Sénégal.

Mais le Soudan n'est pas le Tonkin. Hanoï, Nam-dinh, Vinh, sont un véritable paradis à côté de Kayes, Bafoulabé, Tombouctou, etc. La température brûlante rend beaucoup plus pénible et beaucoup plus rare au Sénégal qu'au Tonkin, la main-d'œuvre européenne.

Les maçons, forgerons, ajusteurs, mécaniciens, charpentiers, etc., non seulement fournissent là-bas une somme de travail moindre, mais leur rapatriement doit se faire au bout de douze à dix-huit mois, car passé ce laps de temps, l'anémie se déclare et l'ouvrier est obligé de passer plus de temps à l'hôpital que sur les chantiers. En outre, les travaux vont présenter d'autant plus de difficultés que nous avancerons davantage dans l'intérieur.

C'est pourquoi, pour aider les contremaîtres européens, on a pensé aux ouvriers chinois. Quarante-six de ces derniers, sous la conduite de trois caïs et d'un compradore, sont partis le 20 courant par la *Manche* [des Messageries maritimes], à destination de Bamakou. via Saïgon-Marseille-Bordeaux-Dakar. M. le capitaine d'infanterie de marine Martin est venu les chercher, et doit les accompagner jusqu'à destination. Ces Célestes, qui appartiennent tous à la congrégation de Canton, et ont été engagés à Haiphong, ont signé un engagement de trois ans. Ils ont droit à la ration indigène, et leur solde varie de vingt-six à trente piastres. Le compradore en a cinquante.

Nous avons pu causer avec quelques-uns des partants et résumons ici nos interviews.

— Où vas-tu ? Pourquoi faire ?

— Aller Soudan Français travailler omnibus chemin de fer.

— Toi content ?

— Moi peur l'eau beaucoup mauvais. Vous connaître ?

— Moi bien connaître. Moi rester longtemps Soudan France.

— C'est vrai l'eau mauvais ?

— Non, l'eau n'est pas mauvaise, seulement il y fait plus chaud qu'ici.

— Quelqu'un dire moi là-bas y en a pas les arbres, y en a sable, encore sable, toujours sable, sable tout le temps.

— Mais si. Tu trouveras des arbres qu'on appelle cocotiers, baobabs, etc. Ils sont au contraire très hauts, plus hauts qu'aucun arbre du Tonkin.

— Ah ! cocotiers ! Moi connaître. Pour aller Soudan Français, combien mers faut-il traverser ?

— Tu traverseras toujours la même ; seulement, elle change de nom suivant les endroits.

— C'est toujours jours la même eau ?

— Parfaitement.

— C'est que nous n'avons pas l'habitude du rester beaucoup longtemps sur l'eau. C'est plus loin que la France.

— Quinze jours, de l'autre côté.

— Jamais marcher terre ?

— Si. Tu marcheras sur la terre de Marseille, à Bordeaux et peut-être la dernière semaine avant d'arriver.

— N'a pas aller Paris ?

— Je ne pense pas, mais tu verras la France tout de même.

— Combien jours rester en France ?

— Sept ou huit jours.

— Moyen faire commerce Soudan ?

— Mais oui. Tu pourras faire le commerce des arachides, du riz, des bœufs, du maïs, des haricots, des poules, du cochon.

— Y en a beaucoup maisons ?

— Cela dépend des endroits. Si tu restes à Bamakou, tu seras dans un très grand village.

— Moyen écrire ici camarades ?

— Tu peux écrire tous les jours, donner et recevoir des nouvelles même chose Haïphong.

— Y en a la poste télégraphe ?

— Comme ici.

— Les hommes là-bas beaucoup grands ? Tous malabars ?

— Oui. très forts, très grands et très noirs.

— Y en a pas chinois ?

— Non. mais il y a des Toucouleurs, des B emparas, beaucoup de peuples nègres.

— Y en a pas français mercantis ?

— Si. Mais très peu.

Pendant que nous causons, des femmes chinoises se querellent avec, des ouvriers partants, questions d'argent certainement, car ceux-ci viennent de toucher un mois d'avances. Une concubine annamite sanglote et se cache le visage. Je demande au compradore si les engagés n'emmènent pas avec eux quelques Chinoises. Le chef de la troupe, qui est l'ancien compradore d'un avocat de Haïphong, bout d'homme intelligent, trop débrouillard peut-être, malin et vicieux comme un singe, parlant français avec des expressions de certains quartiers de Montmartre, me répond alors :

— Pourquoi faire femme chinois ? Tous nous toucher galette, moyen débrouiller facilement. Avec galette, femmes partout. Marseille moi très content acheter une « grenouille ». Si lui vouloir venir, moi très content emmener lui Soudan Français.

En somme, ce qui les préoccupe le plus, l'une des questions qui m'ont été le plus souvent posées est celle-ci : « L'eau est-elle bonne ? ». Ils y reviennent constamment. Plusieurs comptent faire un commerce quelconque, et à part cette question d'eau qui semble les inquiéter, tous me paraissent quitter le Tonkin sans regrets. Quelques-uns trouvent que trois ans. c'est « beaucoup longtemps », mais l'espoir de voir leurs conditions d'existence s'améliorer ne les fait pas s'attarder à des regrets. Ils ont l'air solides, bien musclés et pour la plupart, font bonne impression.

Dans plusieurs mois, quelques-uns sans doute, pendant que le soleil brûlera au Zenith, croiseront les mains sur la poitrine, tourneront la tête vers la patrie lointaine où leurs os n'iront point, et dormiront près des remblais de la voie, leur dernier sommeil. Mais les autres, la plupart, ayant amassé un pécule suffisant pour retourner en Chine, viendront tranquillement terminer leurs jours dans le pays natal.

Nous souhaitons que les renseignements donnés par les hommes de ce premier convoi à leurs compatriotes du Tonkin soient favorables, et qu'ils engagent ceux-ci, à aller nombreux les rejoindre dans notre possession équatoriale. Cela hâterait l'achèvement de cette gigantesque entreprise qui s'appelle la ligne ferrée Alger-Dakar.

Terminons en disant que plusieurs des ouvriers chinois partis par la Manche nous ont promis de nous faire part de leurs impressions.

Nous espérons trouver dans leurs futures correspondances, quelque chose d'intéressant.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des Colonies

(*Journal officiel de la République française*, 23 décembre 1899)

(*La Dépêche coloniale*, 27 décembre 1899)

Chevalier

Labadie (Louis-Jean), capitaine au 2^e du génie, membre du comité technique du ministère des colonies, membre de la commission permanente des marchés et recettes ; 14 ans 3 mois de services, 2 campagnes de guerre. Services exceptionnels rendus au Soudan en 1895-1897 dans la construction du chemin de fer.

TROUPES COLONIALES

Génie

(*La Dépêche coloniale*, 28 novembre 1900)

Par décision du ministre de la guerre du 24 novembre 1900, les officiers et sous-officiers d'administration du génie ci-après désignés ont été mis hors cadres à la disposition du ministre des colonies, pour être employés au chemin de fer du Soudan :

M. Lauvray, capitaine de 1^{re} classe à l'état-major particulier de l'arme, chef du génie à Aïn-Sefra ;

M. Ballabey, lieutenant en 1^{er} au 4^e rég., à Grenoble ;

M. Cauvet-Duhamel, lieutenant en 2^e au 3^e rég., à Arras ;

M. Poirson, officier d'administration 2^e classe à Vincennes ;

M. Ramus, officier d'administration 2^e classe à Gap ;

M. Lacour, officier d'administration de 3^e classe à Géryville.

Voir n° spécial de la *Dépêche coloniale* illustrée 15 février 1903

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9743150s/f5.image.r=%22d%C3%A9p%C3%A9che%20coloniale%20illustr%C3%A9e%22?rk=665239;2>

LE PREMIER TRAIN DU SÉNÉGAL AU NIGER EN GARE DE BAMAKO

(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} juin 1904)

Il s'est passé le 19 mai un fait qui marquera dans l'histoire de la colonisation française : la voie ferrée étant achevée, un train est, pour la première fois, entré en gare de Bamako.

Le Sénégal est donc maintenant relié au Niger, et, selon les prévisions, ce chemin de fer, dès le début de l'hivernage, sera mis en exploitation. Nos colons et nos commerçants pourront, par conséquent, en profiter immédiatement pour leurs exportations.

À cette occasion, les télégrammes suivants ont été échangés entre M. le délégué permanent du gouvernement général à Kayes et M. le gouverneur général de l'Afrique occidentale française :

Kayes, le 19 mai 1904

Délégué permanent à gouverneur général,

Suis heureux vous rendre compte que le rail est arrivé à Bamako, la première machine avec train matériel entre aujourd'hui gare Bamako ; ouverture exploitation aura lieu vraisemblablement en juillet.

Ponty.

Gorée, le 20 mai 1904.

Gouverneur général à Délégué, Kayes,

L'arrivée de la première locomotive en gare Bamako est un événement important et heureux de notre histoire coloniale que je m'empresse de porter à la connaissance du ministre. Je vous prie d'adresser mes félicitations au colonel Rougier et au personnel placé sous ses ordres. Je n'ai garde doubler le concours précieux donné par votre administration à l'accomplissement de cette grande œuvre dont l'intérêt est capital pour l'avenir de l'Afrique occidentale.

Roume.

M. le gouverneur général a, en outre, adressé à M. le ministre des colonies le câblogramme dont voici la teneur :

Gorée, le 20 mai 1904.

Gouverneur général à ministre colonies,

Rail arrivé Bamako. Première locomotive avec train matériel entrée 19 mai en gare. Ouverture probable exploitation juillet. J'ai vivement félicité de cet heureux résultat colonel Rougier et collaborateurs et administration Soudan.

Roume.

À cette communication, le ministre des colonies a répondu par le câblogramme suivant :

Paris, le 21 mai 1904.

Colonies Paris à Gouverneur général Dakar,

J'ai appris avec vive satisfaction arrivée rail et première locomotive à Bamako ; je vous prie d'adresser plus vives félicitations à colonel Rougier, dont esprit de méthode et intelligence active ont contribué, malgré difficultés nombreuses, à obtenir ce beau résultat. Félicitez aussi en mon nom tous ses collaborateurs et administrateur Soudan. C'est au zèle et au dévouement de tous qu'est dû l'achèvement d'une œuvre destinée sûrement à aider au prompt développement colonie.

Doumergue.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

RAPPORT

fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi tendant à ouvrir au ministre des colonies, au titre du budget annexe du chemin de fer de Kayes au Niger, exercice 1904, un crédit supplémentaire de 1.740.521 fr. 15 pour

l'acquittement de dépenses afférentes à cet exercice,

par M. Jean Bourrat, député

(*La Dépêche coloniale*, 22 juin 1904)

Messieurs,

La loi du 4 mars 1902 a assuré au chemin de fer de Kayes au Niger les ressources nécessaires à l'achèvement de la ligne jusqu'au terminus de Koulikoro.

Aux termes de cette loi, le Trésor devait faire les avances nécessaires chaque année à l'exécution du plan de campagne élaboré conformément au programme financier et technique de 1901.

Ces avances étaient fixées :

En 1901, à 6.340.111 francs ;

En 1902, à 6.618.000 francs ;
En 1903, à 5.255.000 francs ;
En 1904, à 1.814.000 francs.

Les crédits nécessaires ont été réalisés chaque année conformément aux budgets votés par le Parlement et la direction du chemin de fer s'est efforcée d'exécuter le plan de campagne annuel. Mais diverses causes sont venues apporter des perturbations au programme de 1901.

En 1900 et 1901, c'était une épidémie de fièvre jaune qui empêchait la montée du matériel et ralentissait les travaux, de sorte que l'exercice 1901 laissait un excédent disponible qui fut reporté à l'exercice 1902 par décret du 6 janvier 1903 sanctionné par la loi du 26 juin 1903.

En 1902, l'absence de crue du Sénégal empêchait de nouveau la montée du matériel et on ne put poser que 50 kilomètres de voie au lieu de 83 qui étaient prévus au programme ; par contre, on imprima une vive impulsion aux travaux d'infrastructure ; le plan de campagne annuel ne put toutefois être exécuté et l'exercice 1902 a laissé disponible un excédent de 2.240.521 fr. 15.

Cet excédent n'a pu être utilisé en 1903, le matériel resté en souffrance à Saint-Louis n'étant arrivé qu'à la fin de l'hivernage, la pose ne pouvait reprendre que le 1^{er} septembre et le rail n'arrivait à la fin de 1903 qu'au kilomètre 403, en retard de 97 kilomètres sur les prévisions du programme.

En 1904, les travaux ont repris avec une grande activité ; on a posé régulièrement 15 kilomètres de voie par mois ; le retard des années précédentes pourra très probablement être regagné et la voie arriver à Koulikoro au commencement de 1905. L'exercice 1904 aura à acquitter le matériel complémentaire nécessaire à l'achèvement de la voie et le fret du matériel en 1903 et transporté seulement en 1904.

Ces dépenses supplémentaires s'élèveront à environ 1.740.521 fr. 15 et sont couvertes par une somme égale provenant des excédents disponibles de 1902.

Il y aurait lieu, en outre, de faire état au budget de 1905 des 500.000 francs restant disponibles sur cet excédent pour payer les travaux de parachèvement qu'il sera indispensable d'exécuter en 1905 (notamment le remplacement des traverses en bois par des traverses métalliques).

La commission du budget vous propose de ratifier le projet de loi présenté par le gouvernement.

