

DURAND CASTRO NDJIMOU

*Le ferroviaire en Afrique,
vecteur de l'intégration régionale*



Stratégie de développement à l'horizon 2050

« Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants-droit, est illicite et constitue une contrefaçon, aux termes des articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle ».

*A Maman,
Pour tes encouragements et ton amour infini.*

« Les idées audacieuses sont comme les pièces qu'on déplace sur un échiquier : on risque de les perdre mais elles peuvent aussi être l'amorce d'une stratégie gagnante ».

Goethe.

Table des matières.

Dédicace.

Avant-propos.

Introduction.

I. Le ferroviaire en Afrique.

1. De l'époque précoloniale à nos jours.

1-1 L'Afrique coloniale.

1-1-1 La colonisation italienne.

1-1-2 La colonisation française.

1-1-3 La colonisation Britannique.

1-1-4 La colonisation allemande.

1-1-5 La colonisation portugaise.

1-1-6 La colonisation belge.

1-2 Développement du ferroviaire pendant la colonisation.

1-2-1 Afrique septentrionale.

1-2-2 Afrique orientale.

1-2-3 Afrique australe.

1-2-4 Afrique centrale.

1-2-5 Emergence des premiers transcontinentaux.

1-3 La décolonisation et l'héritage ferroviaire.

1-3-1 De la décolonisation à l'indépendance.

1-3-2 État des lieux chemin de fer en Afrique.

1-3-2-1 La période faste.

1-3-2-2 Le déclin.

1-3-3-3 La privatisation.

2. Le Marché du ferroviaire.

2-1 Diagnostic.

2-1-1 Le transport de passagers.

2-1-2 Le transport de marchandises.

2-1-3 La concurrence.

2-2 Vers une résurrection du ferroviaire.

2-2-1 Caractéristique du ferroviaire africain.

2-2-2 Dichotomie produit/service.

2-3 Contrôle.

2-3-1 Objectifs globaux.

2-3-2 Satisfaction de la clientèle.

3. Les Limites de la croissance du secteur ferroviaire en Afrique.

3-1 Les contraintes géographiques.

3-1-1 Géographie physique.

3-1-2 Géographie humaine.

3-1-3 Ingénierie de l'Infrastructure ferroviaire.

3-1-3-1 Le rail.

3-1-3-2 Le tracé des voies.

3-1-3-2 L'écartement des voies.

3-2 Les contraintes budgétaires et managériales.

3-2-1 Les coûts d'acquisition.

3-2-1-1 Les voies.

3-2-1-2 Les locomotives et wagons.

3-2-2 Le financement.

3-2-3 Le Management.

3-3 L'Absence de stratégie.

3-3-1 Définition de la stratégie.

3-3-2 Analyse stratégique.

II. Le concept du soutien logistique intégré et état des lieux du ferroviaire en Afrique.

1. Problématique du soutien des grands systèmes.

1-1 Notions fondamentales.

1-1-1 Le Système de Soutien (SdS).

1-1-2 Le Coût Global de Possession.

1-1-3 L'Efficacité Opérationnelle.

1-2 Mise en œuvre du Soutien Logistique Intégré.

1-2-1 Le but du SLI.

1-2-2 Les champs d'action du SLI.

2. Enjeux et défis de l'implémentation de l'approche SLI dans le ferroviaire en Afrique.

2-1 Les spécificités techniques.

2-1-1 L'infrastructure ferroviaire africaine.

2-1-2 Le matériel roulant ferroviaire africain.

2-1-3 Les ressources humaines.

2-2 L'économie du ferroviaire africain

2-2-1 Mission de développement.

2-2-2 Mission de désenclavement.

2-2-3 Mission de service public.

2-3 Les performances des sociétés ferroviaires africaines

2-3-1 Cadre juridique des entreprises ferroviaires africaines.

2-3-2 Activités des entreprises ferroviaires.

2-3-3 Productivités des entreprises ferroviaires.

2-3-3-1 Les paramètres de la productivité.

2-3-3-2 Mesures de productivité.

3. Le coût des projets ferroviaires.

3-1 Le coût d'investissement.

3-1-1 Le coût des infrastructures.

3-1-1-1 Le coût des voies ferrées.

3-1-1-2 Le coût des gares.

3-1-2 Le coût de matériels roulants
ferroviaires.

3-2 Le coût de fonctionnement ou d'exploitation.

III. Le soutien logistique comme vecteur d'intégration
régionale et sous régionale.

1. Concept de l'intégration régionale.

1-1 Approche néoclassique.

1-1-1 Les caractéristiques de l'approche
néoclassique.

1-1-2 Les insuffisances de l'approche
néoclassique.

