

# LA CONTRIBUTION DU RÉSEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE AU DÉVELOPPEMENT DE L'EXPLOITATION FORESTIÈRE EN CÔTE D'IVOIRE DE 1893 À 1960

**Konan Alain BROU**  
**Enseignant-Chercheur**  
**Département d'histoire**  
**Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan**

## Résumé

Par le décret du 10 mars 1893, la Côte d'Ivoire était devenue une colonie française. Après une période de conquête et de pacification du territoire chapeauté en deux phases par Louis Gustave Binger (1893-1905) et Gabriel Angoulvant (1905-1920), le colon français pouvait exploiter les nombreuses ressources de cette colonie prospère. Pour y parvenir, il a fallu construire les infrastructures de transport comme les routes et le chemin de fer. La mise en place de ces deux moyens de transport a sans doute contribué à donner de l'ampleur à l'exploitation forestière dans la colonie de Côte d'Ivoire. Cet article purement empirique repose sur la collecte d'informations sur internet, dans des ouvrages, des articles, des mémoires et des thèses. Cette étude doit permettre de mieux retracer l'histoire de la création des routes et du chemin de fer en Côte d'Ivoire, mais aussi la participation de ces moyens de transport au développement de l'économie du bois durant la période coloniale jusqu'à la veille de l'indépendance.

**Mots clés :** Exploitation, Développement, Forêt, Route, Rail

## *The contribution of the road and rail network to the development of logging in Côte d'Ivoire from 1893 to 1960*

### Abstract

By the decree of 10 March 1893, Côte d'Ivoire became a French colony. After a period of conquest and pacification of the territory led in two phases by Louis Gustave Binger (1893-1905) and Gabriel Angoulvant (1905-1920), the French colonist was able to exploit the numerous resources of this prosperous colony. To achieve this, transport of infrastructure such as roads and railways had to be built. The establishment of these two means of transport undoubtedly contributed to the expansion of logging in the colony of Côte d'Ivoire. This purely empirical article is based on the collection of information from the internet, books, articles, dissertations and theses. This study aims to better trace the history of the creation of roads and railways in Côte d'Ivoire, but also the participation of these means of transport in the development of the timber economy during the colonial period until the eve of independence.

**Keywords:** Exploitation, Development, Forest, Road, Rail.

## *Contribución de la red de carreteras y ferrocarriles al desarrollo de la explotación forestal en Costa de Marfil de 1893 a 1960*

### Resumen

Por decreto de 10 de marzo de 1893, Costa de Marfil se convirtió en colonia francesa. Tras un periodo de conquista y pacificación del territorio dirigido en dos fases por Louis Gustave Binger (1893-1905) y Gabriel Angoulvant (1905-1920), el colonizador francés pudo explotar los numerosos recursos de esta próspera colonia. Para ello fue necesario construir infraestructuras de transporte como carreteras y ferrocarriles. La creación de estos dos medios de transporte contribuyó sin duda a la expansión de la explotación forestal en la colonia de Costa de Marfil. Este artículo puramente empírico se basa en la recopilación de información de Internet, libros, artículos, disertaciones y tesis. Este estudio pretende trazar mejor la historia de la creación de carreteras y ferrocarriles en Costa de Marfil, pero también la participación de estos medios de transporte en el desarrollo de la economía maderera durante el periodo colonial hasta vísperas de la independencia.

**Palabras clave:** Explotación, Desarrollo, Bosque, Carretera, Ferrocarril.

## Introduction

La Côte d'Ivoire a été officiellement déclarée possession française par le décret du 10 mars 1893. Cette reconnaissance a donné à la métropole les pleins droits de conquérir et d'exploiter le territoire. Sous l'impulsion de Louis Gustave Binger et Gabriel Angoulvant, la période d'organisation a laissé place à la mise en valeur de ce territoire qui constitue, selon R. Villamur et L. Richaud (1903, p. 3), l'une « des parties les plus intéressantes du gouvernement général de l'Afrique occidentale ». Le retour d'expériences de certains explorateurs comme Arthur Verdier ont fini par convaincre la France à occuper ce territoire. Dans la phase pratique de la mainmise du colonisateur sur les richesses de la colonie, l'exploitation du bois a été au centre des intérêts des européens, ainsi que des indigènes. Retracer l'apport des routes et du chemin de fer à l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire n'est pas un champ nouveau d'investigation. Quand des auteurs comme De La Mensbruge (1969), Semi-Bi (1976), Brou (2011), Loucou (2015) ont abordé la mise en place des infrastructures de transport et évoqué la qualité et la quantité des routes et du chemin de fer de la colonie, d'autres comme De La Mensbruge (1971), Ibo (1993), Puyo (2001), Diezou (2015) se sont penchés sur l'exploitation forestières et ses activités annexes.

Au moment où débutaient les premières exploitations de bois, la forêt ivoirienne était « [...] évaluée à 15 millions d'hectare » (J. G. Ibo, 1993, p. 88). Cette immensité du couvert forestier a donné lieu à une exploitation dont le front pionnier a été le Sud-Est avant de toucher les autres zones forestières, en fonction du développement des transports. C'est fort de ce constat que nous nous posons la question de savoir : comment les routes et le chemin de fer ont-ils contribué au développement de l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire de 1893 à 1960 ? L'objectif de cette étude est d'ouvrir une page de l'histoire des moyens de transport terrestre en Côte d'Ivoire et leurs apports au développement des activités économiques. Pour ce faire, nous avons eu recours à des documents traitant de la politique coloniale de construction des infrastructures de transport. Nous avons aussi convoqué des ouvrages en ligne, des sources d'archives de la Bibliothèque Nationale de France, des articles et thèses concernant l'évolution

de l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire jusqu'à l'indépendance en 1960. L'approche méthodologique retenue pour cette étude purement empirique est la collecte, le croisement et le recouplement des documents à exploiter.

