



Cahiers d'études africaines

167 | 2002
Varia

sautter, Gilles. – *Un projet colonial sans lendemain. Le chemin de fer Bangui-Tchad (A.E.F.)*. Paris, Centre d'Études africaines, École des hautes études en sciences sociales, 1999, 325 p., XXIII planches, bibl. (« Dossiers africains »).

Véronique Lassailly-Jacob



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/etudesafriaines/1510>
ISSN : 1777-5353

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2002
ISBN : 978-2-7132-1774-6
ISSN : 0008-0055

Référence électronique

Véronique Lassailly-Jacob, « sautter, Gilles. – *Un projet colonial sans lendemain. Le chemin de fer Bangui-Tchad (A.E.F.)*. Paris, Centre d'Études africaines, École des hautes études en sciences sociales, 1999, 325 p., xxiii planches, bibl. (« Dossiers africains »). », *Cahiers d'études africaines* [En ligne], 167 | 2002, mis en ligne le 22 juin 2005, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudesafriaines/1510>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Cahiers d'Études africaines

sautter, Gilles. – *Un projet colonial sans lendemain. Le chemin de fer Bangui-Tchad (A.E.F.)*. Paris, Centre d'Études africaines, École des hautes études en sciences sociales, 1999, 325 p., XXIII planches, bibl. (« Dossiers africains »).

Véronique Lassailly-Jacob

- 1 Cet ouvrage est un précieux document d'archives sur la situation économique du Nord de l'AEF (Afrique équatoriale française), la région Tchad-Haut-Oubangui, à la veille de l'Indépendance. Réalisé en 1958 par Gilles Sautter, alors jeune géographe, il s'agit d'un travail de commande des pouvoirs publics, une analyse « avant-projet » d'une voie ferrée entre Oubangui-Chari et Tchad. Mais cet ouvrage est bien plus qu'un simple rapport de consultation. Plutôt que de s'en tenir aux termes de références de ce qu'on appellerait aujourd'hui une étude de faisabilité d'un projet d'infrastructure, Gilles Sautter profite de l'occasion qui lui est offerte pour entreprendre une minutieuse étude géographique de l'économie régionale du Tchad et du Nord de l'Oubangui-Chari.
- 2 Ce projet d'infrastructure s'inscrit dans les efforts d'amélioration des liaisons à l'intérieur de l'AEF initiés par l'administration coloniale pour s'assurer un meilleur contrôle de ce vaste territoire. Pour désenclaver le Tchad, il est question de relier Bangui à Fort-Lamy par une voie ferrée de 870 km qui, aboutissant à Berbéré situé au bord du Chari, serait ensuite relayée par la voie fluviale. Un port serait aménagé à Bousso, à proximité de Berbéré. Cette nouvelle liaison permettrait à la fois l'importation plus aisée des biens venus d'Europe (via Pointe-Noire) et l'évacuation à moindre coût vers la côte des cultures de rente imposées par le pouvoir colonial, coton et arachide au Tchad, café en Oubangui-

Chari. Le projet fait suite à une autre réalisation ferroviaire, celle du Congo-Océan qui s'est achevée en 1934 et dont Gilles Sautter a déjà étudié les diverses répercussions.

- 3 Bien que ce projet colonial ait été sans lendemain, le chemin de fer Bangui-Tchad n'ayant jamais été réalisé faute d'appuis politiques suffisants, l'étude qu'il a suscitée demeure un inestimable document de référence sur le contexte économique régional du Tchad et du Nord de l'Oubangui-Chari (régions de l'Ouham et de l'Ouham-Pendé ainsi que le district de Bossembélé). L'auteur nous livre un travail hors pair, un « modèle d'étude de géographie appliquée » qui se fonde sur diverses sources d'informations privées dont l'accès n'a été possible qu'en raison de ce travail de commande. En exploitant les données d'un appareil statistique de bonne qualité (comme les statistiques douanières de l'AEF), des rapports de missions confidentiels réalisés par l'administration coloniale, des études et rapports d'organismes français, Gilles Sautter dresse un inventaire global, ce qu'il appelle « le bilan économique de cet ensemble géographique » dans lequel le Bangui-Tchad doit venir s'insérer.
- 4 Le plan de l'ouvrage reflète la démarche adoptée de l'analyse régionale classique. La première partie évoque la mosaïque des groupes humains décrits dans leur diversité ethnique, leur mode d'occupation de l'espace et leurs genres de vie ; les oppositions et les complémentarités entre nomades/sédentaires, citadins/ruraux, cultures vivrières/cultures de rente, Tchad du Nord ou « Tchad des sultans »/Tchad du Sud ou « Tchad utile » y sont mises en relief. Gilles Sautter dresse une carte de la densité de la population rurale par canton qui révèle les inégalités de peuplement et surtout les faibles densités d'occupation humaine (moins de 3 hab./km²) sur près de la moitié du territoire étudié. Ainsi, la question est-elle posée du seuil minimum de densité de population nécessaire à la viabilité de l'infrastructure, une question qui s'inscrit dans un thème de réflexion constant de Gilles Sautter, celui de la relation entre sous-peuplement et sous-développement. Sont aussi évoqués les flux de produits et de marchandises, l'organisation du commerce et des transports, les échanges intérieurs comme avec les pays voisins sans oublier la place tenue par la contrebande, « un transfert massif de biens, dont l'existence est directement liée à diverses faiblesses de l'économie du Tchad ».
- 5 La seconde partie présente un tableau géographique des voies de communication routières et fluviales qui mettent la zone Tchad-Nord-Oubangui en communication avec les ports maritimes. On y parcourt tour à tour les quatre grandes voies de desserte, voie fédérale (de Pointe-Noire à Fort-Lamy en passant par Bangui), voie camerounaise (depuis Douala), voie nigériane (qui emprunte le réseau fluvial Niger-Benoué) et voie soudanaise (depuis Port-Soudan). Il est question non seulement de la structure et de l'équipement des voies de communication mais aussi de la répartition du trafic (montée et descente en tonnages) qui donne lieu à un jeu de cartes très parlantes. Quant à la troisième partie, elle évoque la vie des transports, en particulier l'organisation des transports routiers et la question des prix d'acheminement de certains produits comme le coton et les hydrocarbures. En conclusion, Gilles Sautter ouvre le débat sur quelques problèmes que soulève cette liaison comme le choix du tracé définitif, celui de l'option de transport, rail ou route et enfin, sa vraie vocation qui, au-delà de sa rentabilité incertaine à long terme, devrait être « un instrument de développement des échanges dans le cadre de la Fédération ».
- 6 Le Tchad aurait sans doute grandement profité de ce chemin de fer qui aurait consolidé « les complémentarités économiques qui existaient à l'intérieur de chaque territoire entre les principales zones écologiques », tel est le constat de Claude Ardit,

anthropologue spécialiste du Tchad et auteur de la préface de l'ouvrage. Il y retrace l'évolution économique et politique de la région depuis les Indépendances, mettant l'accent sur les événements marquants comme le démantèlement de l'AEF en 1960 (chaque pays ayant alors élaboré sa propre politique économique et sociale sans se préoccuper de l'espace régional dans lequel il s'insérait), les tentatives inefficaces de « dosage ethnique » des gouvernements tchadiens successifs, les conséquences de la dévaluation du franc CFA en 1994 et enfin, la récente découverte des gisements pétroliers à Doba.

- 7 Voici donc une fresque minutieusement dessinée d'une région de l'ex-AEF que tous les spécialistes de cette partie de l'Afrique et de la période coloniale se doivent de lire absolument.

RÉSUMÉS

Véronique Lassailly-Jacob