PROJET DE LOI

Article premier. — Il est ouvert au ministre des colonies, au titre du budget annexe du chemin de fer de Kayes au Niger, exercice 1904, un crédit supplémentaire d'un million sept cent quarante mille cinq cent vingt et un francs quinze centimes (1.740.521 fr. 15) applicable au chapitre 3 dudit budget.

Art. 2. — Il sera pourvu à ce crédit au moyen des ressources propres au budget annexe du chemin de fer de Kayes au Niger.

À cet effet, les évaluations de recettes du budget annexe, exercice 1904, sont augmentées d'une somme de 1.740.521 fr. 15, applicable au chapitre premier : « Recettes de trafic et hors trafic. »

La Chambre a adopté à l'unanimité ce projet de loi. dans sa séance d'hier.

SÉNÉGAL

NOMNATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 16 juillet 1904)

Par décision du gouverneur général :

M. Ballabey, capitaine du génie hors cadres à la disposition du chemin de fer de Kayes au Niger, est maintenu en service à Dakar et chargé d'assurer le transit du matériel et des approvisionnements à destination de Kayes et au delà.

Marc Joseph Maurice LACHÈZE
chef de l'exploitation (24 fév. 1906-10 nov. 1916),
puis directeur du [Dakar-Saint-Louis](#). Voir encadré :

INFORMATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} octobre 1906)

Le droit à l'obtention de la médaille coloniale avec l'agrafe « Afrique occidentale française » est acquis au personnel européen, civil et militaire, qui a été employé à la construction du chemin de fer de Kayes à Koulikoro.

NOMINATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 27 novembre 1906)

Par arrêté du ministre des travaux publics, MM. Castel et Estachon, commis de 3^e classe des travaux publics des colonies, détachés au chemin de fer de Kayes au Niger, ont été nommés au grade de commis de 3^e classe des ponts et chaussées.

INFORMATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1906)
(*La Dépêche coloniale*, 23 mai 1907)

En étudiant le trafic du chemin de fer de Kayes à Bamako, on constate sans peine que les champagnes Deutz et Geldermann sont largement représentés dans les réapprovisionnements annuels.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEURS POSTES
(*La Dépêche coloniale*, 27 décembre 1906)

Ont reçu l'ordre de prendre passage :

Sur le paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes parti de Bordeaux le 21 décembre 1906 :

MM. Deleiligne et Drouin, agréés respectivement en qualité de sous-agent comptable et d'ouvrier d'art au chemin de fer de Kayes au Niger.

Sur le paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes quittant Bordeaux le 4 janvier 1907.

M. Lagisquet, agréé en qualité d'ouvrier d'art de 2^e classe au chemin de fer de Kayes au Niger.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEURS POSTES
(*La Dépêche coloniale*, 3 janvier 1907)

Ont reçu l'ordre de prendre passage :

Sur le paquebot de la Compagnie des Messageries maritimes quittant Bordeaux le 4 janvier 1907 :

M. Petitjean, agréé en qualité de chef de district au chemin de fer de Kayes au Niger.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEURS POSTES
(*La Dépêche coloniale*, 9 juillet 1907)

.....
Ont reçu l'ordre de prendre passage :

Sur le paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes parti de Bordeaux le 5 juillet 1907 :

MM. Duraffourg, engagé en qualité de sous-chef de garde de 2^e classe ; Laroque et Fratoni engagés en qualité de sous-jacents comptables au chemin de fer de Kayes au Niger.

.....
Sur le paquebot de la Compagnie des Chargeurs Réunis quittant Bordeaux le 25 juillet 1907 :

M. Faubert, mis à la disposition du gouverneur général de l'Afrique Occidentale française pour servir au chemin de fer de la Côte-d'Ivoire en qualité de sous-chef de gare.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEURS POSTES
(*La Dépêche coloniale*, 23 juillet 1907)

Ont reçu l'ordre de prendre passage :

Sur le paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes quittant Bordeaux le 2 août 1901 :

MM. Bernard et Roy, agréés respectivement en qualité de chef de dépôt de 1^{re} classe et d'ouvrier d'art de 1^{re} classe au chemin de fer de Kayes au Niger.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEURS POSTES
(*La Dépêche coloniale*, 20 août 1907)

Ont reçu l'ordre de prendre passage :

Sur le paquebot de la Compagnie Fraissinet, parti de Marseille le 12 août 1901 :

MM. Cisco. engagé comme agent comptable de 2^e classe pour une nouvelle période de trente mois au chemin de fer de Kayes au Niger...

[La visite de Milliès-Lacroix, ministre des colonies (mai 1908)]

Le voyage du ministre des colonies en Afrique
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1908)

[Le 22 avril 1908], à midi, M. Milliès-Lacroix quittait Saint-Louis par train spécial pour Thiès où le capitaine Friry, directeur du Thiès-Kayes, faisait ressortir, en une intéressante causerie, les avantages considérables qu'il faut attendre de la future voie ferrée, tant pour le transport des produits actuels que pour la transformation des conditions de la vie dans les régions voisines de la voie.

Le 23, avaient lieu à Khombol, à trente kilomètres de Thiès, la pose de la première pierre de la gare et la visite d'une plantation de manioc.

RELATION DU VOYAGE
DU MINISTRE DES COLONIES
EN AFRIQUE OCCIDENTALE
par Georges Bordeaux et Raphaël Milliès-Lacroix

23 avril. — Le lendemain matin, le Ministre se rend aux chantiers de Khombol. Les officiers du génie, qui dirigent les travaux de la ligne Thiès-Kayes, ont fait élever un arc de triomphe entièrement construit en traverses de chemin de fer ornées de drapeaux. Au dessus, ils ont paré des couleurs nationales un grand moteur [?] aérien. Le capitaine Friry, directeur des travaux, conduit le Ministre à l'emplacement que doit occuper la gare et le prie d'en poser la première pierre. Cette cérémonie achevée, il conduit M. Milliès-Lacroix devant les travaux en voie d'exécution et l'amène devant un puits en construction dans le sable. Le travail continue devant le Ministre qui discute avec le capitaine Friry du nouveau procédé inventé par celui-ci et appliqué sous ses yeux.

Après la visite des chantiers, le train s'est dirigé vers la plaine où devait se dérouler une grande fantasia. Tous les chefs indigènes et leurs hommes étaient présents, encadrés par la compagnie montée des tirailleurs sénégalais. Plus de 3.000 cavaliers étaient venus pour honorer le grand *Borom* (le Ministre).

Le spectacle était admirable et d'une couleur inoubliable. Les premiers les cavaliers de Manicamba (?), le grand chef du Kayor, ont chargé d'un bout de la plaine à l'autre, tirant des coups de feu en l'air, faisant tournoyer leurs fusils au dessus de leur tête.

Puis deux troupes ont galopé en sens inverse, la charge est devenue générale. La poussière et la fumée étaient intenses. À ce moment, un cheval, atteint d'un coup d'étrier au dessus de l'œil, est tombé mort entraînant son cavalier sous la charge. L'homme a été relevé évanoui mais sans autre mal.

La fantasia terminée, le train a repris sa marche vers Thiès à petite allure. Sur la droite de la voie ferrée, la foule des cavaliers devant qui allaient les chefs en manteaux verts et les grands chefs en manteaux rouges, précédés eux mêmes par trois jeunes adjoints des affaires indigènes, a suivi le train officiel, jetant sur cette plaine de brousse les plus belles couleurs et le plus agréable pittoresque. À son arrivée à Thiès, le Ministre a fait réunir sur la place les principaux chefs indigènes. Il les a remerciés et félicités de leur fidélité à la France et il leur a promis des cadeaux que le Gouverneur général leur distribuera.

À midi, nouveau banquet auquel assistent, en plus des personnalités officielles tous les officiers du Génie occupés à la ligne Thiès-Kayes. Discours de M. Merlaud-Ponty

gouverneur général, sur l'utilité du chemin de fer de Thiès à Kayes et les mérites du corps du Génie. Réponse du Ministre qui félicite à son tour le corps du Génie et les remercie de leur dévouement, au nom de la République. Enfin, le capitaine Friry, dans une sorte de causerie, explique les conditions dans lesquelles s'effectuent les travaux du chemin de fer Thiès-Kayes, le but poursuivi et les résultats qu'on peut attendre de cette œuvre. Quelques instants après, le train s'ébranle aux acclamations de la foule et se dirige vers Rufisque où l'on arrive vers 7 heures. Le Maire, la municipalité et les notables indigènes reçoivent le Ministre. À la sortie de la gare, l'enthousiasme est indescriptible. Le Ministre ayant serré quelques mains, une formidable poussée se produit qui divise le cortège officiel.

UN CHEMIN DE FER DE THIÈS AU SOUDAN

(*La Dépêche coloniale*, 28 avril-1^{er} mai 1909)

MM. Philippe Delmas, négociant à Bordeaux, et Charles Duffart, notre collaborateur bien connu, au nom d'un groupe de commerçants, d'industriels et de financiers bordelais, ont soumis à la discussion de la section de l'Afrique, à l'Union Coloniale, un projet de voie ferrée, allant de Thiès au Soudan. Cette savante étude technique et économique est tout à fait digne de l'attention de nos lecteurs. Aussi la publions-nous *in extenso*.

Mort du général Rougier

(*Le Temps*, 8 novembre 1910)

Le général Rougier, qui vient de mourir à Versailles où il commandait la brigade du génie, était une des illustrations du monde colonial.

Sa carrière a été en effet entièrement mêlée à la construction du chemin de fer du Soudan, qui partant de Kayes arrive à Bamako, puis à Koulikoro, reliant ainsi les bassins du Sénégal et du Niger moyen. On sait que ce chemin de fer commencé en 1881 (les premiers crédits ayant été votés le 21 février) avait avancé en dix-sept ans de 170 kilomètres. Mais il ne faut pas oublier que nous étions alors en pleine conquête du Soudan, et que les manœuvres employés à la construction de la voie portaient plus souvent un fusil que la pelle et la pioche. C'était la période héroïque où, avec peu, nos officiers accomplissaient de grandes choses, où civils et militaires dépensèrent de l'héroïsme sans compter.

Lorsque le commandant Rougier prit la direction du chemin de fer (1899), on peut dire qu'il était à peine amorcé. Il a su mener à bien la rude tâche de le terminer. Les prévisions de l'administration admettaient que les travaux avanceraient de 40 à 50 kilomètres par an, prévisions que sut dépasser singulièrement le commandant, puis le colonel Rougier, puisqu'en 1899 le rail était au kilomètre 211, qu'il atteignait le Niger au début de 1904, et qu'il arrivait à Koulikoro au kilomètre 555 à la fin de cette même année 1904. Le colonel Rougier assumait en même temps la direction de l'exploitation. Entre temps, il avait été chargé par M. Roume, alors gouverneur général de l'Afrique occidentale, de la mission d'étudier le tracé d'un chemin de fer de Thiès au Soudan (janvier-mai 1903).

L'un de ses collaborateurs, le capitaine Friry, décédé ces jours derniers, devait peu après en commencer la construction de Thiès à Diourbel (Baol). Peu après avoir quitté l'Afrique, le colonel Rougier était nommé général de brigade.

Son plus beau titre de gloire sera certainement d'avoir su donner à la construction du Kayes-Niger une énergique impulsion et d'avoir démontré d'une part la nécessité d'un chemin de fer reliant la côte au Soudan et, d'autre part, la possibilité de commencer cette ligne en même temps au nord (Ambidédi-Kayes) et au sud (Thiès-Baol).

CHEMIN DE FER DE KAYES AU NIGER

(*La Dépêche coloniale*, 24 novembre 1910)

Nous recevons de Dakar des renseignements relatifs à la construction du chemin de fer qui, dans un avenir prochain, doit relier notre grand port africain au Niger.

M. William Ponty, gouverneur général de l'Afrique Occidentale, qui estime que la prospérité de nos possessions dépend en grande partie du développement méthodique de nos voies de pénétration, ne cesse d'imprimer une vive impulsion à leur organisation.

Il a visité récemment le tronçon déjà construit du chemin de fer de Thiès à Kayes pour vérifier les améliorations apportées aux conditions de son exploitation.

L'an dernier, la production tout à fait inattendue d'énormes quantités d'arachides par les indigènes attirés le long de la voie en construction avait donné lieu à de réelles difficultés pour l'exécution du transit, mais, depuis lors, un outillage complet a été acquis, le service de l'exploitation est organisé, aussi bien au point de vue du personnel que du matériel et le gouverneur général a pu constater que tout est prêt pour assurer une circulation intensive des convois permettant d'enlever dans les délais voulus la récolte d'arachides qui s'annonce plus belle encore que l'an dernier.

M. William Ponty vient de visiter de nouveau cette ligne mais en portant cette fois son attention sur l'organisation des travaux d'avancement. Il s'est déclaré absolument satisfait de son inspection.

La voie est entièrement terminée jusqu'au kilomètre 143. Au delà, 10 kilomètres de voie sont déjà posés ; plus loin encore, les chantiers sont en pleine activité sur une longueur de 25 kilomètres. Ces chantiers parfaitement organisés comptent actuellement plus de 2.000 travailleurs dont le nombre va pouvoir être porté à environ 4.000 car les récoltes sont partout terminées et la bonne saison s'est définitivement établie. La direction des chantiers est confiée à des officiers et à des sous-officiers du génie qui, pour la plupart, servent depuis plusieurs années en Afrique, sont rompus au maniement des indigènes et ont acquis la technicité spéciale aux travaux dans les régions traversées.

Le directeur du chemin de fer, M. le capitaine du génie Ballabey, officier de la Légion d'honneur, affirme qu'il se trouve actuellement dans les meilleures conditions pour terminer la liaison de Dakar au Niger au début de 1912, ainsi qu'on l'avait prévu.