Cette méthodologie nous a donné l'occasion de relever les forces et les faiblesses des informations portant sur la construction des routes et du chemin, ainsi que sur le développement des activités annexes liées à l'exploitation forestière dans la colonie. Cette approche nous, a d'une part, permis d'aborder l'état des lieux du réseau routier et ferroviaire, et d'autre part d'analyser l'apport de ces moyens de transport au développement de l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire.

## **1. Le réseau routier et ferroviaire du territoire de Côte d'Ivoire de 1893 à 1960**

En 1893, le premier réflexe du colonisateur dans sa quête des ressources naturelles et agricoles de la colonie de Côte d'Ivoire a été de créer au plus vite des routes et un chemin de fer pour relier le Nord et le Sud du territoire.

### **1.1. État des lieux des routes de la colonie de Côte d'Ivoire**

Le développement des activités économiques repose en partie sur la mise en place des infrastructures de transport. En Côte d'Ivoire, pour ce qui est du réseau routier, il s'est constitué de façon progressive depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle. Conçue comme des outils essentiels de la mise en valeur économique de la colonie, les infrastructures de communication ont été comme le soulignait C. Namlanban (1985, p. 735), des moyens et des rapports de production, assurant les liaisons entre les hommes et l'évacuation des richesses naturelles de la colonie vers l'extérieur. Les colons se sont évertués à mettre rapidement en place les routes, non pas pour tracer les sillons du développement économique de la colonie de Côte d'Ivoire, mais assurer le strict minimum pour ce qui était du transport de personnes et de marchandises. Les premiers travaux de constructions des voies de pénétration ont débuté vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Durant cette période, « les pistes étaient simplement peu nombreuses et précaires » (Semi-Bi, 1976, p. 147). À cette époque, il ne s'agissait pas de « faire des travaux coûteux, de bonnes pistes, biens étendues, biens tracés, avec des buses, des ponceaux ou des pistes, des ponts en maçonnerie partout où la portée ne dépassait pas quelque mètre » (Encyclopédie générale de la Côte d'Ivoire, 1978, p. 37). C'est le cas de « la piste qui connecte Sassandra à Séguéla en passant par Soubré, Issia, Daloa et Vavoua, Tabou à Patokla (Fort Binger) et Pagouéhi par les postes de Grabo et Taté » (Loucou, 2015, p. 23). Il a fallu attendre « en 1908

pour commencer véritablement les travaux de construction des routes d'une certaine longueur, larges de 4 à 8 m et dotées de pont de fortune (Bois) » (Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, 1890, p. 37).

Le réseau de la colonie en ce moment était évalué à « 613 kilomètres de routes achevées » (Loucou, 2015, p.126). En 1913, la Côte d'Ivoire était dotée de plus de « 4000 km de routes dont 1600 km en savane et 2400 km en forêt alors qu'en 1908, leur développement n'atteignait guère plus de 1700 km » (J. G. Ibo, 1989, p. 13). Cependant, dès que la Première Guerre mondiale a fait « émerger l'automobile, elle apparut comme répondant dans une large mesure au besoin de l'Afrique en matière de transports » (Ministère de l'information, 1970, p. 11). Les routes ivoiriennes ont « connu avec l'arrivée de l'automobile, des déviations importantes et des réfections continuelles » (A. K. Brou, 2015, p. 4). Pour ce faire, il a fallu redresser certaines routes et bitumer d'autres. Ce fut le cas des tronçons Abidjan-Bassam et Abengourou-Agboville. Après la Seconde Guerre mondiale, la politique routière fut de transformer une bonne partie des routes en terre en routes bitumées. À partir de 1950, « l'étendue des routes utilisables toute l'année est passée de 3.670 kilomètres à 10.570 kilomètres en fin 1959 » (C. Namlamban, 1985, p. 83). Sur l'ensemble du territoire, toutes catégories de route confondues, il y avait « 25.700 kilomètres en 1960 » (L. E. Settié, 1997, p. 44).

Cette amélioration du réseau routier a contribué à l'accroissement du nombre de véhicules dans la colonie. En « 1943, les véhicules immatriculés étaient au nombre 300, 1000 en 1948 et 2100 en 1951 » (Fraternité matin, 1964, p. 3). À l'indépendance, selon les chiffres fournis par E. L. Settié (1997, p. 44), l'on comptabilisait 22.917 véhicules sur le territoire, dont des véhicules légers (11.454), des camions et camions citernes (4.654), des camionnettes transports en commun lourds (5.848), des tracteurs routiers (476) et des remorques et semi-remorques (485). Le constat était que le nombre de véhicules a augmenté sensiblement de 1945 à 1960. Ainsi, à la période de l'essor de l'exploitation forestière et du développement des cultures d'exportation, correspondait aussi celle de l'accroissement du parc automobile.