1-2 Approche structuraliste.

1-3 Approche théorique de l'intégration entre
pays sous-développés.

1-4 Processus d'intégration en Afrique.

1-5 Intégration régionale comme stratégie de
développement.

2. Le développement des transports ferroviaires
comme levier d'intégration et accélérateur de
développement.

2-1 Le transport ferroviaire urbain.

2-1-1 Le transport par route.

2-1-2 Le transport fluvial.

2-1-3 Le transport ferroviaire.

2-1-3-1 Le rôle social du ferroviaire.

2-1-3-2 Le ferroviaire : catalyseur de développement.

2-1-3-3 L'étalement urbain, un frein au développement du transport ferroviaire urbain.

2-1-3-4 Les modèles de transport ferroviaire

2-2 Le transport ferroviaire interurbain.

2-3 Le transport ferroviaire transnational.

3. Perspective à l'horizon 2050

3-1 Les enjeux du développement durable.

3-2 Une offre de transport ferroviaire adaptée.

3-2-1 Le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique.

3-2-2 Le Programme des Politiques de Transport en Afrique.

3-2-3 L'Union Africaine des Chemins de Fer.

3-3-3 Conceptualisation d'une offre de transport ferroviaire.

3-4 La logistique supply chain au profit d'un développement global.

3-5 l'inclusion comme stratégie politique d'intégration.

Conclusion.

Annexes.

Liste des Figures.

Liste des Tableaux.

Abréviations et Sigles.

Bibliographie.

Avant-propos.

Issu du monde de l'ingénierie, mais passionné de relations internationales, j'ai choisi dans le cadre de cet ouvrage, d'apporter une dimension scientifique, au profit de l'intégration en Afrique. Cette étude part du constat que de nombreux échecs en Afrique sont dus, non pas seulement au manque de volonté politique, mais aussi à une méconnaissance de certains outils de l'ingénierie.

Dans cette approche par l'ingénierie, nous voulons démontrer qu'il ne suffit pas seulement d'avoir le financement d'un projet pour que celui-ci soit viable. Nous voulons également démontrer qu'acquérir des systèmes d'occasion, ou, recevoir à titre gracieux un aéronef, une locomotive, un navire ou tout autre grand système, dans le cadre des rapports diplomatiques, n'est pas en soi une bonne affaire, tant que le système de soutien pour son exploitation n'est pas bien dimensionné chez l'utilisateur. Partant de là, on comprendra qu'acquérir des locomotives en occasion, quasi obsolètes, pour le ferroviaire africain après les indépendances, a été préjudiciable à la survie de ces sociétés nationales déjà en proie à de nombreuses difficultés.

Pour y arriver, il a fallu comprendre la genèse de la construction de ces réseaux, depuis l'époque coloniale jusqu'aux indépendances. Ensuite, en analysant le fonctionnement actuel et les causes du déclin, développer une stratégie qui puisse redonner à ce secteur ses lettres de noblesses. Nous sommes convaincus que, considérant les perspectives de croissance démographique, le ferroviaire devra jouer un très grand rôle dans l'intégration des peuples, de par sa capacité de transport de masse des

personnes et le transport des matières pondéreuses, avec une meilleure empreinte carbone que les autres modes de transports.

Introduction.

Construits pour la plupart sur près d'un siècle (19-20s), les chemins de fer africains connaissent de nos jours un déclin sans pareil. Après les heures de gloire pendant la colonisation, puis la privatisation ces deux dernières décennies, en passant par les nationalisations dans les années de l'indépendance (1960), le chemin de fer en Afrique subsaharienne est aujourd'hui l'ombre de lui-même.

Des infrastructures vétustes, des voies inopérantes, des locomotives d'un autre temps, dont les coûts de maintien en ligne de circulation sont exorbitants, sous fond de gestion calamiteuse des sociétés d'État. Tel est le cliché actuel de cet héritage.

Seulement, face aux conditions climatiques essentiellement pluvieuses, en moyennes cinq mois par année, et des routes impraticables, le chemin de fer a longtemps été la voie idéale pour écouler les produits agricoles, en même temps qu'il servait pour le transport des matières pondéreuses et des passagers.

Malgré l'impact écologique des voies routières, au fil des années, ce mode de transport a pris l'ascendant sur le ferroviaire, car évoluant dans un système à somme nulle, où les terrains gagnés par les voies routières étaient perdus par le ferroviaire. Quelques voies routières transnationales ont été mises en place, notamment en Afrique de l'ouest. Des projets sont en cours pour un corridor routier à l'est de l'Afrique.