Ce magnifique résultat aura des conséquences considérables, tant pour l'essor économique de notre belle colonie que pour sa défense en cas de guerre.

Le chemin de fer permettra en effet d'amener rapidement au Sénégal et à Dakar nos réserves du Soudan mobilisées.

G. V.



Coll. Jacques Bobée

Afrique Occidentale — SOUDAN. — Chemin de fer de Kayes au Niger. — Paysage près de Sébékoro.
Timbre à l'effigie de Faidherbe. Cachet du chemin de fer 18 juillet 1911. (Coll. gén. Fortier, Dakar)

LE THIÈS-KAYES
(*La Dépêche coloniale*, 17 mars 1912)

(De notre correspondant particulier)

3 mars 1912.

Mes affaires m'ayant conduit sur le Thiès-Kayes, actuellement en construction, je vous envoie les quelques renseignements ci-après :

C'est, comme vous le savez, un railway à voie d'un mètre. Le train marche à des vitesses de 60 et 68 à l'heure. Le distingué directeur du Thiès-Kayes, le capitaine Ballabey, me disait avoir fait circuler sur sa voie un train de 630 tonnes. Les poids moyens de trains circulant en France sur les chemins de fer à voie large ne dépassent pas 500 tonnes. C'est une nouvelle preuve que les chemins de fer à voie d'un mètre peuvent suffire au trafic le plus intense, et que, dans un pays neuf, il y a un intérêt évident à adopter cette solution qui présente une économie considérable dans les frais de construction et d'exploitation.

Ce qui est tout à fait remarquable, c'est le développement déjà acquis par la partie du Sénégal traversée par le chemin de fer. Gourngol, Diourbel, Bambé, Kaffrine, etc., qui n'ont que de un à trois ans d'existence constituent des centres qui comptent de 20 à 60 commerçants avec un trafic d'arachides déjà fort important. Rien de cela n'existe avant la pose du rail. La vieille escale de Kaolack, desservie depuis quelques mois seulement par le tronçon de 24 kilomètres qui se détache à Guinguineo de la ligne

principale, voit aujourd'hui son tonnage triplé, et promet d'être, dès cette année, le second port du Sénégal, immédiatement après Dakar.

L.

SÉNÉGAL
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1913)

M. l'ingénieur des Travaux publics Lachèze remplira les fonctions de directeur intérimaire du Chemin de fer de Kayes au Niger à partir du 1^{er} janvier 1913.

LE CHEMIN DE FER DE KAYES AU NIGER
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juillet 1913)

M. Maurice Viollette vient de saisir la Chambre de son rapport sur le projet de loi constituant un fonds de réserve spécial, un fonds de roulement et un fonds spécial pour travaux et matériel complémentaires et de renouvellement au budget annexe du chemin de fer de Kayes au Niger et portant modification des articles 48 et 49 de la loi du 30 janvier 1907.

Ce projet de loi a pour objet d'une part de réduire de 3 millions à 1.500.000 francs le fonds de réserve créé par la loi du 30 janvier 1909, en maintenant à 2 millions le fonds de roulement des approvisionnements généraux et, d'autre part, d'affecter les 1.500.000 francs ainsi rendus disponibles à la création d'un fonds de réserve pour matériel et travaux complémentaires et pour renouvellement.

L'utilité de ces divers fonds, M. Viollette la justifie par les considérations suivantes :

1^o Le fonds de réserve spécial destiné à pourvoir aux insuffisances éventuelles des recettes du chemin de fer est d'autant plus nécessaire, que la ligne du Soudan transporte principalement du mil, du riz et des arachides et que, si certaines circonstances atmosphériques viennent, une année, détruire ou réduire les récoltes de plantes annuelles, le trafic s'en ressent immédiatement sans aucune compensation.

Il est donc indispensable, pour éviter de faire combler ces déficits par le budget général de la colonie ou par la caisse de réserve de l'A. O. F., qui se trouveraient également fortement atteints par les mêmes causes, que le chemin de fer possède une réserve spéciale toujours disponible et liquide qui lui permette de faire face à ces insuffisances de recettes. Ce fonds de réserve peut, d'ailleurs, sans inconvénient, faire office de fonds de roulement de trésorerie, car les prélèvements qui y sont faits au début de l'exercice, à l'époque où le trafic restreint ne couvre pas les dépenses d'exploitation, sont récupérés dans le cours même de l'année lorsque la traite fait affluer les recettes d'exploitation. Cette utilisation temporaire n'enlève donc pas au fonds de réserve son caractère de disponibilité liquide. D'ailleurs, si l'insuffisance de trésorerie du début de l'année se prolongeait exceptionnellement pendant tout l'exercice, le prélèvement temporaire deviendrait définitif et le fonds de réserve jouerait alors le rôle auquel il est principalement destiné.

2^o Le fonds de roulement des approvisionnements généraux est un fonds auxiliaire dont la nécessité a été reconnue dans les exploitations de chemins de fer, et notamment aux chemins de fer de l'État et dont le but est d'assurer la clarté des comptes de dépenses et la sincérité des budgets annuels.

En effet, il est indispensable, surtout aux colonies, de constituer des approvisionnements importants de matières consommables et de matériaux destinés à l'entretien ainsi qu'au fonctionnement des services d'exploitation. L'imputation directe

de ces fournitures, sur les comptes budgétaires, au moment de leur achat, aurait pour résultat de fausser les comptes annuels. Ainsi, par exemple, si l'on a intérêt, en raison de la situation du marché, à acheter à un moment donné, le stock de charbon nécessaire à la consommation de deux années, et si on imputait toute la dépense au budget de l'année pendant laquelle l'acquisition a été effectuée, on chargerait indûment le budget de cet exercice, au profit de celui de l'année suivante, d'une dépense qui rendrait en réalité inexacts les chiffres portés en dépenses pendant ces deux années. Aussi constitue-t-on un magasin, possédant une dotation spéciale, achetant directement les fournitures et les cédant aux services consommateurs au fur et à mesure des besoins. Ce système adopté d'une façon générale a, en outre, l'avantage de permettre un contrôle précis de la consommation des fournitures et une vérification facile de la comptabilité matières. On voit que le fonds de dotation de ce service, constituant le fonds de roulement des approvisionnements généraux est presque constamment employé en achat de fournitures et n'est pas disponible et liquide, comme il convient à un fonds de réserve d'exploitation ou à un fonds de roulement de trésorerie. Il ne peut donc pas être confondu avec le fonds de réserve et ne forme nullement double emploi.

3° Le fonds de réserve spécial pour renouvellement et travaux et matériel complémentaires que le projet de loi a pour principal objet de créer, a un tout autre but. Dans les premières années qui suivent l'ouverture d'un chemin de fer à l'exploitation, le matériel fixe et roulant encore neuf ne nécessite que fort peu de réfections et aucun renouvellement. D'ailleurs, le trafic n'a pas encore atteint son plein développement, et aucun ouvrage complémentaire pour l'extension des gares, la fourniture de matériel roulant et de traction supplémentaire n'est encore nécessaire. Mais il arrive un moment où le matériel créé nécessite un renouvellement d'ensemble, en même temps que le trafic accru demande impérieusement de nouvelles installations et un matériel complémentaire. L'exploitation doit alors supporter de très lourdes dépenses, qui souvent obéir très gravement les finances de l'administration du chemin de fer. Pour éviter ces inconvénients, qui ont quelquefois amené la déconfiture de certaines sociétés concessionnaires, les autorités concédantes imposent maintenant à celles-ci la constitution progressive d'un fonds spécial qui, grossissant pendant les années exonérées des charges de réfections et de renouvellement, leur permet de supporter sans difficultés les dépenses considérables qui viennent tout à coup à leur incomber. Cette mesure de prévoyance ne s'impose pas d'une façon aussi pressante à une administration publique exploitant directement un chemin de fer, si elle peut facilement recourir à l'emprunt pour solder ces frais extraordinaires, mais il est néanmoins de bonne administration de créer cette réserve spéciale, en la limitant toutefois à un chiffre qui soit en rapport avec les besoins à prévoir. Dans l'espèce, le chemin de fer de Kayes au Niger ne pourrait, s'il en avait besoin, se procurer des ressources exceptionnelles qu'en demandant une subvention spéciale au gouvernement général de l'Afrique occidentale française. C'est pour éviter de grever trop lourdement le budget général de la colonie, quand cette éventualité se présentera, qu'il a paru prudent de prévoir la constitution progressive d'un fonds spécial de réserve destiné, à pourvoir aux dépenses de travaux et de matériel complémentaires ainsi que de renouvellement ; cette création aura pour résultat de répartir entre les années les plus prospères les charges résultant de la réalisation de ces améliorations. Enfin, le moment a paru opportun d'adopter cette mesure de prévoyance, car l'achèvement de la ligne de Thiès à Kayes, qui doit relier le chemin de fer du Soudan à la Côte, apportera certainement à celui-ci une augmentation de trafic qui rendra nécessaire un outillage et des installations complémentaires importants.

Après ces explications, le rapporteur conclut au nom de la commission du budget à l'adoption au projet.

E. C.

1914 : création de la [Compagnie sénégalaise de voies économiques](#) : pose de voies Decauville aux escales du Dakar-Saint-Louis et du Thiès-Kayes-Niger ainsi que dans les ports de Dakar-Kaolack et M'Bour

LE CHEMIN DE FER DE THIÈS À KAYES

Construction d'un nouveau tronçon
(*La Dépêche coloniale*, 26 juin 1914)

Il règne en ce moment sur les chantiers de la ligne de Thiès à Kayes une activité telle qu'il est permis d'espérer que la ligne tout entière pourra être livrée à l'exploitation, sinon vers la fin de 1915, du moins dans le courant du premier semestre de 1916.

Sous l'énergique et habile impulsion du directeur des travaux, le capitaine Ballabey, ces chantiers sont arrivés à l'heure actuelle presque à l'extrémité du tronçon compris entre les kilomètres 340 et 396 et dont la construction a été approuvée par le décret du 31 mars 1914. Le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française voulant éviter qu'une interruption des travaux, même courte, mit en danger la constitution des équipes de travailleurs et contrarier le programme conçu pour l'exécution de la ligne, a demandé récemment au Département de faire prendre le décret autorisant la construction du deuxième tronçon de la 3^e section, qui se trouve compris entre les kilomètres 396, c'est-à-dire Tambacounda, et le kilomètre 445, soit sur une longueur de 49 kilomètres. Nous allons donner quelques indications sur les conditions dans lesquelles se poursuivront les travaux sur cette partie du chemin de fer de Thiès à Kayes.

Le deuxième tronçon est entièrement compris dans le bassin de la Sandougou et sur la rive gauche de ce cours d'eau.

De même que dans le tronçon se terminant à Tambacounda on ne rencontre des villages ou des traces de villages que sur les bords des marigots. La raison de cette préférence des indigènes réside dans la possibilité de cultiver dans le lit et sur les bords et surtout la faculté de s'approvisionner en eau. Aux abords du tracé ces villages, dont le plus peuplé n'a pas 150 habitants, sont :

- 1° Le village de Coromandjy (kilomètre 411);
- 2° Le village de Ida-Coto, à 1.500 mètres au sud du kilomètre 413 ;
- 3° L'ancien village de Cotiar, à 1 kilomètre au sud du kilomètre 420 ;
- 4° Le village de Tabandi, situé à 1.800 mètres au sud du kilomètre 429 ;
- 5° Le village de Naoudé, situé au sud du précédent et à 8 kilomètres environ.
- 6° Le village Sinthiou-Coulé, à 4 kilomètres au sud du kilomètre 436 ;
- 7e Le village Dioulanguel, à même hauteur et à 2 kilomètres encore plus au Sud ;
- 8 Le village de Diabaek, à la même hauteur et à 7 kilomètres au nord du tracé;

Et 9° à 10 kilomètres au sud du kilomètre 444, en remontant le margot de N'Dioum, on trouve le village du même nom, dont la population est de 35 habitants.

Dans tous ces centres plus ou moins habités, on trouve les mêmes cultures : le mil, le maïs, l'arachide, le coton du pays, sans parler, bien entendu, de la patate, du manioc et des haricots, ceux-ci en faible quantité.

Il n'est pas douteux que l'arrivée du chemin de fer développera, comme elle l'a fait dans les sections précédentes, toutes ces cultures, et surtout celle de l'arachide, que la

faiblesse de la population et l'absence de moyens de transport ont jusqu'à présent empêché de s'étendre.

L'eau dont les indigènes font usage et celle nécessaire aux animaux est puisée pendant la saison des pluies aux marigots mêmes. Pendant la saison sèche, on la tire des céanes creusées dans le lit du margot ; chaque village, abandonné ou non, possède un puits dont la profondeur varie de 8 à 12 mètres, ce qui est peu, si on compare ces profondeurs à celles des puits créés dans la première section de la ligne.

Les habitants des villages rencontrés par le tracé appartiennent à diverses races. À Coromandjy et Ido-Coto on trouve des Malinkés ; à Naoudé, des Toucouleurs, et à Dioulangué et N'Dioum des Sarakolés, Peu de Peulhs, d'ailleurs nomades.

Si la région que le chemin de fer va pénétrer n'a qu'une population de densité très faible, à peine 1 habitant par kilomètre carré, c'est à des raisons d'ordre étranger à la nature du sol qu'il faut l'attribuer. En réalité, par sa végétation plus abondante, par la facilité avec laquelle on peut arriver aux nappes aquifères, elle apparaît comme plus favorable, comparée aux sections précédentes de la ligne, à un développement progressif des produits agricoles et à l'accroissement de la population.