## **2-2- Construction et évolution du chemin de fer en Côte d'Ivoire**

À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les premiers efforts de l'administration coloniale pour exploiter la Côte d'Ivoire a coïncidé avec l'âge d'or du chemin de fer en Europe comme l'indiquait H. Bourgoïn et P. Guillaume (1979, p. 148). La construction de la voie ferrée fut envisagée pour la première fois en 1894 par le Capitaine Marchand. Pour matérialiser l'idée, le capitaine Houdaille de 1897 à 1898, parcouru en tous sens « la Côte d'Ivoire afin de déterminer le meilleur

tracé pour une ligne de chemin de fer reliant le littoral au Soudan, destinée principalement à la mise en valeur des produits de la forêt » (J. Y. Puyo, 2001, p. 484).

L'intérêt pour le rail était tel qu'il allait devenir "*l'épine dorsale*" entre la colonie de Côte d'Ivoire et le reste des colonies de l'Afrique Occidentale Française (A.O.F). Après maintes tractations, la métropole se décida à construire le chemin de fer en plusieurs étapes comme l'indique le tableau suivant.

**Tableau I** : Étape de la construction du rail en Côte d'Ivoire et en Haute-Volta

Sections	Longueur en km	Date de construction
Abidjan-Agboville	82	1903-1906
Agboville-Dimbokro	99	1906-1910
Dimbokro-Bouaké	135	1910-1912
Bouake-Katiola	55	1919-1923
Katiola-Tafiré	117	1924-1928
Tafiré-Ferkessédougou	70	1929
Ferkessédougou-Bobo-Dioulasso	228	1929-1932
Abidjan-Wharf de Port-Bouet	11	1930-1931

**Source** : BROU Konan Alain (2011), *Le chemin de fer dans l'économie Ivoirienne de 1960 à 1980, le rail, un outil de développement au service de l'économie ivoirienne*, Saarbruck, Éditions universitaires européennes, p.14.

La construction de la voie s'est faite en deux phases distinctes. De 1904 à 1927, la voie reliant Abidjan à Tafiré (487 kilomètres) a été construite avec : « un rayon de courbe minimum de 170 mètres [...], des vitesses maximales de 40-60 km/h pour les trains de marchandises et 50-80 km/h pour les trains de voyageurs » (Banque mondiale, 1977, p. 83). Quant à la deuxième phase (1927 à 1954), le tronçon Tafiré-Ouagadougou, il a été construit selon « des normes supérieures à celles du premier tronçon. C'était une voie avec [...], une limite de charge d'essieu de 15 tonnes, une vitesse maximale de 80 km/h » (Banque mondiale, 1977, p. 83). Le chemin de fer, loin d'être un simple moyen de transport, devait matérialiser la domination du colonisateur. C'est pour cette raison que le gouverneur Gabriel Angoulvant, prenant son commandement en 1908, « déplore que la majeure partie du pays échappe encore aux bienfaits du commerce et de l'impôt. Pour remédier à cela, il a fait accélérer les travaux du chemin de fer commencés en 1903 » (C. Aubertin, 1980, p. 16).

Malgré des interruptions dues aux deux conflits mondiaux, aux obstacles naturels, à l'insubordination et à la résistance des populations, la construction s'est poursuivie tant bien que mal. La ligne a atteint finalement en 1954 Ouagadougou au kilomètre 1.145. Du point de vue technique, c'est un chemin de fer à voie étroite et qui exigeait très peu de superstructure et

conçu pour un transport pas trop lourd. Pour le trafic de marchandises et de voyageurs, le chemin de fer a été doté de matériels comme le montre le tableau.

**Tableau II** : Parc matériels roulant du chemin de fer de 1947 à 1958

	1947	1950	1953	1956	1957	1958
Locomotives à vapeur routes	56	68	65	65	-	68
Locomotives manœuvres	18	13	8	6	-	-
Engins diesel locomotives	-	-	5	25	20	20
Locotracteurs	-	-	6	19	19	19
Autorails	2	3	9	7	7	12
Wagons voyageurs	56	59	65	66	67	67
Wagons marchandises	622	810	747	845	765	737

**Source** : Coulibaly Namlamban, 1985, *La place des infrastructures de communications dans la politique des investissements publics en Côte d'Ivoire 1960-1980, bilan et perspectives*, Maury imprimeur, France, p. 11.

Les chiffres du tableau permettent de constater que dans l'ensemble le parc matériel a évolué de 1947 à 1958. L'accroissement des wagons marchandises a été important, surtout au moment de l'utilisation du diesel en 1950 pour plus de trafic et à des prix concurrentiels. Au même titre que les routes, la construction du chemin de fer a résulté d'une politique coloniale. Ces deux moyens de transport ont été des éléments déterminants dans l'exploitation forestière en colonie de Côte d'Ivoire. Ils ont été au départ des chantiers forestiers, à la réception de certaines marchandises pour les acheminer en direction des points d'exportation que sont les wharfs et plus tard les ports. En somme, ces transports terrestres ont été indispensables au développement de l'exploitation forestière.

## 2- L'impact des routes et du rail sur l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire

Les routes et le chemin de fer étaient devenus des priorités de l'administration coloniale, afin que l'exploitation forestière dépende moins des voies d'évacuation naturelle (voie d'eau).