L'Afrique centrale, en proie aux instabilités à connotation ethnico-religieuse en Centrafrique, aux rivalités inter-ethniques au Burundi et au Rwanda, et aux conflits d'un nouveau genre avec l'émergence de la secte Boko Haram

au Nigéria et au Cameroun, se retrouve au cœur d'un environnement « *conflictogène* » qui ne facilite pas le développement économique et la libre circulation des biens et des personnes.

Rassemblés au sein de la CEEAC (Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale), ces pays dans une vision prospective, doivent désormais penser la paix en termes d'intégration des peuples, de rapprochement des valeurs et de développement économique.

Ainsi, en considérant les aspects de développement durable, quel rôle peut jouer le ferroviaire dans cette intégration des peuples ? Cette désintégration du ferroviaire en Afrique est-elle réversible ? Quels outils de la diplomatie et de l'ingénierie peuvent permettre la revalorisation du chemin de fer en Afrique subsaharienne.

Dans l'univers de la mondialisation, le brassage des peuples est devenu un pilier de la stabilité et de la tolérance. Déplacer des peuples suppose de maîtriser les voies de communication, y compris des voies rapides qui sont un moteur de l'économie. Seulement, mettre ces défis en marche suppose au-delà de la volonté politique, la maîtrise d'une approche spécifique de l'ingénierie système : *le soutien logistique intégré*. Cette approche permet la prise en compte des spécificités du soutien depuis la conception jusqu'au démantèlement.

Afin de décrypter ces questions, nous allons aborder dans un premier temps l'historique du ferroviaire afin de faire un comparatif avec l'existant et le marché éventuel dans un élan prospectif. Ensuite, nous présenterons les enjeux de la maîtrise du soutien logistique intégré dans la conduite des grands projets à cycle de vie long (30-50 ans minimum). Et enfin, nous allons présenter en quoi, ceci peut favoriser l'intégration des peuples, le développement économique et être un vecteur de paix, face à la belle perspective du rôle à jouer par cette région dans le monde au cours des décennies futures.

I) Le ferroviaire en Afrique.

Comprendre le ferroviaire africain demande d'analyser en priorité toute la genèse de sa construction depuis le fonctionnement de l'Afrique précoloniale au déclin qui a suivi après les indépendances en passant par les investissements de l'époque coloniale qui ont structuré le ferroviaire actuel. Ce développement du ferroviaire est indissociable non seulement du fonctionnement traditionnel des sociétés africaines précoloniales, mais aussi de la politique que chaque colonisateur appliquera dans les territoires de domination. L'héritage ferroviaire des jeunes états indépendants dans les années 1960 sera donc le fruit de cette histoire. La vie du ferroviaire africain devait donc se poursuivre, bien loin parfois des objectifs et ambitions stratégiques du colonisateur. Mal pensés, mal gérés, dans une absence absurde de stratégie, ces chemins de fer africains subiront un déclin qui fera fort paradoxalement de la période coloniale « *l'âge d'or du ferroviaire africain* ».

Dans cette partie, nous allons retracer succinctement dans un premier temps l'histoire de l'Afrique précoloniale afin de comprendre le fonctionnement de cette société vue par l'Occident avant le début de la colonisation (voir carte [annexe 1](#)), puis la conquête des territoires et le partage de l'Afrique à la Conférence de Berlin de 1885. Dans chacun de ces territoires, nous énumèrerons les activités et réalisations ferroviaires.

Nous n'avons pas la prétention de lister intégralement toutes les lignes construites pendant l'époque coloniale. Cela est pratiquement impossible, car il existait des micro-lignes, à écartement inférieur à un mètre, et destiné à une utilisation de transport de charges pondéreuses sur des

distances locales très courtes. Enfin, nous évoquerons surtout des lignes qui nous semblent porteuses pour comprendre l'envergure actuelle des voies ferrées existantes et pour mieux en ressortir les perspectives d'avenir comme vecteur d'intégration.

1) De l'époque précoloniale à nos jours.

Bien avant que les États d'Europe ne se lancent sur l'Afrique, d'abord dans l'exploration, ensuite dans la conquête des territoires, il a existé en Afrique, des contacts entre Africains, Européens et Arabes. L'état politique et culturel de cette époque a été de tout temps inconnu ou peu connu. *En effet, comme pas plus que les Celtes, les Africains n'ont pas beaucoup valorisé l'écriture pour rendre un témoignage de leur passé.* Le rapport des voyageurs et des conquérants au travers de leurs vécus sont les sources principales qui relatent l'histoire de ces peuples.