La flore comprend, dans les vallées, une très belle végétation tropicale de bambous, palmiers, phénix et rôniers. Sur les plateaux, au milieu d'une herbe plus ou moins haute, émergent le vène ou faux palissandre, le dougoura, le kerketo, le faux platane, l'arbre à kapok et à proximité des villages le fromager et les nous.

Quant à la faune, elle est représentée par tous les grands animaux, éléphant, girafe et tous les fauves à l'exception du tigre. On y trouve également des antilopes de toute espèce.

La température est celle de tout l'intérieur du Sénégal, atteignant parfois 45° à l'ombre. Les pluies y sont très abondantes.

Ainsi qu'on peut se le représenter par la description générale de la région que nous venons de donner, les travaux de construction de la voie ferrée n'exigeront pas un effort très supérieur à celui qu'ont exigé les sections précédentes. Comme ouvrages d'art, on n'aura à établir que des ponts dont la portée n'excédera pas 10 mètres.

Les caractéristiques principales de la ligne sont les suivantes :

Rayon minimum de courbes 500 mètres.

Déclivité maximum 0 m. 007

La voie part de la cote 37 au kilomètre 396. Son terminus, le marigot de N'Dioum, est à la cote 50. Le matériel de voie qu'on a prévu comporte des rails dont le poids est de 25 kg. 500 et la longueur de 12 mètres. Les traverses métalliques pèseront 37 kg en moyenne.

La seule gare du tronçon dont il s'agit a été prévue à Cotiari-Naoudé, située au kilomètre 422, c'est-à-dire à 27 kilomètres de Tambacounda. Elle est à l'altitude de 34 m. 70.

Le matériel roulant comportera une dépense de 8.000 francs par kilomètre.

La dépense de construction du tronçon devra s'élever à 4.600.000 francs, y compris la gare de Tambacounda, soit 94.000 francs par kilomètre. Ce chiffre est supérieur à la moyenne de 73.400 francs obtenue dans les autres sections parce que les terrassements à exécuter sont plus importants. Il en sera autrement dans les tronçons suivants et on peut sans hésitation affirmer dès maintenant que le coût total des 677 kilomètres du chemin de fer de Thiès à Kayes ne dépassera pas le chiffre de 50 millions qu'a indiqué en 1904 le Comité technique du ministère des colonies.

A de Berques

LES CHEMINS DE FER COLONIAUX
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juillet 1918)

Le *Journal officiel* du 13 juillet publie les recettes des chemins de fer des colonies françaises pendant le premier trimestre de 1918. La recette kilométrique a été de 3.583 fr. pour le Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan contre 2.987 fr. pendant le premier trimestre de 1917 ; de 6 610 fr. pour le Dakar à Saint-Louis, contre 4.277 fr. ; de 2.655 fr. pour le Chemin de fer du Dahomey, contre 867 fr. ; de 1.162 fr. pour le Chemin de fer de la Guinée, contre 933 fr. ; **de 2.589 fr. pour le Thiès-Kayes, contre 1.743 fr.** ; de 2.277 fr. pour le Chemin de fer de Tamatave à Tananarive, contre 2.225 fr. ; de 1.793 fr. pour le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, contre 1.925 fr.

Le chemin de fer de Thiès à Kayes
(*La Gironde*, 2 juillet 1920)

Il y a plus de trente ans que le projet du chemin de fer de Thiès à Kayes a été établi. Il n'y en a guère moins d'une dizaine que la construction de la ligne a été commencée, et pour aller plus vite — on le croyait du moins —, les travaux ont été amorcés par les deux bouts. Des chantiers ont été simultanément ouverts à Thiès dans le Sénégal, et à Kayes, capitale du Soudan français. Des deux côtés, on a fort bien travaillé, mais il faut croire qu'il y a un sort jeté sur cette voie pourtant si nécessaire. Il avait fallu la croix et la bannière pour arriver à saisir le Parlement du projet autorisant le gouvernement général de l'Afrique occidentale française à contracter un emprunt pour l'exécution de travaux publics dans cette colonie, notamment pour l'exécution de cette malheureuse voie. Il fallut encore la croix et la bannière pour arriver à obtenir des deux Chambres le vote de ce projet de loi.

Enfin, voici adoptée, pourtant, l'autorisation d'emprunter; voici l'emprunt réalisé, et voici les fonds mis à la disposition du gouvernement général pour la mise en train et l'achat du matériel et des matériaux que comportait le programme déterminé par la loi. On se met à l'œuvre, mais bientôt on peut s'apercevoir que les crédits affectés à l'exécution des travaux seront insuffisants. Un chiffre de 25 millions de francs avait été inscrit dans la loi. Ce chiffre était près d'être atteint. De nouvelles évaluations opérées par le département des colonies jugeaient nécessaire de porter les crédits de 25 à 40 millions de francs, si ce n'est davantage.

Et voici l'obligation d'affronter une nouvelle période de formalités, la même que celle qui avait déjà tant englouti d'années. Maintenant il y avait encore une centaine de kilomètres à construire entre Kayes et Thiès. Un nouveau projet de loi était donc soumis au Parlement dans le but de modifier le montant des crédits prévus primitivement et de permettre la continuation — nous n'osons écrire la terminaison — des travaux. Or, ce projet venait, ces jours derniers, devant la Chambre des députés qui, hâtons-nous de le dire, l'a voté sans débat. Grâces lui soient rendues de son activité. Une fois n'est pas coutume. On eût préféré qu'elle commençât par là. Si cette activité s'était manifestée plus tôt, l'Afrique occidentale française aurait pu être dotée avant la guerre de cette ligne de chemin de fer, ce qui aurait rendu d'inappréciables services à la France au point de vue de son ravitaillement en matières premières.

Tous ces projets de loi ont fait antichambre dans une mesure tout à fait extravagante, soit du côté parlementaire, soit du côté gouvernemental. On a gaspillé ainsi trente ans. C'est beaucoup. C'est beaucoup trop, même en tenant compte des lenteurs traditionnelles de l'administration française. Dès 1912, pour ne pas remonter plus haut, la Chambre, en ce qui la concerne, pouvait déjà inscrire à son ordre du jour le

projet d'emprunt demandé par le gouvernement général de l'Afrique occidentale. La guerre a été pour elle un admirable prétexte à défaut d'une meilleure raison à invoquer pour se justifier d'un sommeil aussi prolongé.

Quelle autre situation si le Thiès-Kayes eût été terminé en temps voulu ! Songez qu'il constitue la seule voie d'évacuation pratique des produits du Haut-Sénégal-Niger qui, des divers groupes formant l'A.O.F., est incomparablement le plus fertile. Millet, riz, bois, coton, arachide, toutes ces productions, qui nous auraient été si utiles au cours des terribles années d'où nous sortons, n'ont pu trouver de débouché.

[Lenteurs des *Messageries africaines*]

Il y a bien la voie fluviale du Sénégal. Mais quelles lenteurs ! De Saint-Louis à Kayes, il faut huit jours de voyage. C'est pour s'affranchir de cette servitude qu'a précisément été créé le chemin de fer de Thiès à Kayes. Nous avons jadis effectué ce voyage par le fleuve en compagnie de frères de la presse parisienne, à bord d'un navire de la maison Devès et Chaumet, de Bordeaux. Rien que d'y penser, nous bâillons encore d'ennui au souvenir de la monotonie de ce spectacle que la cordialité de notre ami Delor, qui faisait si aimablement les honneurs du navire en sa qualité d'associé de cette grande maison, fut impuissante à corriger.

Il est bien fâcheux que quelques parlementaires n'aient pas été de cette caravane. Ils en auraient rapporté, avec le sentiment profond de l'ennui d'un voyage par le fleuve, celui de la nécessité impérieuse de la ligne Thiès-Kayes qui est la voie libératrice. Nous y aurions vraisemblablement gagné d'avoir, vingt ans plus tôt, cet instrument d'affranchissement et de progrès. Il ne nous reste plus maintenant à souhaiter que la centaine de kilomètres qui restent à construire le soit au plus tôt et que la ligne soit enfin ouverte à l'exploitation.

Alban DERROJA.

L'avancement les travaux du Thiès-Kayes (*Annales coloniales*, 12 novembre 1921)

La gare de Bala (456 km de Thiès, 521 km. de Dakar) a été ouverte à l'exploitation restreinte le 1^{er} octobre dernier.

Jusqu'à cette date, les trains s'arrêtaient à Cotiari (km 421) ; c'est donc 35 nouveaux kilomètres de rail livrés à l'exploitation.

Perdant la saison sèche qui va commencer, les transports automobiles sur route pour Kayes, partiront du terminus de Bala, où toutes les installations nécessaires ont été prévues. Grâce à l'ouverture de cette station, le trajet Bala-Ambidédi, qui demandait 2 jours l'année dernière, pourra être effectué en une journée ; on sait que d'Ambidédi à Kayes les trains circulent depuis plusieurs années.

À la date du 1^{er} octobre, le rail atteignait le km 478 et le ballastage le km 471 au départ de Thiès ; la gare de Bouighoul-Bamba (km 483) qui doit être ouverte au printemps prochain, est presque achevée.

Quant aux terrassements, ils sont arrivés à la Falémé (km 576). Sur la partie Falémé-Ambidédi restant à construire (51 km.), les études se poursuivent activement.

Sauf cas de force majeure, l'achèvement de la ligne, qui doit mesurer de bout en bout 671 km (le tronçon Ambidédi-Kayes exploité à une longueur de 44 km), peut donc être envisagé dès maintenant pour le premier semestre 1923.

À TRAVERS L'A.O.F.

DE DIAMOU A BAMAKO
par Georges Barthélemy,
député du Pas-de-Calais
(*Les Annales coloniales*, 23 janvier 1922)

Zan Coulibaly, le Nemrod de Diamou, m'a promis de me montrer un caïman, et, peut-être, des hippopotames, à proximité de la Plantation Dudognon... Nous partons au petit jour, et je suis Zan, pas à pas, le long du Sénégal, pendant environ une heure... Se retournant soudain, il me souffle :

— Tu vois, c'est là lui y en a dormir, sur le grosse pierre.
— Je ne vois rien ?
— Attends, pit être y en à vinir.
— Et les popotames ?
— Ah ?

J'attends, l'œil fixé sur la pierre. rien ne bouge... que le soleil, qui grimpe sur l'horizon et m'incite à mettre mon casque... Zan paraît soucieux, il n'a vraiment pas de veine pour une fois qu'il veut faire tirer un caïman à un « Dépitez » !...

Un mioche bien noir surgit d'un trou voisin de notre roche au caïman... Zan surpris, l'interpelle :

— Que fais-tu là ?
— Cabinet...
— Tu as pas voir caïman ?
— Si... Quand moi venir, lui y a fout son camp.
— Tant pis !

Je regarde Zan qui ne rit pas.

Nous rentrons.

*
* * *

M. Fazembat, directeur du Kayes-Niger, m'attend. Il ne faut pas perdre de temps si nous voulons remplir notre programme de la journée. Je quitte bien à regrets mes amis. Un cliché avant de monter dans le train spécial — un coup de sifflet rauque... et, en route vers Gouina.

Nous trouvons à quelques kilomètres avant cette station, le commandant Laurent, chef de la mission envoyée au Soudan par la Compagnie générale d'électricité, pour étudier « l'électrification du chemin de fer de Kayes au Niger ». Il nous montre aussitôt les plans qu'il a déjà établis : barrages, petit canal latéral au Sénégal, écluses, usines, logements du personnel, etc.

Il nous déclare avec fermeté que les chutes de Gouina où il va nous conduire permettront aisément de fournir toute l'énergie qui sera nécessaire au trafic intensif au Kayes-Niger. Les travaux à effectuer sont assez considérables mais peuvent être entrepris sans aucune sorte d'appréhension, avec la certitude du succès.

Vingt minutes d'auto à travers, la brousse très giboyeuse en cet endroit... , et nous sommes aux chutes de Gouina. Elles sont imposantes. Formées par un seuil rocheux arqué, d'environ 12 mètres de hauteur qui tient toute la largeur du fleuve (220 mètres) leur débit est de 400 mètres cubes à la seconde.

M. Laurent nous indique, à 100 mètres, en amont du seuil, l'endroit où serait installé le plus important barrage qui aurait environ deux mètres de hauteur, et, sur la rive gauche, l'emplacement de son usine et des divers bâtiments. En l'écoulant, nous voyons surgir de cette brousse rocallieuse une petite ville animée, trépidante, d'où jailliront les merveilleuses forces.

Nous regagnons notre train, et après un arrêt à Gouina où sont confortablement campés le commandant Laurent, et ses deux adjoints, nous filons sur Toukoto, station dit Kayes-Niger, où se trouvent ses plus importants ateliers. Le chef de dépôt nous les fait visiter. Nous sommes heureux de constater avec quelle adresse ses ouvriers s'acquittent de leurs délicates tâches. En notre présence, l'un d'eux fait une coulée... le moule d'acier est exactement garni avec une précision remarquable. Le marteau pilon est manié avec la même dextérité.

Allons ! le dépôt de Toukoto s'est développé très sensiblement depuis 10 ans, et des progrès réels y ont été réalisés. Je rends hommage à tous, Blancs et Noirs, qui en sont les bons artisans.