### 2.1. Évolution de l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire

C'est Arthur Verdier qui le premier, a entrepris les premières exploitations de bois de grume ou de ressources ligneuses après avoir observé « les exploitations industrielles des ressortissants de la Gold Coast et des colonies anglaises du Libéria et de la Sierra Leone » (I. K. Diezou, 2015, p. 36). L'activité s'est développée vers 1880 dans le Sud-Est, suivant un "front pionnier" Est en Ouest. Dans l'optique de réglementer la profession d'exploitant forestier, des permis ont été indispensables, l'un pour les européens et l'autre pour les indigènes. L'intérêt

que suscitait cette activité avait donné lieu aux premières exportations de bois à partir de la Côte d'Ivoire comme l'indique le tableau.

**Tableau III** : Exportation de bois de cajou en tonnes

Années	Tonnes de cajou
1907	20.096
1908	17.407
1909	15.980
1910	13.946
1911	23.605

**Source** : IBO Guéhi Jonas (1989), *La politique coloniale de protection de la nature en Côte d'Ivoire (1900-1958)*, Petit Bassam, Abidjan, p. 15.

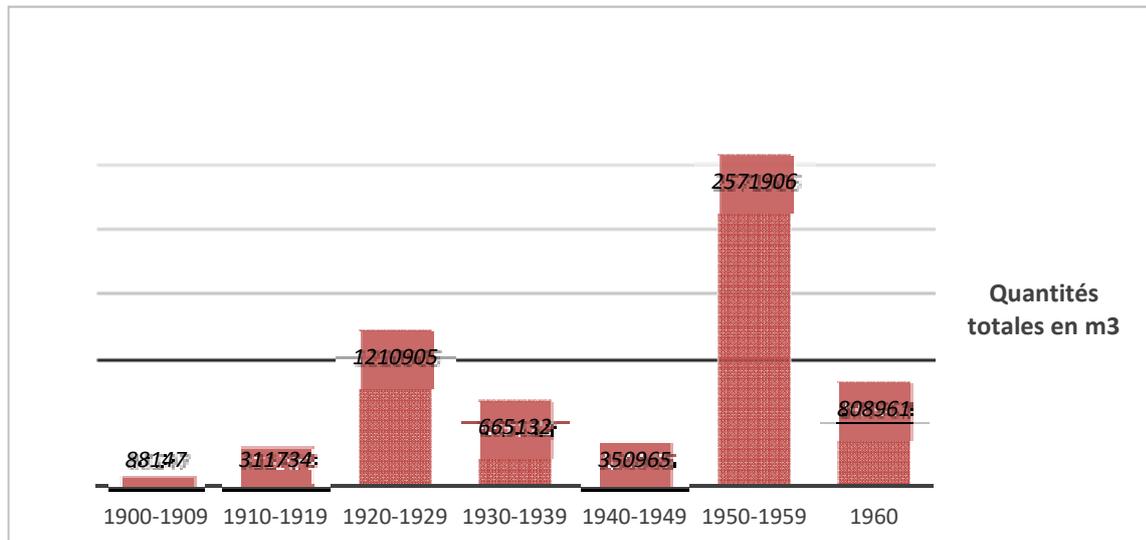
Le constat fait est que l'exportation de bois de cajou, même si le tonnage est variable, dépassait les 10.000 tonnes. Cette essence a été la première à être commercialisée. Par la suite, en fonction de la demande, d'autres essences viendront s'ajouter. À cet instant, les exportations dans le secteur bois se sont particulièrement accrues. Elles sont passées d'environ « 14 000 tonnes en 1910, à 25 000 en 1911 puis 30 000 en 1912 et plus de 40 000 tonnes en 1913 avec l'extension de l'exploitation forestière dans l'Est » (A. Alpha, 2012, p. 133). Cependant, l'avènement de la Première Guerre mondiale allait freiner les activités. La guerre a aussi désorganisé l'exploitation des bois coloniaux car de nombreux chantiers ont été aux arrêts par manque de personnels européens mobilisés pour la grande guerre. De plus, le développement de la chasse sous-marine allemande, combiné à la nécessité de réserver les navires au transport des hommes de troupe et des produits alimentaires de première nécessité, ont perturbé durablement une production forestière somme toute encore modeste.

La fin de la guerre a été perçue comme un nouveau départ pour l'industrie du bois dans la colonie car la demande en bois destinés à la reconstruction des zones ravagées avait pris de l'importance. Dans la colonie, le développement des moyens de transport (routes et chemin de fer) contribuera à étendre les zones de production de bois. Avec le chemin de fer qui relie Abidjan à Agboville en 1906 puis à Dimbokro en 1909, des chantiers sont apparus le long de la voie ferrée. Les douze gars, qui s'échelonnaient entre Abidjan et Dimbokro, étaient « toutes pourvues d'une aire de stockage et de quais à chargement car le trafic de bois a représenté pour elles durant longtemps l'une de leurs activités essentielles » (G. De La Mensbruge, 1969, p. 27). Les voies de pénétration qui étaient nouvellement ouvertes facilitaient le transport des produits, tout en donnant à l'industrie forestière une extension considérable. Ainsi, de moins de

« 2 mille tonnes au début de l'activité forestière en Côte d'Ivoire, précisément en 1890, la production de la colonie atteint 36 mille tonnes en 1918 » (P. K. Tano, 2012, 108).

À la veille de la Seconde Guerre mondiale en 1939, une production de 32.000 tonnes de bois a été enregistrée dans la colonie. À partir des années 1950, le front pionnier bascule vers « le Centre-Ouest, région de Gagnoa, Daola, avec la construction d'une route bitumée allant jusqu'à Man » (A. Alpha, 1992, p. 30). Pour mieux apprécier la production de grumes dans la colonie, referons à ce graphique.