La Côte africaine est cartographiée depuis la fin du XVème siècle (voir [annexe 2](#), carte des grands royaumes africains depuis les années 1000). Dans les années 1600, les Européens s'intéressent au trafic négrier et à la côte africaine (voir [annexe 3](#), flux négrier). En effet, contrairement aux pays des Aztèques ou des Incas, l'Afrique n'a apparemment pas de ressource. Les pays européens viennent donc y faire la traite négrière qui à court depuis au moins un millénaire sur la côte orientale.

Dès le XVIIème siècle, alors que le littoral est définitivement maîtrisé, l'intérieur des terres reste un mystère. ***L'inaccessibilité rend la représentation des fleuves intérieurs mystérieuse.***

Au milieu du XIXème siècle, malgré la condamnation de la traite négrière par le traité de Vienne de 1815, puis d'Aix-la-Chapelle et de Vérone, la traite continue ses ravages sur le sol africain. Cette traite sera définitivement éradiquée par la convention de Saint-Germain-en-Laye (1909), puis celle de

1926 prise dans le cadre de la société des Nations. Pour Anne Stamm : « Lutter contre la traite n'a pu se faire qu'à partir du moment où les États, les particuliers, hier négriers, ont trouvé des denrées de remplacement à leur négoce. Les Anglais ont découvert un usage pour l'huile de coprah : celui de lubrifier les machines ; les Français réussissent à extraire des cacahouètes une huile comestible. Le sucre de betteraves remplaçant celui de canne, un des piliers du commerce triangulaire s'effondre »¹.

Tel est donc le point de départ de la colonisation avec pour objectif premier la conquête des terres et partant, la constitution d'un marché pour le colonisateur et la captation des matières premières.

1-1 L'Afrique coloniale.

Débarquant en Afrique, le premier choc des colonisateurs a été culturel. Les anciennes sociétés africaines possédant leur mode de vie et leur fonctionnement traditionnels vont être totalement bouleversées. Ce contact leur sera fatale, même si, d'une manière générale, les colonisateurs n'avaient pas l'intention de s'attaquer au patrimoine traditionnel, sauf à l'égard de ce qu'ils jugeaient *inacceptables*².

Convaincus de la supériorité de la civilisation européenne, les colonisateurs ont estimé que les seuls besoins légitimes étaient les leurs. Ils étaient animés par des besoins de plusieurs ordres :

- *Nécessité de donner un espace vital à un surplus de population ;*
- *Désir de consommer des denrées exotiques et les épices ;*
- *Obligation de satisfaire un certain esprit d'aventures ;*
- *L'appel à remplir une mission civilisatrice ou religieuse ;*

- *La nécessité de conquérir des marchés commerciaux ou poursuivre une politique de prestige.*

Pour chacun des pays colonisateurs, les mobiles seront différents. En effet, certains choisiront pour leitmotiv une orientation religieuse alors que d'autres y verront une quête et conquête des parts de marché. D'autres cumuleront plusieurs de ces mobiles. Les principaux pays européens colonisateurs sont les suivants (voir [annexe 4](#)):

- L'Italie ;
- La France ;
- La Grande Bretagne ;
- L'Allemagne ;
- Le Portugal ;
- L'Espagne ;
- La Belgique.

Chacun de ces pays aura une influence différente qui modifiera la structure sociale, infrastructurale et organisationnelle de la société qui couvre son espace de compétence.

1-1-1 La colonisation italienne.

L'histoire coloniale de l'Italie a commencé tardivement par rapport aux autres pays européens. La péninsule italienne faisant face à une forte croissance démographique, le président du conseil, Francesco CRISPI, avait alors conduit son pays dans la conquête des territoires avec pour objectif premier de s'appuyer sur la corde méditerranéenne proche. En effet, l'Italie ne disposait pas de ressources matérielles pour se lancer dans une expansion à la hauteur des autres pays européens. *Cette colonisation était davantage le fruit d'une volonté politique de prestige et d'idéologie que la résultante d'intérêts économiques.*

Après des échecs en Tunisie, et surtout de ce qui deviendra le célèbre « *désastre de la bataille d'adoua* » en 1896, Crispi démissionne et l'Italie n'a plus pied qu'en Tripolitaine où elle a, depuis de longues années, de solides intérêts commerciaux. Elle perdra aussi cette emprise entre 1913 et 1914 à l'issue d'une révolte des Senoussis, soutenus par les Ottomans et reculera jusqu'au niveau de la côte.

Alors qu'on assiste dans les années 1920-1922 à la montée du fascisme, *Benito Mussolini*, devenu président du conseil aura ces propos rapportés dans le *Popolo d'Italia* qui donnent le ton de ses ambitions en Afrique : « *l'impérialisme est la loi éternelle et immuable de la vie* ». Il rajoutera qu'il faut faire de la Méditerranée « *un lac italien* ». Dans cet élan, après avoir définitivement fait de l'actuel Lybie une colonie italienne (Cyrénaïque et Tripolitaine) conséquemment à une reconquête laborieuse, elle poursuit sa main mise sur la Somalie qu'elle gère depuis 1905.