*
* * *

Le docteur Miquerey, médecin de l'Assistance médicale indigène, à Toukoto, se présente ; sa ronde silhouette, son geste large et avenant, me feraient supposer qu'il est du Midi. Son terrible accent m'en convainc !. L'aimable « Toubib a a justement pensé qu'au sortir des ateliers surchauffés je devais l'avoir sec !. Il me conduit à son « home » vraiment peu luxueux, et m'offre une coupe bien glacée. On blague.

et gentiment, sans amertume, le docteur nous expose ses doléances si justes, si désintéressées et qui sont celles de tout le corps de l'Assistance médicale indigène : Pénurie de médecins, d'infirmiers, de médicaments., pénurie de tout ce qui doit apaiser les souffrances. Et il y a tant à faire dans ce pays !.

Il a parfaitement raison, le brave et dévoué Toubib. il est grand temps de faire quelque chose de sérieux en ce sens. et je m'y emploierai d'une façon toute particulière, en temps opportun.

M. Fazembal m'offre de voir de près sa voie. Nous nous installons à cet effet sur le devant de la locomotive. un cliché. et nous partons.

Bien que profane, je puis constater que cette voie est en bon état d'entretien. la région traversée est pittoresque. Mais nous n'avons pas la veine d'apercevoir du gros, gibier, qui pullule, paraît-il en ces régions.

À une station, je demande à l'indigène préposé à la pompe de me prêter un chiffon pour m'essuyer les mains couvertes de cambouis. il me tend un superbe mouchoir d'un rouge vif, tendancieux., mon entourage a le sourire. M. Fazembat pense donc à tout ? Je l'en félicite ; mais, il rougit, et je vois bien qu'il n'est décidément pas coupable.

Kayes, 21 novembre 1921.

À TRAVERS L'A.-O. F.
CHEZ LES COMMERÇANTS DE BAMAKO
par Georges Barthélemy,
député du Pas-de-Calais,
délégué du Soudan français et de la Haute-Volta
au Conseil supérieur des colonies
(*Les Annales coloniales*, 30 janvier 1922)

[...] L'achèvement du Thiès-Kayes est demandé d'urgence par tout le commerce de Bamako. L'ouverture au trafic de cette voie ferrée le délivrera d'un cauchemar, dont seuls peuvent se faire une idée exacte, ceux qui ont subi l'obligation d'acheter des produits à cours variable dont l'évacuation n'est possible qu'à date incertaine, variant de six à huit mois pour les produits non encombrants, évacuation qui devient impossible

pour les arachides et le riz dès que la crue du Sénégal ne se produit pas d'une façon normale.

La voie ferrée Dakar-Bamako révolutionnera le commerce du Soudan en rendant libre immédiatement de nombreux capitaux immobilisés par le manque de communications rapides.

Au premier plan de leurs revendications, les Bamakois mettent également l'électrification du Kayes-Niger, dont le projet a été très judicieusement proposé par M. l'ingénieur Fazembat [...].

Le programme des grands travaux au Soudan français

par Gabriel Combrouze,

député de la Gironde.

(*Les Annales coloniales*, 3 février 1922)

La désignation de mon ami Georges Barthélémy comme rapporteur du projet de loi relatif aux grands travaux pour l'A.-O. F., semble indiquer une ère nouvelle, celle du régime des compétences.

Aussi mon collègue fut-il bien accueilli au Soudan français, en particulier quand il y arriva pour recueillir une documentation faite de tous les éléments d'appréciation nécessaires à une discussion élargie et sérieuse du programme de mise en valeur de la Colonie.

La Chambre de commerce de Bamako, dont les lecteurs des *Annales coloniales* connaissent la remarquable activité par les comptes rendus de ses délibérations, était l'organe dont les opinions étaient les plus précieuses et les plus utiles à recueillir.

Aussi devons-nous porter toute notre attention sur les déclarations que M. Lestonnat, son distingué président, fit à M. Georges Barthélémy, lors de sa réception par cette haute assemblée.

Sur le Thiès-Kayes, nos lecteurs ont déjà, par l'article de mon ami Lucien Cornet, un aperçu exact de la situation de cette artère de pénétration du port de Dakar vers le Niger, par Thiès, Kayes-Bamako.

Cette voie ferrée était projetée dès 1898 ! et il lui manque encore quelque deux cents kilomètres pour être achevée. L'ancienneté de ce projet nous est prouvée par une carte murale du Sénégal dressée par le lieutenant Devaux, sous les auspices du gouverneur général Chaudié en 1896. Et ce qui est curieux de constater, c'est que la plupart de ces projets que l'on présente comme des trouvailles, des innovations nées des cerveaux des grands chefs qui se sont succédé en A.-O. F., datent, pour ainsi dire, de la création du gouvernement général de l'A.-O. F. de 1895 à 1900. Conçus pendant la période d'organisation, ces projets n'en ont que plus de valeur car non seulement ils n'ont pas cessé d'être nécessaires, mais leur exécution est devenue plus urgente que jamais et, maintenant, les moyens vont être fournis à ceux qui les exécuteront mais ne sauraient s'attribuer le monopole ni l'avantage de les avoir conçus. Rendons à César ce qui est à César ; la situation prospère dont jouit actuellement l'Afrique Occidentale est la résultante des efforts de ceux qui, depuis plus d'un quart de siècle, ont présidé à ses destinées.

Le tronçon occidental du chemin de fer de Thiès à Kayes atteint Bala à 422 kilomètres de Thiès. Il est relié par une route automobile au tronçon oriental Ambidédi-Kayes, mais d'une façon irrégulière et insuffisante, cette coupure supprimée. cette voie ferrée est appelée à un très bel essor qui devra, pour être complet, correspondre à l'amélioration du chemin de fer de Kayes à Niger, comme nous le verrons plus loin.

L'ouverture du Thiès-Kayes, ajoute M. Lestonnat, nous délivrera d'un cauchemar, dont seuls peuvent se faire une idée exacte, ceux qui ont subi l'obligation d'acheter des

produits à cours variable, dont l'évacuation et de ce fait, la réalisation n'est possible qu'à date Incertaine, variant à huit mois, pour les produits non encombrants, évacuation qui devient impossible pour les forts tonnages d'arachides ou de riz, dès que la crue du Sénégal ne se produit pas d'une façon normale ; de commander en Europe 6 à 7 mois à l'avance, des stocks importants de marchandises, prévus pour les besoins d'une année, dans l'incertitude de réaliser les stocks dont ils étaient déjà détenteurs, et de l'arrivée de ces marchandises à destination.

L'administration n'ignore d'ailleurs pas ces déboires, dont elle a dû subir les effets dans tous les travaux entrepris par elle, travaux dont le prix de revient a été majoré dans des proportions considérables.

Si je me reporte au projet de loi Sarraut, j'y trouve que le Kayes-Niger entrepris de 1881 à 1904 a été construit aussi économiquement que possible et que ses caractéristiques ne correspondent plus aux exigences du trafic actuel et, *a fortiori*, du trafic qui découlera de l'achèvement de Thiès-Kayes.

L'électrification de la ligne de Kayes à Koulikoro semble à la Chambre de commerce de Bamako le meilleur moyen d'en augmenter le rendement et de permettre, par les économies réalisées sur le combustible, de faire subir aux tarifs jusqu'ici prohibitifs pour certaines denrées (laines et peaux) une réduction sensible.

Et M. Lestonnat de rappeler fort judicieusement que, par suite de l'insuffisance des tarifs des transports, le Soudan français ne peut concurrencer dans les colonies côtières, les riz de l'Indo-Chine.

Les renseignements fournis par la Chambre de commerce de Bamako sur la construction de la ligne Koulikoro-Nyamina-Barouély-Koutiala, développent de façon fort intéressante l'exposé un peu trop sommaire du projet de loi.

Nous y voyons que Nyamina, sur la rive gauche du Niger, à 80 kilomètres au Nord de Koulikoro, est le point d'arrivée des caravanes du Hodh.

Il est certain que la voie projetée Koulikoro-Nyamina aura de suite un trafic important ; vers cette voie ferrée se déverseront, par des routes ou des pistes en plaines, les produits des centres agricoles tels que Banamba, Mourdia, Nara, que cette voie ferrée permettra le commerce des animaux de boucherie avec le Sénégal, en toutes saisons et suivant un débit régulier répondant à la demande du consommateur.

Vers Nyamina, la ligne franchirait le Niger, se dirigeant vers Koutiala à travers la région de Barouély très fertile et une des plus peuplées de notre colonie. La région de Koutiala est reconnue comme propice à la culture du coton et des céréales, elle possède également des peuplements très importants de karité, qui deviendraient exploitables.

Cette ligne aura donc l'avantage énorme d'avoir, dès son ouverture, un trafic assuré par la production actuelle. En outre, elle assure la jonction, pour l'avenir, par Bobo, de notre réseau à celui de la Côte-d'Ivoire en desservant dans toutes ses parties des régions très fertiles et peuplées.

Les nombreux articles des *Annales coloniales* sur les travaux d'irrigation du Moyen-Niger — « le Nil français » — en ont suffisamment renseigné nos lecteurs sur l'urgence et l'importance des travaux dont la mission de M. l'ingénieur Belime a fixé les directives, pour que M. Lestonnat n'ait pas cru devoir insister davantage sur cette question qu'il indique seulement comme de tout premier plan.

M. Lestonnat fit ensuite allusion aux remarquables articles de mon ami Georges Barthélémy, dans les *Annales coloniales*, sur la nécessité impérieuse d'améliorer au plus tôt la navigabilité des fleuves de l'A.-O. F. ; ces « chemins qui marchent » sont les compléments nécessaires et indispensables aux chemins de fer.

Il semble à M. Lestonnat que l'amélioration du Niger serait singulièrement simplifiée et facilitée si les grands projets de travaux d'irrigation aboutissaient, notamment le projet Belime avec son canal latéral du Niger.

Cet exposé, que j'ai résumé de mon mieux, mais qui gagnera à être lu *in extenso* tant il donne une conception très nette de la mise en valeur du Soudan français, se

termina par l'expression de la gratitude des colons envers les artisans du projet de loi Sarraut auquel ils reconnaissent et admirent le caractère de netteté et de précision dans tous ces travaux et dans toutes ces œuvres sociales (assistance médicale et enseignement).

Il restera à mon ami Georges Barthélémy à déterminer les possibilités de réalisations financières, et les moyens de résoudre la question de la main-d'œuvre.

Le Soudan français peut faire confiance à son délégué au Conseil supérieur des Colonies, son énergie, sa volonté, son labeur, sont les garanties du succès de sa mission dont la Colonie tirera pour elle-même le plus avantageux parti.

LA MISE EN VALEUR DE L'A. O. F.
De l'Océan au Niger par le rail
(*Le Journal industrielle*, 27 décembre 1923)



Depuis le début du mois d'août dernier, le chemin de fer de Thiès à Kayes est terminé. Dès 1904, Kayes était relié au Niger par une ligne aboutissant à Bamako et qui, maintenant, est prolongée jusqu'à Koulikoro.

De Dakar à Koulikoro, la distance par voie ferrée est de 1.294 kilomètres. Le voyageur, parti du grand port de l'Afrique Occidentale française, arrive au Niger navigable en quarante heures. Ainsi se trouve réalisée la grande voie commerciale reliant l'Océan au Niger, dont le général Faidherbe recherchait l'établissement dès 1863. Que de difficultés il a fallu vaincre depuis pour obtenir le résultat recherché ! Ce n'est qu'en 1880 que le ministre de la Marine et des Colonies déposa un projet de loi envisageant, d'une part, la création d'une voie ferrée de Dakar à Saint-Louis et, d'autre part, de Saint-Louis à Médine, cette dernière ligne se prolongeant par Bafouiné jusqu'au Niger. Les études faites en vue de relier la colonie du Sénégal au Niger devaient finalement aboutir à l'adoption d'une ligne amorcée à Thiès, sur la voie ferrée de Dakar à Saint-Louis.

En 1902, M. Roume est nommé gouverneur général de l'Afrique Occidentale française. Ayant à examiner les conditions dans lesquelles la voie ferrée Thiès-Kayes doit être construite, le nouveau gouverneur étudia à cette occasion et parvint à déterminer très heureusement les traits principaux du réseau normal de l'A. O. F. Cette détermination arrivait au moment voulu, car, depuis quelques années, les gouverneurs des colonies côtières : Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey, avaient construit, chacun de leur côté, des tronçons de lignes sans qu'un plan d'ensemble ait été établi.

C'est ce plan d'ensemble qui fut tracé par M. Roume. En vue de son exécution, le gouverneur général créa un budget général de l'A. O. F. jouissant de ressources susceptibles de gager des emprunts dont le montant doit permettre la constitution du premier réseau de notre magnifique colonie. Les premiers fruits de cette sage politique furent rapidement cueillis. En 1904, la ligne Kayes-Niger, dont la construction des derniers tronçons avait été activée, fut ouverte à l'exploitation ; en 1910, la ligne Konakry-Kouroussa, en Guinée, fut terminée (elle a été menée depuis jusqu'à Kankan) ; puis ce fut celle de la Côte d'Ivoire, partant de Bingerville pour atteindre Bouaké et celle du Dahomey qui, de Cotonou parvenait à Savé. Dès ce moment, on aperçoit nettement le tracé général de ces lignes diverses se reliant dans l'hinterland commun constitué par le bassin du Niger.

Quant à la ligne Thiès-Kayes, elle fut entamée en 1907 et en 1908 par les deux extrémités sur les fonds d'un emprunt de 100 millions contracté par le gouvernement général de l'A. O. F. Deux autres emprunts conclus depuis ont permis de terminer la ligne dont le coût aura été de près de 105 millions, soit pour les 667 kilomètres de la voie ferrée, d'environ 157.000 francs par kilomètre.