**Graphique 1** : Exportations de bois en grumes de Côte d'Ivoire (en m<sup>3</sup>)



**Source** : Graphique fait à partir des chiffres fournis par De La MENSBRUGE George, 1969, « Les exportations de bois en grumes de Côte d'Ivoire », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°126, pp. 53-66, p. 54.

Le constat fait à partir ce graphique est que de 1900 à 1909, l'exportation de bois en grumes par la colonie de Côte d'Ivoire était déjà importante. Ce volume du trafic s'est encore accru de 1910 à 1919 à cause l'extension des chantiers d'exploitation, liée au développement des moyens de transport. De 1920 à 1929, l'on a constaté une croissance exponentielle des exportations. Le monde venait de sortir d'une première grande guerre et les besoins des pays importateurs étaient manifestes. Durant la décennie 1930-1939, les exportations de bois en grumes ont connu une grande baisse liée à la morosité du contexte économique mondiale avec la crise de 1929 et ses conséquences. Cette période a été difficile pour les pays exportateurs de bois en grumes comme la Côte d'Ivoire, d'où la chute constatée dans les exportations. Une phase de croissance a été perceptible à la fin de la Seconde Guerre mondiale car les besoins ont

été importants. En 1960, au moment où la colonie accède à l'indépendance, l'exportation de bois en grume était une activité qui apportait d'énormes dividendes au jeune État en gestation.

Sur la seule année de 1960, l'exportation de bois en grume avoisinait celle de la décennie 1920-1929 en termes de volume. Les moyens de transport ont joué un rôle important dans l'évolution des tonnages de bois en grume transportés. La voie ferrée était un moyen économique pour le transport des grumes. Elle offrait « avec la voie d'eau l'avantage d'un écoulement facile des produits de la forêt, soit à partir des gars (Azaguié, Cechi, Rubino, Dimbokro), soit à partir des haltes disposant d'un quai et d'une voie de garage (Anyama, Tiémélékro, Yapo, Akébéfiat) » (G. De Le Mensbruge, 1969, p. 34). En effet, le rail assure facilement l'approvisionnement en bois des pays limitrophes (Haute-Volta, Niger, Mali. Il assurait par exemple « 29% du trafic de bois exportés par Abidjan en 1951, 34% en 1952, 33% en 1955, 20% en 1957 et 12% en 1959 » (G. De Le Mensbruge, 1969, p. 34). On note une diminution du transport par rail à partir de 1956 car les nouveaux chantiers d'exploitation forestière se sont éloignés de la voie ferrée au profit de la route. En effet, tout comme le rail, la route est un des moyens les plus souples et les plus commodes car avec l'amélioration continue du réseau routier en direction des zones forestières, les grumiers atteignaient facilement les chantiers et les expéditions de bois pouvaient s'effectuer sur toute l'année. La route offrait par ailleurs l'avantage d'assurer un transport rapide des grumes sans attente ni rupture de charge. Ce qui a entraîné l'accroissement de la demande de bois de certains pays européens comme le montre le tableau.

**Tableau V** : Pays européens gros importateurs de grumes de Côte d'Ivoire (en m<sup>3</sup>)

	1931-1937-1938	1950-1959	Total
France	125.000	1.367.157	1.492.157
Belgique	3.980	52.943	56.923
Hollande	12.865	215.522	228.387
Allemagne	27.200	383.736	410.936
Italie	7.500	76.844	84.344
	<b>176.545</b>	<b>2.096.202</b>	<b>2.272.747</b>

**Source** : Tableau établi à partir des chiffres fournis par De La MENSBRUGE George, 1969, « Les exportations de bois en grumes de Côte d'Ivoire », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°126, pp. 53-66, p. 62.

Les plus gros importateurs de bois en grume de Côte d'Ivoire selon les chiffres du tableau sont la France. Ensuite viennent des pays comme l'Allemagne, la Hollande, l'Italie et la Belgique. Si le chiffre des exportations durant les années 30 n'est pas négligeable, la décennie

1950-1959 a vu exploser la demande de bois en grume de ces différents pays avec plus de 2 millions de m<sup>3</sup> de bois.

Si au début de l'exploitation, l'acajou de Bassam, était pratiquement le seul bois exporté du pays, d'autres comme les bois rouges plus résistants aux affres du climat ont fait leur entrée dans le trafic. Il s'agissait « du Makoré, le Niangon et le Sipo qui sont les plus prisés, tandis que pour les ouvrages exposés continuellement à la pluie (portails, portiques, etc...), les espèces préférées sont l'Iroko, le Badi, ou le Niangon » (I. Y. Diezou, 2015, p. 363). D'autres essences comme le Framiré, le samba, le bossé seront aussi recherchées pour leur qualité. L'un des faits importants à signaler a été la recrudescence des scieries dans les zones de grandes productions de bois. En effet, en 1918, à Grand Bassam étaient installées les premières scieries de la colonie. Il s'agissait « de la Scierie de la Compagnie Forestière de l'Afrique Française (S.C.A.F.). [...] ensuite, la scierie de la Société VIZIOZ et Cie qui est une scierie africaine » (P. K. Tano, 2012, p. 113). Cette installation des unités de transformation dans d'autres régions s'est poursuivie jusqu'à la veille de l'indépendance comme le démontre le tableau.