Le crash boursier de 1929 viendra accentuer le déclin économique des États et le manque de ressources financières de l'Italie. Les restrictions sur l'accueil des émigrés italiens par les pays d'Europe et les USA poussent naturellement ces derniers vers les colonies. C'est ainsi que Mussolini convoitera l'Éthiopie, vaste région au climat favorable, et au potentiel agricole non négligeable, susceptible d'accueillir les émigrés italiens. Seulement, l'Éthiopie, suivant l'accord tripartite franco-anglo-italien de 1906, est un État indépendant. Ce pays entretient de bons rapports commerciaux avec la France notamment. Cette coopération économique avait permis la réalisation de la ligne de chemin de fer Djibouti / Addis-Abeba entre 1898 et 1915. L'Éthiopie est d'ailleurs membre de la *Société des Nations (SDN)* depuis septembre 1923. Dans le cadre de la coopération entre États, l'Italie avait signé lors d'un voyage du *ras tafari* à Rome, le traité italo-éthiopien, qui, pour

Mussolini, constituait une occasion de pénétration douce de ce pays.

Malgré ce traité, *Haïlé Sélassié* ne cessera de se méfier de l'Italie et continuera à favoriser ses contacts économiques avec la France, qui lui avait été favorable pour son admission à la SDN.

Dès lors, Mussolini sera à la recherche d'un *casus belli* pour procéder à la reconquête de cette terre qu'il convoite tant. L'occasion lui sera donnée à la suite des incidents intervenant à la ville de *Ual-Ual*, le 5 décembre 1934, ville située dans l'Ogaden, dans l'est de l'Ethiopie, frontalière avec la Somalie qui est sous contrôle italienne. Une incursion des forces italiennes mènera in fine, à des échanges de coup de feu entre les forces armées des deux pays.

Malgré la médiation de la Société des Nations, dont les principes reposaient pourtant sur " *la coopération entre les nations* " pour garantir " *la paix et la sûreté* ", et avaient pour objectifs« *l'abandon de la diplomatie secrète, une réduction de l'armement international et l'intégrité territoriale de l'ensemble des États membres* », l'Italie engagera une guerre ouverte en octobre 1935 contre ce membre de la SDN. Elle s'emparera d'Addis-Abeba en 1936, et proclamera l'Ethiopie comme une colonie italienne. Les grands pays européens s'empresseront chacun à son rythme pour reconnaître cette annexion.

En 1936, on distingue donc l'Afrique orientale italienne formée dès le mois de juin par l'Erythrée, la Somalie et l'Ethiopie, la Lybie quant à elle est directement rattachée à l'Italie. La colonisation italienne entre dans sa phase la plus glorieuse dès cette période-là. *En trois ans, près de 120.000 italiens s'installent en Lybie alors que près de 200.000 viennent s'installer en Afrique orientale.* L'Italie consacre à ses colonies près de 12,5% de son budget et à partir de janvier 1938, on peut noter la construction de **3224 kilomètres de routes en Ethiopie, ainsi que 1000**

kilomètres de voies ferrées pour l'ensemble de l'Afrique orientale italienne.