Ayant désormais comme débouché le chemin de fer, le Soudan pourra désormais intensifier ses cultures et diriger sur la métropole les matières premières que son sol peut produire, pour peu qu'on s'en donne la peine. La culture du riz s'y développera aisément, ainsi que celle du mil, du maïs et des arachides. On doit aussi beaucoup attendre de la culture du coton, à laquelle conviennent certaines régions, notamment sur les bords de la Falémé et du Sénégal, où l'on peut voir de grandes étendues de cotonniers mêlés à la brousse. Jusqu'ici, les indigènes ne se sont pas préoccupés de récolter tout le coton produit, de sorte que des quantités importantes en sont perdues. La mise en exploitation de la ligne Thiès-Kayes ne peut qu'encourager la mise en valeur de ce riche pays.

Comme toutes les lignes exploitées en Afrique Occidentale française, le chemin de fer de Thiès à Kayes est à voie d'un mètre. Sa construction n'a nécessité que deux ouvrages d'art de quelque importance : l'un consiste en un pont en charpente métallique de 50 mètres, à deux travées, sur le Sandougou ; l'autre en un pont de 200 mètres, sur la Falémé. Jusqu'ici, le matériel de traction comporte 26 locomotives, de 11 tonnes 5 à 47 tonnes. Le matériel roulant compte 42 voitures à voyageurs, 17 fourgons, 105 wagons couverts, 141 wagons tombereaux, 92 wagons-plates-formes et 27 wagons de service.

Depuis la fin de 1910, l'exploitation des tronçons de la ligne, jusqu'alors confiée à la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, est faite par la colonie et son budget constitue une annexe du budget général de l'A. O. F.

En 1913, pour une longueur exploitée de 292 kilomètres, le nombre de voyageurs-kilomètres était de 12.250.191 et le nombre de tonnes-kilomètres de 5.145.941. En 1922, pour une longueur exploitée de 483 kilomètres, le nombre de voyageurs-kilomètres s'est élevé à 19.965.478, tandis que le nombre de tonnes-kilomètres passait à 11.663.638.

Le trafic du chemin de fer au cours de l'année 1922 se décompose de la façon suivante :

	Tonnes
Arachides	103.589
Farines et céréales	413
Vins, épicerie	3.853
Sucre	1.883
Matériaux de construction	5.458
Riz	2.112
Alcool	158
Retour d'emballages (sacs vides)	2.631
Bestiaux	18
Mil	2.642
Divers	8.358

Il est manifeste que, dans très peu de temps, le chemin de fer ne se bornant pas à recueillir le trafic mais contribuant puissamment à le créer, la ligne reliant Dakar au Niger navigable, telle qu'elle est constituée aujourd'hui, deviendra insuffisante.

Dans son remarquable rapport sur la mise en valeur de nos colonies, le ministre, M. Albert Sarraut, prévoit d'ailleurs que c'est le tronçon de Kayes au Niger qui se révélera tout d'abord insuffisant. Entrepris de 1881 à 1904, ce tronçon a été, en effet, construit aussi économiquement que possible, en adoptant des caractéristiques telles (rails légers, courbes à petit rayon, déclivités maxima) que sa puissance de trafic ne correspondra plus, rapidement, à celle de Thiès-Kayes. Pour fixer les idées, le ministre des Colonies écrit qu'en l'état actuel des choses, il faudrait trois trains du Kayes-Niger pour enlever la charge du Thiès-Kayes.

Il va donc être indispensable d'augmenter le matériel et d'améliorer certaines parties de la voie du Kayes-Niger afin que la ligne de l'Océan au Soudan rende sans tarder tous les services qu'on est en droit d'en attendre.

Eugène LABAYESSE-CHARDY (1879-1953)

Polytechnicien.

Officier de la Légion d'honneur du 15 avril 1925 : chef de bataillon du génie au service des Travaux publics et des chemins de fer de l'AOF. Directeur du chemin de fer Thiès-Niger.

Futur administrateur du [Dakar-Saint-Louis](#).

Les avanies du Thiès-Niger
par Pierre Valude,
député du Cher.

(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1925)

[nb corr.]

Longtemps maintenues sous le manteau de la cheminée, les avanies du Thiès-Kayes viennent d'être rendues publiques et officielles par la publication, sous les auspices de l'inspection générale des travaux publics de l'A. O. F., d'une notice sur les difficultés rencontrées au réseau Thiès-Niger, depuis sa création et sur les mesures prises en vue d'assurer une exploitation normale et rationnelle de ce réseau.

Quand, le 1^{er} janvier 1924, M. le gouverneur général Carde inaugurerait le Thiès-Kayes, l'évolution qui s'était déjà manifestée dans les régions du Sénégal traversées par la nouvelle voie ferrée, ouvrirait, en ce qui concerne le Soudan, les plus larges espérances.

C'est ce que nous lisions dans le superbe numéro illustré que les *Annales coloniales* publiaient le 26 décembre 1923, à l'occasion de cette inauguration :

Le fait est qu'avant que l'arrivée du rail et de la locomotive vinssent y transformer complètement l'aspect du pays et les conditions de vie des habitants, les fertiles plaines du Baol, bien que déjà assez peuplées et cultivées, demeuraient presque dans l'isolement et à peu près fermées à la pénétration européenne.

Il en fut ainsi jusqu'en décembre 1908, date de l'ouverture au trafic des deux premières gares de la ligne : Khombode et Bambey ; puis Diourbel vit à son tour arriver, en février 1909, la première locomotive de l'exploitation. Ces localités n'étaient alors rien. Bientôt de véritables villes s'élevèrent autour de ces gares. Les terrains avoisinants, lotis par l'Administration, furent immédiatement achetés aux enchères par les commerçants et se couvrirent de magasins, de maisons, de factoreries construites en matériaux dont le transport sur ces points eût été précédemment sinon impossible, du moins difficile. De son côté, l'Administration favorisait le développement de ces centres en y construisant des puits publics, des marchés couverts, des écoles, des bureaux de poste, des dispensaires, bref en les dotant, les uns et les autres, des installations et des organes administratifs dont ne peut se passer un groupement civilisé.

Aujourd'hui, ces trois escales constituent trois des plus importants groupements européens et indigènes du Sénégal et les affaires qui s'y traitent chaque année représentent, tant en importations qu'en exportations, plusieurs dizaines de millions de francs. Pendant la durée de la traite 1922-1923, les quantités d'arachides exportées par ces gares ont été respectivement de 19.000, 14.000 et 29.000 tonnes.

À 10 kilomètres à l'est de Diourbel, on se heurtait encore, voici moins de quinze ans, à une région absolument inculte et inhabitée. Constituée par un plateau bas compris entre deux bassins, elle n'était traversée que par quelques pistes, et ses étendues n'étaient parcourues que pendant quelques mois de l'année par des Peulhs nomades avec leurs troupeaux.

Le rail a apporté la vie dans ce pays déshérité où se trouve maintenant, situé au kilomètre 105, le centre commercial de Gossas et cette région où il était impossible de demeurer avant l'établissement du chemin de fer, se modifie rapidement. Des puits creusés à grande profondeur et des citernes y donnent maintenant aux hommes et aux troupeaux, l'eau nécessaire à l'existence et les villages qu'entourent de vastes cultures de mil et d'arachides se multiplient le long de la voie ferrée.

Faisant suite à cette zone jadis privée de vie, commençait vers le kilomètre 130, c'est-à-dire aux environs de Guinguinéo, une région mieux favorisée comportant déjà des villages, assez peu peuplés il est vrai, et dont les habitants ne cultivaient guère que pour leur propre subsistance. Cependant, dès la première année de leur ouverture à l'exploitation, les gares de Guinguinéo et de Kaffrine exportaient respectivement 2.400 et 969 tonnes d'arachides. Certaines vallées de cette région sont d'une extrême fertilité et fourniront un tonnage considérable à l'exportation quand la population aura atteint une densité suffisante.

De Guinguinéo se détache un embranchement de 22 kilomètres qui rattache Kaolack à la ligne du Thiès-Kayes. Par ce port, situé à 100 kilomètres environ de

l'embouchure du Saloum, s'écoule maintenant une grande partie des arachides récoltées au delà de Diourbel. Le trafic a été ouvert sur cet embranchement le 1^{er} janvier 1912 et près de 60.000 tonnes d'arachides ont été évacuées par cette voie dans les six premiers mois de l'année 1913.

Tambacounda, à 468 kilomètres de Dakar, où rien n'existe autrefois, est aujourd'hui un gros village indigène qui s'apprête à devenir un important centre commercial, c'est là qu'a été construit l'hôtel destiné à recevoir les voyageurs qui y passent la nuit avant de reprendre, soit la direction de Dakar, soit celle du Soudan ; Tambacounda est dans une région très peuplée en gros gibier et deviendra un point de grand tourisme cynégétique.

Tout aussi intéressante à constater, est la modification qui s'est manifestée dans la vie économique des autres régions qu'a atteintes la voie de Thiès-Kayes.

Ainsi, le Thiès-Kayes aura transformé des régions naguère improductives en des pays riches et rendu laborieuses et plus accessibles aux avantages de la civilisation, des populations indolentes et frustes.

Tenant compte des perspectives d'avenir considérables que l'achèvement du Thiès-Kayes allait apporter dans la vallée du Niger, on était donc fondé aux plus grands espoirs.

Eh bien, « tous ces espoirs basés en somme sur le seul fait que le rail courait d'une façon continue de Dakar (sur l'Océan) à Koulikoro (sur le Nigeer), n'ont été qu'en partie réalisés ».

C'est ce que nous annonce, en un pénible aveu, la note précitée du service des travaux publics du Gouvernement général de l'A. O. F.

La réalisation de ces espoirs ne pouvait pas, logiquement, se réaliser d'un seul coup, elle est liée à l'effet efficace que produiront les mesures envisagées depuis la fusion par l'administration pour qu'une ligne de cette importance (analogue en longueur à celle de Paris à Vintimille) puisse être normalement exploitée.

Les deux sections Thiès-Kayes et Kayes-Niger étaient totalement différentes l'une de l'autre. La première pouvait remplir son rôle commercial, la seconde était à adapter dans ce but.

Un seul train du Thiès-Kayes suffit pour évacuer 7 trains du Kayes-Niger.

Pour donner à tout le réseau l'homogénéité qui lui fait défaut, il faut :

1° Rectifier la voie ferrée entre Kayes et Bamako ;

2° Y introduire un rail lourd et un profil en travers rationnel de la voie.

Des rectifications partielles de profil sont déjà ou exécutées ou approuvées.

Comme, pour sauvegarder les droits de l'État sur le Kayes-Niger, on a dû lui conserver son autonomie financière, la fusion financière des deux réseaux n'a pas pu suivre la fusion administrative.

Ce qui crée une difficulté de plus.

Quand, en juillet, un de nos amis est passé à Dakar, les difficultés rencontrées dans l'exploitation du Thiès-Niger préoccupaient énormément le Gouvernement général.

On s'apercevait que les travaux du Thiès-Kayes avaient été exécutés trop hâtivement. Les crues avaient détérioré la voie, emporté un pont et causé des accidents suivis de morts d'hommes.

Plus tard, le 10 juillet 1925, une coupure se produit au kilomètre 528, et le 5 août au kilomètres 500 et 558. (Voir le tracé du chemin de fer, dans les *Annales coloniales* du 23 décembre 1923).

D'où de graves interruptions de trafic fort préjudiciables au commerce devenu intense.

De l'insuffisance de matériel, des ateliers de réparations et d'entretiens, des installations des gares, il est résulté la nécessité de décongestionner la ligne par l'évacuation des produits par le Niger et la Guinée. Mais le 1^{er} août 1925, des pluies

violentées produisent une coupure, et emportent un pont au kilomètre 400 du Conakry-Niger, d'où embouteillage du port fluvial de Kouroussa.

Par l'évacuation en utilisant le fleuve Sénégal, on rencontra là aussi des difficultés inattendues : retard anormal de la crue, retard dans l'arrivée de chalands et de remorqueurs, chaland échoué, etc. La bonne volonté des maisons Peyrissac, du Haut-Ogooué et Messageries africaines ne purent éviter de stocker à Kayes quantité de marchandises.

Voyons quelles furent les mesures prises par l'Administration pour surmonter ces difficultés.

On commença par la réorganisation administrative du réseau Thiès-Niger, dont le personnel est presque totalement changé. Le nouveau directeur du Thiès-Niger a arrêté comme suit l'organisation du personnel : 534 agents (non compris le service médical, les travaux neufs et les manœuvres Indigènes). Il faut recruter dans la métropole 200 agents environ, par un appel très large au personnel des grands réseaux français. Il a été procédé à un reclassement de tous les agents et à une révision des contrats. La vie matérielle des agents (logement et moyens d'existence) est assurée dans les meilleures conditions possible.

Contre les vols et les fraudes qui avaient atteint des proportions considérables, on a créé un corps de police de 54 gendarmes (dont 9 Européens et 45 auxiliaires indigènes) effectif qui sera augmenté pour répondre aux besoins d'une voie de près de 1.300 kilomètres de longueur.

Une compagnie de sapeurs-indigènes du chemin de fer, formera des agents indigènes pour les divers réseaux et pour d'autres services publics ou privés.

Un matériel nouveau sera substitué progressivement à celui qui est en service et qui est notoirement insuffisant ainsi que les journaux locaux l'ont signalé depuis longtemps. Par une commande de 35 locomotives pour le réseau Kayes-Niger, de 25 pour celui de Thiès à Kayes et de 100 nouveaux wagons, on espère que le transport annuel, qui est de 150.000 tonnes, passera en 1927, à 225.000 tonnes et à 245.000 tonnes en 1928.