**Tableau VI** : Nombre de scieries en fonctionnement de 1925 à 1952 en Côte d'Ivoire

	Nombre de scieries en fonctionnement	Production en m <sup>3</sup> de bois débités
1925	7	10.000
1927	8	-
1929	10	-
1930	13	-
1931	15	-
1932	17	-
1939	21	20.000
1941	17	25.000
1942	17	27.000
1943	17	25.000
1944	11	27.500
1946	11	27.000
1948	16	32.500
1949	16	34.000
1950	20	37.500
1951	20	50.000
1952	20	51.000

**Source** : DIEZOU Koffi Innocent (2015), *Forêt et industrie en Côte d'Ivoire de 1910 à 1980 : Une histoire entre techniques et sociétés*, Doctorat Histoire moderne, Université Paris, Panthéon Sorbonne, p. 359.

Les chiffres du tableau indiquent une évolution du nombre de scieries dans la colonie. Au nombre de 7 en 1925, le chiffre a triplé au début de la Seconde Guerre mondiale. Le tableau

montre par ailleurs une certaine stagnation et ensuite une diminution du nombre d'entreprises fonctionnelles de 1941 à 1946.

Cette situation s'explique par la guerre qui avait conduit à la fermeture de certaines scieries par manque de commandes. Après la guerre, de nouvelles scieries ont été créées. C'est ainsi que « de 1948 à 1952, le nombre des unités varie entre un minimum de 16 (1948) et un maximum de 20 (années 1950) » (I. Y. Diezou, 2015, p. 359). À partir de 1950, les installations industrielles se sont accrues très sensiblement en tenant compte de l'avancée des fronts pionniers d'exploitation forestière ouverts. En effet, pour réduire les frais de transport des grumes, les scieries se sont implantées aussi près que possible des lieux d'abattage. En termes de production, les chiffres du tableau indiquent une croissance de la production de 1925 à 1952. De 10.000 tonnes de bois débités, nous sommes passés à 20.000 tonnes à la veille de la Seconde Guerre mondiale. La forte demande de bois à la fin du conflit a permis de constater un accroissement de la production qui est passée de 27.000 tonnes en 1946 à 51.000 tonnes en 1952. À partir des 1950, au regard des besoins en interne et la volonté de satisfaire les marchés extérieurs, la production annuelle des scieries a augmenté comme indiquée dans le tableau.

**Tableau VII** : Production annuelle des scieries de bois débités de 1953 à 1960 (en m<sup>3</sup>)

	Production en m <sup>3</sup>
1953	52929
1954	53.708
1955	64.915
1956	74.310
1957	75.991
1958	82.135
1959	90.279
1960	97.221

**Source** : De La MENSBRUGE George, 1971, « Les industries du bois en Côte d'Ivoire, les sciages », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°135, p. 23.

L'accroissement des scieries sur l'ensemble du territoire a contribué à traiter les bois de grume qui sortaient des chantiers d'exploitation forestière. La production a toujours été croissante de 1953 à 1960. Cette évolution de la production est liée non seulement à l'extension des superficies exploitées, mais aussi à la recrudescence des unités industrielles de traitement de bois et l'accessibilité des zones de production. Tous ces facteurs ont sans doute contribué à l'évolution des exportations de bois de sciage comme indiqué dans ce graphique.

**Graphique 2** : Exportations de sciage de Côte d'Ivoire (m<sup>3</sup>)



**Source** : De La MENSBRUGE George, 1971, « Les industries du bois En Côte d'Ivoire, les sciages », *Revue Bois et forêts des tropiques*, n°135, p. 59.

Au cours des années 50, l'accroissement des unités industrielles a été fonction de l'évolution des productions. L'accroissement des demandes au sein de la colonie, dans les pays limitrophes et enfin dans les pays européens, a fait évoluer l'exportation de sciage. De 27.042 tonnes en 1957, elle a atteint un volume de 45.7369 tonnes en 1959, avant de connaître une légère baisse sans conséquence sur les activités. L'exploitation forestière procurait des revenus aux unités industrielles. En effet, comme le mentionnait G. De La Mensbruge (1971, p. 74), les chiffres d'affaires des unités industrielles de 1956 ont connu une évolution substantielle jusqu'en 1960, démontrant la bonne santé de ce secteur d'activité dans l'économie coloniale et plus tard dans l'économie du jeune État indépendant. De 850.000 FCFA en 1956, les dividendes sont passés à 1.605.000 en 1960. Lorsque nous jetons un regard sur la participation de ce secteur dans les exportations totales de la Côte d'Ivoire, son importance est avérée comme l'indique le graphique.

**Graphique 3** : Part des exportations de bois dans les exportations totales de la Côte d'Ivoire de 1950 à 1960 en (%)



**Source** : ALPHA Arlène, 2012, Politiques économiques et forêt : le cas de la Côte d'Ivoire, Doctorat en Sciences Economiques, Université Paris 1, Panthéon- Sorbonne, p. 161.

La part du bois dans les exportations totales de la Côte d'Ivoire, comme indiquée dans ce graphique était variable. Tout a commencé avec des pourcentages qui évoluaient en dent de scie avant de se stabiliser à partir de 1955. Les données du graphique montrent par la suite que le bois était devenu une matière première au même titre que le café et le cacao qui pouvait rapporter d'énormes dividendes à l'État de Côte d'Ivoire. C'est ainsi que de 1955 à 1960, le pourcentage des exportations de bois s'est accru pour atteindre les 17% en 1960. Cela dénote de l'importance de l'exploitation forestière dans l'économie coloniale. Dans la politique de mise en valeur de la colonie de Côte d'Ivoire, le colonisateur avait vite compris de l'importance que pouvaient avoir les infrastructures de transport (routes et chemin de fer). La création et le développement de ces moyens de transport ont en partie favorisé l'exploitation forestière. Cette activité n'a pas été sans conséquence pour le couvert forestier de la Côte d'Ivoire dont la superficie avait commencé à diminuer.