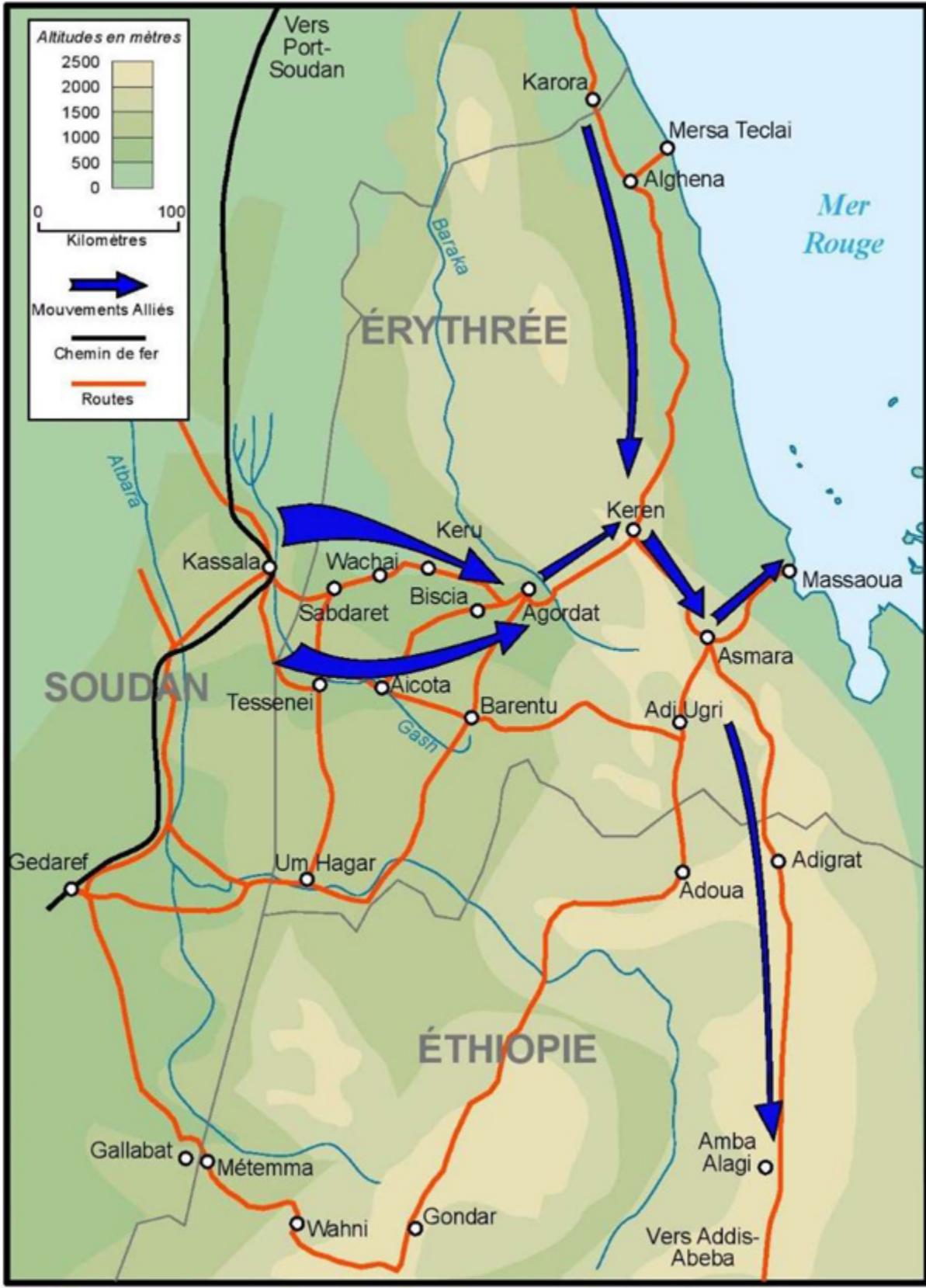


Fig 1 : Afrique orientale italienne³.

¹ Anne Stamm, L'Afrique de la Colonisation à l'indépendance, PUF, 2005, p.10.

² Sacrifice humain, anthropophagie, les ordalies, etc.

³ Source : <http://www.histoirealacarte.com/>

1-1-2 La colonisation française.

Portée par un idéal d'assimilation, la colonisation française est surtout marquée par cette volonté de porter un modèle de vie, une quête de l'autre qu'on veut rapprocher de soi, dans un élan d'égalité entre tous les humains. Selon Anne Stamm, « *Cette tendance à l'intellectualisme pousse les français à légiférer dans l'abstrait* ».

D'une manière générale, la colonisation française en Afrique s'est déroulée en plusieurs phases :

- 1534-1830 : première expansion coloniale ;
- 1830-1870 : deuxième prise de pouvoir ;
- 1879-1910 : l'expansionnisme.

On notera qu'après la Grande Bretagne, la France sera le pays européen ayant annexé le plus de territoires.

1534-1830 : première expansion coloniale.

C'est en 1534 que la France commence son expansion au Canada par le commerce et la pêche. Puis, dès le XVII^e siècle, elle installe ses comptoirs aux Antilles. Pendant cette même période, elle s'installera aussi au Sénégal, à l'île de la réunion et en Inde.

Cependant, à l'issue de la guerre franco-anglaise marquée par le traité de Paris de 1763, la France renonce à ses colonies, notamment le Canada et ses établissements au Sénégal. Napoléon jettera l'éponge et renoncera à la colonisation à la suite de nombreuses défaites, et surtout après la révolution française. Ceci marquera la fin de la première épopée colonisatrice française.

1830-1870 : deuxième prise de pouvoir.

Cette deuxième vague de colonisation commence en 1830 avec la conquête d'Alger. Petit à petit, elle va procéder à nouveau à la reconquête de plusieurs territoires. En 1860, elle parvient définitivement à conquérir l'Algérie et poursuivra son expansion en Afrique noire : la Guinée, le Gabon, la Côte d'Ivoire. Puis, elle s'installera en Asie, plus précisément en Cochinchine au Vietnam et au Cambodge.