C'est en vain que parmi les améliorations envisagées pour le Thiès-Niger, nous avons cherché les résultats des essais d'électrification tentés sur le réseau Kayes-Niger dont nous avons entendu parler, il n'y a pas très longtemps. C'était, si je m'en souviens bien, lors de l'ouverture de la session du Conseil de Gouvernement de décembre 1921. Dans son discours M. Martial Merlin, gouverneur général de l'A.O.F, disait ce qui suit :

« Une convention a été passée avec la Société générale d'entreprises pour des chutes du Sénégal et du Niger (Gouina et Soluba) en vue de l'électrification de la ligne de Kayes au Niger. Il convient d'aviser aux moyens de permettre à cette ligne aux moindres frais, un trafic plus intense. L'électrification peut être l'une des conditions de ce trafic. »

Nous savons, d'autre part, que les travaux d'aménagement des chutes de Félon (Sénégal) sont en cours d'exécution. L'usine électrique sera équipée d'une turbine à basse chute de 750 CV. Le courant sera transporté à Kayes par une ligne de haute tension.

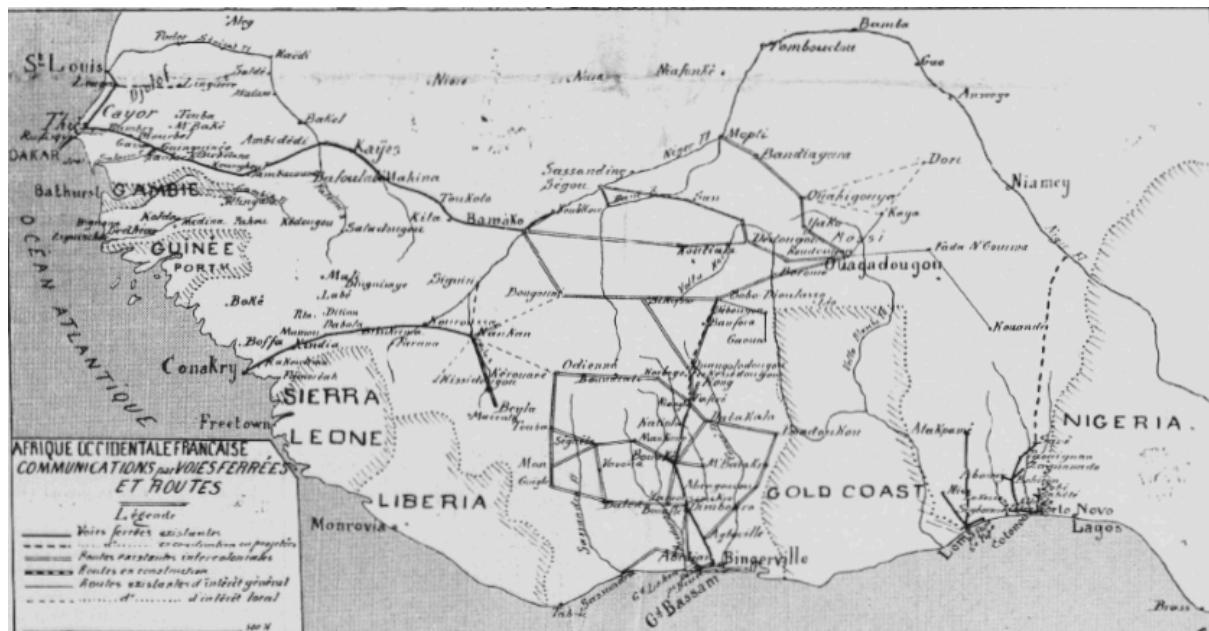
Les travaux dont nous notons l'exécution pourront donc très bien être accrus dans une proportion suffisante pour faciliter l'électrification du Thiès-Niger qui, comme le disait M. le gouverneur général Merlin permettra, à moins de frais, un trafic plus intense.

Aussi, ne pouvons-nous, à l'heure présente, que nous réjouir de voir à la tête du ministère des Colonies un chef très au courant des questions qui se rattachent à l'utilisation de la houille blanche.

M. Léon Perrier a contribué pour une très large part et avec une remarquable compétence à développer tant pour l'intérêt général que pour les intérêts de l'industrie privée l'utilisation de la force électrique dans le département de l'Isère dont la houille est génératrice du développement économique de ce département.

Puisse le Thiès-Kayes ne pas avoir d'avanies plus grandes, c'est ce à quoi nous veillerons de notre mieux car l'avenir au Soudan et du Sénégal est intimement lié au bon rendement de la grande voie ferrée qui relie maintenant le Niger à l'Océan à travers le Haut-Sénégal et le Ferlo.

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)



LE CHEMIN DE FER DE THIÈS AU NIGER

Le chemin de fer de Thiès au Niger a 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 Diourbel-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 km 669) avec la section Kayes-Koulakoro.

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

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

Graves incidents à Thiès
(*Les Annales coloniales*, 10 octobre 1938)

Les grévistes du Dakar-Niger tentent d'empêcher les non-grévistes de se rendre au travail - La troupe débordée, fait-usage de ses armes

(De notre correspondant particulier)

Dakar, le 2 octobre.

De graves incidents se sont produits à Thiès, qui ont soulevé la plus grande émotion dans tout le pays.

Voici les faits :

Depuis quelque temps, une certaine agitation était fomentée parmi les ouvriers stagiaires du Dakar-Niger, qui estimaient leurs salaires insuffisants.

Trouvant qu'ils n'étaient pas soutenus par leurs collègues des cadres, ils étaient en train de former un syndicat, sous la direction d'un des leurs, employé à Dakar.

Ce dernier ayant été muté à Gossas, la tension s'aggrava, et des menaces furent échangées.

Travaillés par des meneurs, les journaliers de Thiès décidèrent, lundi, de se mettre en grève.

Les forces de police alertées permirent à environ 250 ouvriers de rejoindre leur poste, en passant par le passage à niveau.

Exaspérés par cet échec, les grévistes s'armèrent de pierres, de gourdins et même de coupe-coupe et se dirigèrent vers les bureaux du D. N., échangeant des coups avec la police, qui s'efforçait de conserver le contrôle de la situation.

L'arrivée de petits pelotons de troupes demandés par la direction n'arrêta pas les bagarres. Soldats et agents furent bombardés de pierres et bousculés. Quelques tirailleurs furent acculés et se trouvèrent en danger.

Un officier, isolé et menacé par un groupe de manifestants, l'œil tuméfié, blessé, tira un coup de revolver en l'air, ce qui lui permit de se dégager.

Refoulés du passage à niveau, les manifestants firent un détour et, parvenus sur la voie ferrée, commencèrent à bombarder de pierres le service d'ordre. Les tirailleurs se mirent à l'abri derrière les arbres, les manifestants avancèrent et, retrouvant les pierres qu'ils avaient lancées, continuèrent à lapider les tirailleurs.

Le service d'ordre, à ce moment un peu dispersé, se trouvait en danger d'être débordé. Se jugeant menacés, les tirailleurs, individuellement, firent feu.

On compte six morts et cinquante blessés environ parmi les manifestants. Une quarantaine d'agents ont été blessés, ainsi que vingt tirailleurs.

Dans le courant de la journée, le gouverneur Geismar, secrétaire général de l'A.-O.F. ; M. Mahé, inspecteur général des Travaux publics, et M. Lefèvre, directeur de la Sûreté, se sont rendus à Thiès.

Le lendemain, le calme paraissait rétabli et une grande partie des grévistes reprenait le travail. Mais de nouveaux incidents devaient se produire jeudi à Longa où les cheminots décidaient de retenir les trains sur la ligne de Saint-Louis. C'est ainsi qu'un convoi se dirigeant sur Dakar eut sa locomotive dételée et dut attendre cinq heures à Longa avant que des pourparlers intervenus dans l'intervalle lui permettent de repartir.

Un accord devait cependant intervenu dans la même journée entre les ouvriers du Dakar-Niger et le gouvernement général.

Les bases de cet accord, telles qu'on nous les communique, ne manqueront pas de susciter l'étonnement après les incidents sanglants de ces jours derniers :

1° Pas de sanction pour faits de grève ;

2° Il est confirmé au personnel du réseau qu'aucune entrave ne sera apportée à son droit d'association ;

3° Des indemnités seront versées aux familles nécessiteuses des victimes des incidents de Thiès ;

4° Examen bienveillant des revendications concernant les traitements.

Vendredi, l'ordre de reprendre le travail a été transmis de Dakar, par le syndicat, à toutes les gares du réseau.

Les employés intéressés vont se mettre d'accord sur les revendications à présenter au gouvernement général

N. D. L. R. — La relation qui précède nous a été adressée par avion de Dakar, aussitôt connus les événements de Thiès. En l'absence de toute autre source d'information, elle ne faisait que reproduire la version donnée à la presse locale par le gouvernement général de l'A.-O.F.

Le courrier avion suivant (celui du 6 octobre) nous apportait, de source officieuse, des détails nouveaux, en désaccord sur bien des points importants, avec la version officielle primitive.

C'est ainsi que contrairement à la légende que l'on tente d'accréditer, les tirailleurs n'auraient nullement ouvert le feu de leur propre mouvement. Ils ne l'auraient fait que dans l'ordre et après que les sommations réglementaires et les salves d'avertissement à blanc eussent été effectuées comme il se doit.

Fidèles cependant à la consigne d'objectivité que nous nous sommes imposée en ces circonstances, nous n'insisteront point pour le moment sur les renseignements détaillés que nous recevons.

Une enquête est ordonnée. Nous l'accueillons avec confiance. Mais nous la suivons de près, comme il est de notre droit et de notre devoir de faire car il ne conviendrait tout de même point que l'on fit retomber sur ceux qui ne firent qu'accomplir un dur devoir, des responsabilités qui doivent se situer plus haut.

INCIDENTS DE GRÈVE
EN A. O. F.
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 23 octobre 1938)

Paris, 7 oct. — À la suite de la décision du directeur des chemins de fer Dakar-Niger de licencier un auxiliaire, auquel il était reproché de fomenter de l'agitation depuis un certain temps, une partie des ouvriers des ateliers se sont mis en grève. Le commandant

du cercle a demandé au commandant d'armes de consigner les troupes. Au moment de l'ouverture des ateliers, une centaine d'individus armés de gourdins et de barres de fer s'opposèrent à l'entrée des ouvriers qui n'étaient pas en grève.

La police étant impuissante à faire respecter la liberté du travail, le commandant du cercle dut réquisitionner la troupe : celle-ci essaya de dégager les ateliers. Il en résulta des bagarres. L'officier commandant les tirailleurs fut entouré par la foule : pour se dégager, il tira des coups de revolver en l'air.

C'est alors que des tirailleurs, poursuivis par les grévistes, et qui se trouvaient séparés de leur chef par un bosquet, ont, sans avoir reçu aucun ordre, déchiré le sac de toile renfermant les cartouches et ont tiré. Il y eut six morts et une quarantaine de blessés, dont quelques-uns grièvement.

M. Georges Mandel, ministre des colonies, dès qu'il eut connaissance de ces faits, a prescrit une enquête administrative, et a saisi la justice. Il est entendu qu'au cas où la légitime défense ne ressortirait pas de l'instruction en cours, le parquet intenterait des poursuites pour meurtre. L'instruction est ouverte pour attroupement et rébellion.

Le monde colonial
(*Les Annales coloniales*, 24 octobre 1938)

M. Bramarie, chef de district principal du Dakar-Niger à Tambacounda, est rentré en France avec sa famille.

ALGER
AVIS DE DÉCÈS
(*L'Écho d'Alger*, 12 mars 1939, p. 6, col. 7)

M. Henri Muller, ingénieur en service aux Chemins de fer Dakar-Niger et son fils Georges ; M. et M^{me} André Muller* [ingénieur IAA] et leurs enfants Colette, Paul et Jean-Pierre ; M^{me} Vve Victor Muller ; le colonel Imbert-Muller, M^{me} et leur fils ; M^{me} Raoul Ruyssen, ses enfants et petits-enfants ; les familles Eugène Warot, Louis Cavaillé, Gabriel Darbéda, Maurice Warot, André Warot, N. Boutier, Pelgnino-Warot, Bérard, Kaufmann, Calmet ont la douleur de vous faire part du décès de

madame Henri MULLER
née Marthe MULLER

leur épouse, mère, sœur, belle-fille, belle-sœur, tante et cousine, survenu le 10 mars, munie des sacrements de l'Église. L'inhumation a eu lieu dans la plus stricte intimité.

THIÈS
—
NAISSANCES
(*Paris-Dakar*, 5 août 1947)

Nous apprenons la naissance, le 31 juillet, d'un garçon chez M^{me} et M. Pillot. directeur de la Région Dakar-Niger.

Nos compliments aux heureux parents et nos meilleurs souhaits au bébé

*
* *

On nous fait part de la naissance, à Abidjan (Côte d'Ivoire), d'une charmante fillette chez M^{me} et M. Nicolas, ingénieur en chef, directeur de la Région Abidjan-Niger, bien connu au D. N. [Dakar-Niger] où il a assuré l'intérim de M. Cunéo pendant longtemps.

Nous adressons nos félicitations aux heureux parents sans oublier les grands-parents. M^{me} et M. Chiaramonti, chef de service au D. N.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1947)

Chevalier

Cunéo (Henri-Antoine-Jean), ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du chemin de fer Dakar-Niger, sous-directeur du réseau d'Afrique occidentale française, à Dakar ; 28 ans 6 mois 21 jours de services, dont 4 ans 10 mois 2 jours de majoration pour services civils hors d'Europe.