## 2.2. Effet de l'exploitation forestier sur les superficies de forêts.

L'intensification de l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire a impacté le couvert forestier. En effet, en 1900, lors de l'Exposition universelle de Paris, l'inspecteur français des

Eaux et Forêts Alphonse Mélard a interpellé la communauté internationale sur les problèmes liés à la diminution des ressources forestières.

Il se prononçait sur le fait que « le formidable développement de la consommation de bois, combiné à une forte croissance industrielle en Europe et en Amérique du Nord, lui fait craindre une rapide pénurie » (J. Y. Puyo, 2001, p. 480). Dans le cas de la colonie de Côte d'Ivoire, si les débuts de l'exploitation forestière ont été timides, l'activité s'est accentuée au fil des années avec le déplacement des chantiers vers d'autres régions forestières et le développement des unités de production de bois de sciage. L'on comptabilisait à la fin de l'année 1929, « 632 chantiers de 2 500 hectares concédés à l'exploitation contre 516 en 1928 et 528 en 1927 » (J. G. Ibo, 1993, p. 95). Le développement de l'exploitation forestière qui a été suivi de l'accroissement des superficies des cultures de rente ont contribué à diminuer le couvert forestier ivoirien. Cette superficie de forêt estimée à « 16 millions d'hectares dans les années 1900, a été réduite à 9 millions d'hectares milieu des années 1950 » (F. Verdeaux, 1998, p. 26).

Face à la diminution rapide de la superficie des forêts tropicales, les autorités coloniales de l'AOF ont mis très tôt en place des dispositifs législatifs visant à classer des forêts. L'objectif était de garantir dans le futur « les approvisionnements en bois de construction comme en bois de feu, grâce à la mise en place de plans d'aménagement forestier et à l'arrêt ou la limitation drastique des pratiques agro-sylvo-pastorales traditionnelles » (J. Y. Puyo, 2001, p. 491). En 1900, tout en définissant les contours d'une législation forestière, le colon a énoncé des mesures de conservation de la nature. C'est ainsi que le décret forestier de 1912 (18 juin) est venu renforcer le contrôle de l'exploitation forestière et a introduit le principe de mise en réserve forestière. Ce dernier a consisté à créer des réserves dans des régions amenées à être exploitées, afin « de garantir ainsi la pérennité de l'exploitation forestière [...] sur les recommandations du botaniste Chevalier qui réclamait en 1901, l'intervention de l'administration pour "délimiter des terrains (réserves forestières) » (A. Alpha, 2012, p.129). Ce qui avait abouti de 1925 à 1945, au classement de « 189 massifs forestiers [...] sur l'ensemble du territoire de la colonie de Côte d'Ivoire » (J. G. Ibo, 1993, p. 96).

Dans cette logique de protection des forêts, la réglementation de l'exploitation forestière fut peu à peu modifiée dans l'entre-deux-guerres pour aboutir en 1935 à « l'établissement d'un code forestier qui [...] fut appliqué jusqu'au 20 décembre 1965, quand le nouvel État ivoirien assumant sa souveraineté adopta un nouveau dispositif d'ensemble ». (J. G. Ibo, 1989, p. 18). Les résultats de ces politiques de protection ont permis de dénombrier en 1934, « 66 réserves

forestières [...] en 1946, 189 forêts classées et 213 en 1951 pour 2 767 964 ha, soit le quart environ de la superficie totale de la zone forestière de cette époque » (A. Alpha, 2012, p. 141).

En 1956, l'on dénombre « 240 réserves forestières avec une superficie estimée à 6.800.000 ha dont 29.000 ha en forêt dense, 13.000 ha en forêt claire et 18.000 ha de parcs nationaux » (Encyclopédie Générale de la Côte d'Ivoire, 1978, p. 506). Par ailleurs, l'administration coloniale avait aussi initié le reboisement des espaces forestiers à partir d'un certain nombre d'essences comme l'indique le tableau suivant.

**Tableau VIII** : Reboisement à partir des essences forestières de 1929 à 1960 (en ha)

Année	Mang.	Framiré	Gmelina	Niangon	Okoumé	Samba	Teck	Divers	Total
1929							2		2
1936							2000		2000
1938							1100		1100
1941							69		69
1942							28		28
1943							77		77
1945							65		65
1946							7		7
1947							17		17
1948							20		20
1949							46		46
1950			34				164		198
1951							135		135
1952							245		245
1953							134		134
1954							101		101
1955			41				101		142
1956							64		64
1957			36				81		117
1958			80				159		239
1959			19				125		144
1960			17			10	219		246

**Source** : OFFI Koffi (1998) "Bilan des reboisements des reboisements industriels", In *atelier sur le reboisement*, Yamoussoukro 13-14 Octobre, p.4.