Après l'échec de la première vague d'expansion, malgré un désintérêt relatif, la France réussira à nouveau à se hisser au rang de 2^{ème} puissance colonisatrice en 40 années seulement.

1879-1910 : l'expansionnisme.

Après la défaite française dans la *guerre franco-prussienne* en 1871, le besoin de reconstruction de la France passait aussi par l'affirmation de sa puissance et la conquête de nouveaux territoires. En effet, l'hégémonie d'une puissance se mesurait à cette époque par les territoires sous contrôle, son influence sur le commerce mondial, et pour la France, son emprise sociale par l'éducation des indigènes. Ainsi, elle procédera tour à tour à la reconquête de la Tunisie, du Maroc, et Madagascar.

Forte de cette présence en Afrique, la France y poursuivra sa mission d'éducation dans un esprit d'assimilation. C'est ainsi que « *le statut de citoyen français est accordé aux habitants des quatre communes sénégalaises : Saint-Louis, Gorée, Rufisque, Dakar qui élisent et envoient un député au parlement métropolitain de 1848 à 1852, puis sans discontinuer à partir de 1871* »⁴. Cette configuration ne sera que diversement appliquée aux autres sujets africains.

Pour mieux gouverner ses territoires sur le continent africain, la France les a regroupés en région.

- L'Afrique Occidentale Française en 1895 comprenant en 1920 : le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le

Dahomey, le Soudan, la Haute-Volta, la Mauritanie et le Niger ;

- L'Afrique Equatoriale Française en 1908, comprenant : le Gabon, le Moyen-Congo, l'Oubangui-Chari et le Tchad.

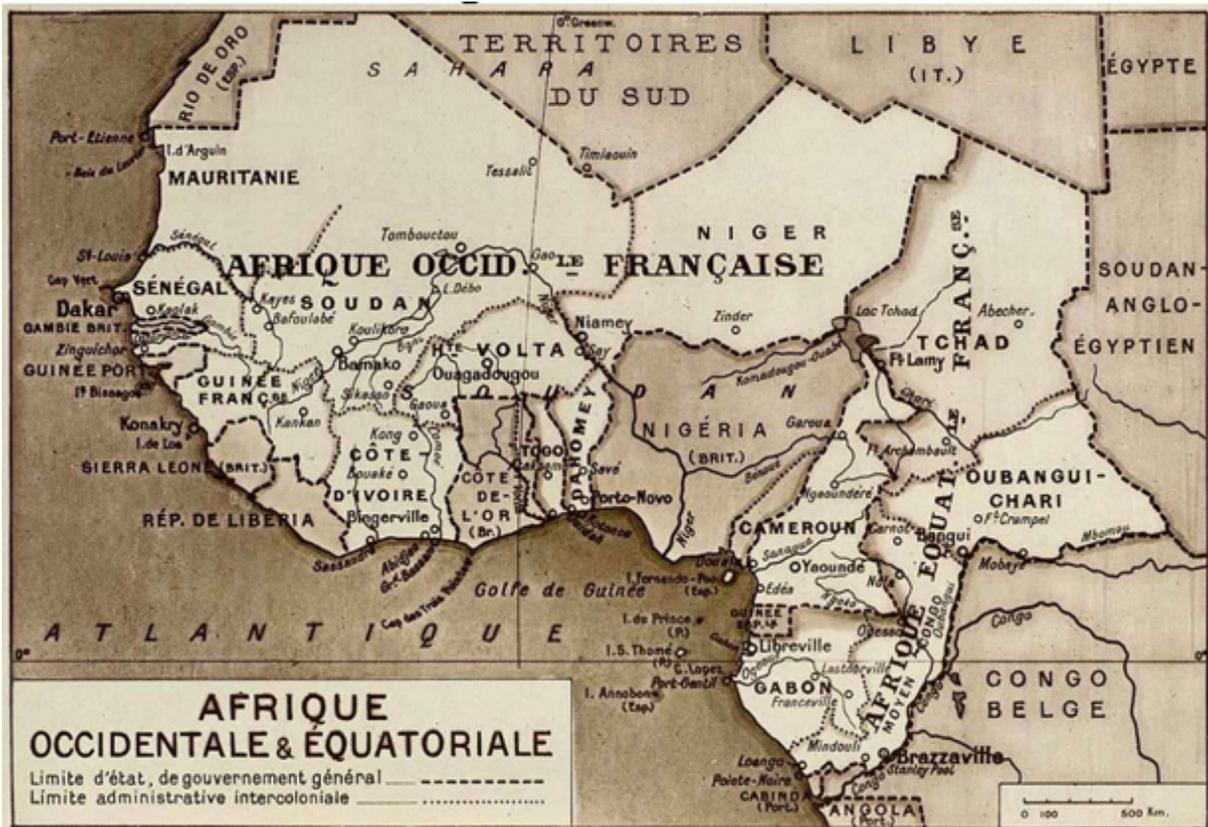


Fig 2 : Afrique Occidentale et Equatoriale française⁵.