La grève des cheminots aura-t-elle lieu ?
(*Paris-Dakar*, 9 octobre 1947)

Il n'est bruit depuis quelques jours que de l'éventualité de la grève des cheminots.

Le syndicat des cheminots africains de l'A. O. F. (Dakar-Niger, Conakry-Niger, Abidjan-Niger, Bénin-Niger), groupe, avec les wharfs du Sud et les chantiers des travaux qui en dépendent, plus de 20.000 adhérents. Ceux-ci, si aucune solution n'est trouvée, cesseront le travail le 10 octobre à 0 heure, d'après certains manifestes, le 10 à minuit, selon d'autres.

Entre-temps, la procédure d'arbitrage et de conciliation sera-t-elle entamée et permettra-t-elle de résoudre le conflit ?

Cette tentative, d'ailleurs, ramènerait le différend dans le cadre des lois.

Le 1^{er} septembre, le syndicat des cheminots émettait son manifeste de revendications à effet du 10 octobre, qu'il transmettait aux autorités compétentes et notamment au Haut Commissaire. M. Barthes ayant convoqué M. Sarr Ibrahima, secrétaire général du syndicat, reçut une réponse du comité directeur lui annonçant le départ de son secrétaire général pour une tournée dans le Sud.

Ce n'est que mardi 7 octobre que cette entrevue put avoir lieu. Il ne semble pas que le Gouverneur général soit disposé à s'écarte de la procédure réglementaire en matière de jugements de conflits du travail.

On parle de mesures prises pour assurer malgré tout le ravitaillement en dépit de la carence des transports ferroviaires.

Par ailleurs, les grévistes ont été avisés qu'ils ne seraient pas payés tant qu'ils ne travailleraient pas. On sait toutefois que le syndicat dispose d'une caisse de grève et que la Coopérative des Chemins de Fer dont il s'occupe depuis plusieurs mois serait à même de consentir des ventes à crédit.

LES REVENDICATIONS

Voici la liste en six points des revendications essentielles transmises par le syndicat des cheminots :

1° Taux unique d'indemnité de zone et de charges de famille pour tous les agents appartenant au cadre unique et à toutes les échelles de solde ;

2° Octroi d'une prime de gestion aux agents africains des cadres 2, 3, 4, du cadre secondaire avec leur intégration dans le cadre unique ;

3° Que le nouveau cadre unique soit appliqué à compter du 1^{er} janvier 1947 à tous les agents cadres et auxiliaires ;

4° Que les barres d'examen soient maintenues :

a) Entre les échelles 2 et 3 ;

b) Entre les échelles 7 et 8 ;

c) Entre les échelles 10 et 11 ;

5° Que tous les agents bénéficient de 15 jours de congé de détente en sus du congé triennal de 3 mois ;

6° La reconnaissance du droit de logement pour tous les agents à toutes les échelles de solde du cadre unique avec priorité aux expatriés et aux dépayrés.

DES À-CÔTÉS

Voilà le point de vue du syndicat des cheminots africains. Il semble que le point axial de ces réclamations soit l'obtention du cadre unique pour agents et auxiliaires, à compter du 1^{er} janvier 1947.

Or, il convient de préciser qu'à la suite de récents échanges de vues entre la régie du D.N. et les syndicats de cheminots européens et africains, un accord était intervenu quant à l'élaboration de deux conventions collectives : une pour le personnel qualifié et expérimenté et une autre pour le personnel sans spécialité.

Dans ce sens, la convention de Villedeuil prévoyait le cadre unique à compter du 1^{er} janvier pour tous les agents appartenant déjà à un cadre et, à compter seulement du 1^{er} octobre pour les auxiliaires intégrés dans ce cadre.

Le syndicat européen serait disposé à signer cette convention qui ne peut toutefois pas être généralisé faute de l'accord des Africains qui veulent d'abord obtenir satisfaction sur tous les points énoncés dans leur ultimatum de grève.

Voilà le problème tel qu'il se pose.

Est-il permis d'espérer qu'un ultime terrain d'entente sera trouvé et que la grève n'aura pas lieu ?

J. H.

La grève des chemins de fer de l'A.O.F (Paris-Dakar, 13 novembre 1947)

Voici donc un mois passé — elle a commencé le 10 octobre — que dure la grève. Mais, si pendant de longs jours, cela a signifié absence de transport, le cas n'est plus.

Les syndicalistes, groupés sous la bannière de M. Sarr Ibrahima, n'ont effectivement point repris le travail et, insatisfaits de la sentence du comité arbitral, ont décidé de « continuer la grève, malgré ce que feront les briseurs de grève... » Jusqu'à quand observeront-ils ce *statu quo* ?

On se le demande, car l'intervention du comité arbitral était la dernière possibilité d'accord qui pouvait être réalisée. Aucune autre phase juridique n'étant à envisager, on voit mal quelle autre solution — qui les contente davantage — ils attendent encore.

La Régie des Chemins de fer, de son côté, s'organise au plus vite et ses trains sillonnent déjà toutes les lignes de l'A.O.F.

Avec un personnel restreint, parce que presque uniquement européen — signalons, toutefois, quelques cas de reprise de travail —, elle a mis en marche des locomotives Diesel qui circulent avec des rames voyageurs et marchandises bi-hebdomadairement sur les lignes du Dakar-Niger, hebdomadairement seulement sur celles du Conakry-Niger et du Bénin-Niger.

Quant à l'Abidjan-Niger*, faute de pompistes aux postes d'eau, on a dû se contenter de faire fonctionner les trains de pierre qui permettent la continuation des travaux du port.

Outre son personnel déjà en activité, la Régie des chemins de fer a accueilli mardi un premier contingent de sapeurs du génie, venus par avion de France.

Par ailleurs, elle a repris l'embauchage des travailleurs sur tous les réseaux, considérant dorénavant comme rompus les anciens contrats de travail.

Attendant deux nouvelles locomotives Diesel, elle pense pouvoir encore intensifier son trafic.

J.-H.

La reprise de trafic ferroviaire (Paris-Dakar, 16 novembre 1947)

Contrairement aux bruits qui circulent, aucune négociation n'a été reprise entre le Syndicat des cheminots africains et la Régie des chemins de fer.

Le conseil d'administration de la Régie s'est réuni samedi et, après avoir rendu hommage au dévouement des employés européens qui assurent un trafic qui s'accroît de jour en jour, il a décidé de transformer le projet de convention collective qu'il avait adopté et que la sentence du comité surarbitral a modifié, en statut du personnel.

Sur le réseau du Dakar-Niger, à partir d'aujourd'hui, deux aller et retour sont prévus hebdomadairement sur Saint-Louis et autant sur Kaolack. En outre, les lignes d'intérêt secondaire sont régulièrement desservies.

C'est-à-dire que la Régie des chemins de fer est à même d'accepter n'importe quel chargement par wagon complet dans n'importe quelle gare, à condition, toutefois, que chargement et déchargement soient effectués par l'expéditeur et destinataire.

Le travail des ateliers a partiellement repris grâce à un contingent de spécialistes triés parmi les nouvelles recrues européennes récemment arrivées à Dakar et mises à la disposition des Chemins de fer par l'autorité militaire.

Signalons par ailleurs, qu'un second appoint de spécialistes du Génie est attendu par avion dans le courant de la journée de demain.

Grâce à ses spécialistes, le [Conakry-Niger](#) va reprendre une cadence importante et les planteurs guinéens pourront ainsi assurer le transport des récoltes gravement compromis par la grève.

Quant à l'Abidjan-Niger, on signale que des poursuites sont entreprises contre le secrétaire général du syndicat qui a empêché les ouvriers des Travaux publics de participer aux réparations du pont flottant en proférant contre eux des menaces de mort.

Une des grandes raisons qui freinent, d'ailleurs, la reprise générale du travail est la crainte de représailles de la part des grévistes. Mais de lourdes sanctions sont prises contre les atteintes à la liberté du travail.

C'est ainsi que, sur le réseau du Conakry-Niger, des cheminots reconnus coupables ont été condamnés à un mois de prison et 3.000 francs d'amende. Après cet exemple, l'embauchage a été de 200 personnes dans une seule journée.

J. H.

Maurice PILLOT
(*Paris-Dakar*, 11 février 1949)

La Régie fédérale des Chemins de fer de l'A.O.F. vient d'inscrire un cheminot de plus au tableau d'honneur de ceux qui sont tombés victimes de leur devoir et de leur conscience professionnelle.

La perte qu'elle vient d'éprouver est, pourtant, cette fois, plus cruelle puisque c'est son chef même, Maurice Pillot, qu'elle pleure aujourd'hui.

Né en 1908 en Meurthe-et-Moselle, Maurice Pillot fit ses études au Lycée de Nancy ; il y prépara l'École polytechnique où il fut reçu en 1928. Sorti en 1930 dans le corps des Ponts et Chaussées, il contracta l'engagement de servir dans les territoires d'outre-mer.

Après son service militaire, il passait de 1931 à 1933 à l'École des Ponts et Chaussées et effectuait ensuite un court stage en France ; il était, dès 1934, désigné pour l'Afrique Occidentale à laquelle, pendant quinze ans, il devait s'attacher de plus en plus, bien au delà de l'engagement qu'il avait pris à sa sortie de l'École polytechnique.

Il servit tour à tour aux ports d'Abidjan et de Dakar, aux réseaux de l'Abidjan-Niger et du Dakar Niger.

Spécialiste des questions portuaires, il s'était, depuis plusieurs années, orienté vers les chemins de fer où ses qualités d'ordre et de méthode furent particulièrement précieuses dans la période de rénovation des réseaux qui suivit la guerre.

Brillant élève des anciens cheminots aofiens, il avait rapidement profité de leurs leçons puisque, à quarante ans, il se trouvait à la tête de tous les réseaux de l'A.O.F.

Son calme, sa bonté sans ostentation l'avaient fait apprécier de tous. Il recevait avec amabilité tous ceux qui désiraient le voir, lui demander un conseil, petits ou grands.

Et le soir, souvent jusqu'au matin, il étudiait son courrier, en l'annotant scrupuleusement. C'est ainsi que, le matin du 10 février, la mort l'a pris, sournoisement, à sa table de travail.

Sa perte est cruelle pour sa jeune épouse qui le soutenait dans son travail, pour ses trois enfants, pour son personnel, pour ses amis. Mais elle est aussi, pour tous, une belle leçon d'abnégation et de modestie.

LE DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L A.O.F.
(*Paris-Dakar*, 23 janvier 1950)

Une exposition de la Régie des Chemins de fer de l'A.O.F. se tient actuellement à Dakar, dans le hall de l'Information.

À cette occasion, M. Cunéo, directeur fédéral de la Régie des Chemins de fer, a exposé, dans une interview donnée au représentant de l'A.F.P., les efforts réalisés dans ce domaine et envisagé les perspectives d'avenir.

« Très prochainement, a-t-il dit, exactement, le 1^{er} février 1950, seront organisés des services de camionnage (enlèvement et livraison à domicile des bagages et marchandises) dans les villes importantes du territoire. De plus, des traités de correspondance ont été passés avec des transporteurs routiers afin de relier, par route, les différentes régions du Réseau entre elles. Grâce à la création de ce trafic direct, les clients pourront expédier leurs marchandises de Dakar à Conakry, Abidjan, Cotonou et vice-versa.

« L'effort de la Régie s'est étendu également au trafic voyageurs. Depuis le 1^{er} octobre 1948, la Compagnie internationale des wagons-lits et des Grands Express

européens a repris l'exploitation des voitures-lits, voitures-restaurants et buffets hôtels de la Région du Dakar-Niger. La région Abidjan-Niger* vient d'être à son tour équipée. Elle sera bientôt suivie par la Guinée et par le Dahomey, apportant ainsi aux voyageurs le confort et la qualité qui, depuis longtemps, ont fait sa réputation à travers le monde.

« Les services d'autorails ont été intensifiés. Tout récemment encore, la région Dakar-Niger créait un service de week-end destiné à permettre aux Dakarois de se rendre à Saint-Louis.

« D'autre part, trois trains express — au lieu d'un seul actuellement — [assureront] désormais chaque semaine ... les relations Dakar Bamako.

« Des locomotives Diesel, ainsi que des locomotives à vapeur de construction récente, comme les Mikado et les Pacific, des locomotives anciennes, modernisées et équipées par la chauffe à fuel-oil, remplacent progressivement le parc du matériel tracteur dont certaines unités datent encore de la période de la conquête. Des voitures de voyageurs modernes vont ensuite être mises en service sur la région Dakar-Niger, enfin, l'arrivée prochaine de 300 wagons américains permettra de rajeunir le parc du matériel roulant et de faire face à tout le trafic.

« L'étude de wagons spéciaux est activement poussée : wagons bananiers, wagons-autodéchargeurs pour ballast et arachides en vrac, wagons-réservoirs. (Un wagon auto-déchargeur pour arachides en vrac vient d'arriver à Dakar). Enfin, des wagons-containers frigorifiques ou frigorigènes. De plus, des engins de manutention nouveaux viennent d'être mis en service : grues automobiles, fourchettes élévatrices, etc.

« Les Chemins de fer de l'A.O. F., a conclu M. Cunéo, étaient sortis de la période de guerre lourdement handicapés par l'usure, la vétusté et le non renouvellement du matériel.

Devant cette situation pénible, certains avaient cru à la mort du rail et déjà s'étaient lancées des idées de transport par cargos aériens et par camions de lourd tonnage. »

« La Régie vient de leur infliger un démenti. »