La première remarque faite à partir des données du tableau est que la politique de reboisement n'a pas tardé à démarrer au niveau de la colonie. Elle avait pris forme au moment où l'exploitation forestière prenait de l'importance. En outre, l'essence qui était le plus utilisé fut le teck. Cependant, à partir de 1950, d'autres essences ont été utilisées pour le reboisement des espaces forestiers. Il s'agissait entre autres du Gmelina et du Samba. Les autres comme l'Okoumé, le Framiré, le Niangon ont servi pour le reboisement après les indépendances. En ce

qui concerne les superficies plantées, elles ont accru en fonction de la disponibilité des semences et de la capacité de l'administration à financer les opérations de reboisement.

## Conclusion

Au terme de cette étude, nous pouvons retenir que l'exploitation forestière en Côte d'Ivoire de 1893 à 1960 a été possible grâce au développement des infrastructures de transport. En effet, si la construction des routes a démarré timidement pour s'intensifier après l'introduction de l'automobile sur le territoire, le chemin de fer s'est imposé rapidement dans le trafic des biens et des personnes. L'amélioration de la circulation et l'accessibilité des zones de production de bois ont permis à l'exploitation forestière de se développer pour toucher d'autres régions de la Côte d'Ivoire. L'importance économique de cette activité au sein de la colonie était perceptible à travers l'accroissement des unités industrielles qui ont été créées pour la transformation des grumes. L'essor de l'exploitation forestière jusqu'en 1960 était dû en grande partie aux routes et au chemin de fer qui ont favorisé l'écoulement des productions en direction des points d'importation et d'exportation des marchandises. Cependant, si cette activité a été essentielle à l'économie du territoire, il faut tout de même souligner qu'elle a contribué à réduire substantiellement le couvert forestier de la Côte d'Ivoire. Même si des mesures ont été prises très rapidement pour tenter d'inverser la tendance, les effets de cette exploitation abusive sont encore visibles aujourd'hui.

## Références bibliographiques

- ALPHA Arlène (1992). *Politiques économiques et forêt : le cas de la Côte d'Ivoire*. Doctorat en sciences économiques : Université Paris I, Panthéon-Sorbonne.
- AUBERTIN Catherine (1980). *Histoire et création d'une région sous développée, le nord ivoirien*, Orstom.
- BANQUE MONDIALE (1977). *Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Evaluation d'un projet régional de chemin de fer*, Rapport, n°1478-WA
- BROU Konan Alain (2011). *Le chemin de fer dans l'économie Ivoirienne de 1960 à 1980, le rail, un outil de développement au service de l'économie ivoirienne*, Editions universitaires européennes, Saarbruck.
- BROU Konan Alain (2015). « L'exploitation coloniale dans la mise en place du réseau routier et ferroviaire de la colonie de Côte d'Ivoire de 1893 à 1960. 2015 », *halshs-01222836*, 14 p.
- CADOUX Gaston (1930). « Les bois coloniaux français », *Journal de la société statistique de Paris*, tome 71, 181-207.

De La MENSBRUGE George (1969). « Le transport des bois en Côte d'Ivoire », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°123, 19-35.

De La MENSBRUGE George (1969). « Les exportations de bois en grumes en Côte d'Ivoire », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°126, 53-66.

De La MENSBRUGE George (1971). « Les industries du bois en Côte d'Ivoire, les sciages », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°135, 21-37.

De La MENSBRUGE George (1971). « Les industries du bois en Côte d'Ivoire, suite », *Revue bois et forêts des tropiques*, n°138, 59-78.

DIEZOU Koffi Innocent (2015). *Forêt et industrie en Côte d'Ivoire de 1910 à 1980 : une histoire entre technique et sociétés*. Doctorat en Histoire moderne: Université Paris 1, Panthéon-Sorbonne.

ENCYCLOPEDIE GENERALE de la CÔTE D'IVOIRE (1978). *L'Etat et l'économie*, NEA, Abidjan.

IBO Guéhi Jonas (1989). *La politique coloniale de protection de la nature en Côte d'Ivoire (1900-1958)*, Centre de petit Bassam, Abidjan.

IBO Guéhi Jonas (1993). « La politique coloniale de protection de la nature en Côte-d'Ivoire (1900-1958) ». In: *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 80, n°298, 83-104.

LOUKOU Koffi Bernard (2015). « Les infrastructures de transport en Côte d'Ivoire coloniale », *SIFOE, Revue électronique d'Histoire de Bouaké*, n°4, 123-138.

MINISTERE des TRAVAUX PUBLICS, des TRANSPORTS, de la CONSTRUCTION et de l'URBANISME (1980). *Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives*, Maury imprimeur, France.

OFFI Koffi (1998) « Le bilan des reboisements industriels », in *Actes de l'atelier sur le reboisement*, Yamoussoukro 13 et 14 Octobre.

PUYO, Jean-Yves (2001). « Sur le mythe colonial de l'inépuisabilité des ressources forestières (Afrique occidentale française / Afrique équatoriale française, 1900-1940). *Cahiers de géographie du Québec*, 45(126), 479-496.

SEMI-Bi Zan (1976). « L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940 », In : *Cahiers d'études africaines*, vol. 16, n°61-62, Histoire africaine : constatations, contestations, 147-158.

TANO Kassi Pascal (2012). « Naissance et essor de l'industrie du bois dans l'entre-deux guerres mondiales, *Rev hist archéol afr (GODO GODO)*, 106-116.

VERDEAUX François (1998). « Paradoxes et rationalités de la déforestation en Côte d'Ivoire », *NSS*, vol 6, 26-35.