D'une opération d'abord politique et idéologique au départ, l'idée d'une colonisation économique s'installe au fur et à mesure dans l'esprit des Français. L'identification des produits exportables est accompagnée, malgré la grande guerre qui réduit drastiquement les budgets, par la réalisation d'infrastructures routières et ferroviaires (Voir [annexe 5](#), l'économie coloniale).

Ainsi, la construction des chemins de fer pour relier l'intérieur des terres aux zones portuaires et sortir ceux-ci de l'isolement est lancée. Malgré les coûts exorbitants et la difficulté de pénétration, il y aura quand même en 1940

près de 3800 km de voies ferrées en Afrique Occidentale Française.

Avec l'appui des travailleurs forcés, la ligne de chemin de fer *Congo-Océan* est construite entre 1922 et 1934, dans une zone géographique particulièrement difficile d'accès, constituée des montagnes et de forêts denses.

L'Afrique Equatoriale Française bénéficiera de peu d'investissement en infrastructure. En effet, la forêt est très difficile d'accès et reprend vite ses droits sur des artères routières mal entretenues.

Cette économie naissante est soumise à la métropole qui est de fait le principal client des exportations. ***En 1938, en Afrique Occidentale Française par exemple, 78% des produits sont exportés vers la France, et 80% des importations viennent de France. On pourrait même penser que les 20% restant, bien qu'originaires d'autres pays, sont sous courtage français.*** (Voir [annexe 6](#), traitement de richesses africaines en Europe).

Les colonies développent des économies sous l'impulsion de la métropole qui spécialisera les pays par secteur. On assiste donc à une forte croissance de la culture de la banane en Guinée, la culture du cacao en Côte d'Ivoire et au Gabon, le Palmier à Huile à *Dahomey*⁶, le coton en Oubangui et au Sud-ouest du Tchad, les explorations minières commencent et l'exportation du bois est florissante.

1-1-3 La colonisation Britannique.

L'expansion de la Grande Bretagne a répondu, avant toute chose, à une volonté stratégique de sécuriser les grandes routes commerciales maritimes (Voir [annexe 7](#)). En effet on observe que les points d'attache au Golfe de Guinée permettent d'avoir des appuis vers le Cap, et ouvre par la côte orientale l'accès en sécurité à l'océan indien. A partir

de là, les comptoirs de Malaisie donnent accès au détroit de Malacca, pour une entrée sereine en mer de Chine.

Ainsi, à l'ouest, les comptoirs de Gambie, Sierra Leone, Côte de l'Or et Nigéria développent des communications suivant les axes du commerce vers et de l'Inde. Ces comptoirs ne peuvent entrer en relation les uns avec les autres que par voies maritimes.

La Grande Bretagne n'avait pas à l'origine, comme la France, une volonté de fédérer de grands espaces sous son contrôle. Elle colonisera l'Afrique australe *presque à contre cœur pour contrebalancer l'influence hollandaise*. Entre 1814 et 1888, elle rachète le Cap au hollandais, annexe *le Natal*, le district diamantifère de Kimberly, le Transvaal, le Bechoualand⁷ et établit son protectorat sur le *Mashonaland*⁸.

Elle devint ainsi la première puissance coloniale avec une installation éparse qui lui permettait de contrôler les territoires par le positionnement des militaires dans chaque port d'attache et de s'assurer un trafic commercial prospère.

Pour la Grande Bretagne : « *l'indépendance politique et la dépendance financière étaient incompatibles* ». Cela suppose que les colonies devaient pouvoir subvenir à leurs besoins. Cette politique de *développement autocentré* a d'ailleurs eu beaucoup d'effet positif sur les sociétés indigènes, colonies britanniques. Ainsi, elle procédait au recrutement de quelques cadres en interne pour soutenir les fonctionnaires britanniques venus de la métropole. *Sur 250000 fonctionnaires répartis sur plus de cinquante territoires coloniaux, 5000 ou 6000 seulement sont recrutés en Grande-Bretagne ou dans les Dominions*⁹. Par ailleurs, l'édifice sociale a été dans une certaine mesure respectée et l'ordre des classes sociales existantes avait été incorporé telle quelle dans l'administration coloniale.