

A Bamako, d'une rive à l'autre du Joliba

par Stéphane Richemond

Les années 20 furent l'occasion de grands travaux sous l'impulsion du gouverneur général Henri Terrasson de Fougères. La ville de Bamako s'était jusqu'alors principalement développée sur la rive gauche du Niger¹, la droite, très peu lotie, n'était accessible qu'à l'aide de bacs indigènes.

Le problème du bac n'était pas encore très important car la ville ne comptait, en 1926, que 15.600 habitants² qui demeuraient sur une seule rive. Ce n'est que beaucoup plus tard que Bamako, empêché dans son développement par les monts mandingues, s'agrandit sans limite sur la rive droite. Cependant la question de relier Bamako à la route de Bougouni s'était posée dès l'origine et est déjà évoquée par Jacques Méniand³ en 1912.

L'administration coloniale entreprit dans un premier temps d'améliorer la traversée du fleuve de deux façons : en construisant à Sotuba une chaussée submersible⁴ qui serait utilisable en période de basses eaux alors que des bancs de sable obstruent le Niger, et en dotant celui-ci d'un bac, qui observerait un cahier des charges détaillé, pour la période d'hivernage. Une chaussée submersible et un bac à vapeur constituaient donc des dispositions plus complémentaires que concurrentes.

Plusieurs arrêtés⁵ successifs réglementèrent le passage du Niger à l'aide de bacs. Celui du 14 janvier 1921 instituait sur le Niger, à Bamako, entre le point d'aboutissement de la route du fleuve et celui de la route de Bougouni, un service administratif de passage pour les personnes, les animaux et les marchandises, constitués de chalands remorqués par une vedette du service de la Navigation. Par ailleurs, l'administration coloniale en fixait les tarifs du passage. A titre d'exemple, ils étaient, en 1927, de 0,25 fr pour les personnes sans bagage ainsi que pour les moutons et chèvres, de 1,5 fr pour les chevaux, chameaux, bœufs, de 25 fr, pour les voitures automobiles de tourisme, de 30 fr pour les camions, locomotives et tracteurs,... Enfin, le coût du passage des colis divers jusqu'à vingt-cinq kilos était de 0,25 fr.

Le service public du bac était, en 1925, loin d'être suffisant. Une enquête menée en juin 1926 fit état d'un flux quotidien d'environ cinq cents personnes traversant le fleuve par pirogue dans chaque sens. A ceci s'ajoutait le transport de marchandises et d'animaux. En 1926, l'administration coloniale décida d'offrir, par adjudication, le monopole du service public régulier du bac pour une durée de trois années. Le matériel devait comprendre un bac automoteur pouvant porter sept tonnes en lourd, ou une vedette, avec propulseur d'une force de vingt-cinq chevaux, deux bacs de dix mètres de long sur six mètres de large, soit cinquante mètres carrés susceptibles de porter un camion avec sa remorque ou deux automobiles de tourisme ou quatre-vingts personnes ou encore vingt bœufs ou ânes non chargés.

¹ Encore appelé Joliba (à prononcer Djoliba), soit "Le fleuve des griots", en bambara.

² Le recensement de la population au 1^{er} juillet 1926 fait ressortir 15 596 habitants.

³ Jacques Méniand, *Haut-Sénégal-Niger – Géographie économique*, tome 1, page 115, édition de la librairie Emile Larose, Paris, 1912.

⁴ La chaussée submersible de Sotuba fut achevée en 1927.

⁵ Arrêté du 14 janvier 1921 portant création d'un service de passage sur le Niger (modifié par l'arrêté du 1er octobre 1923). *JO du Haut-Sénégal-Niger*, Archives nationales du Mali, à Koulouba.

Arrêté du 15 juin 1925 fixant les tarifs des bacs sur le Niger à Bamako et à Koulikoro. (ANM, Koulouba).

Arrêté du 4 novembre 1926 fixant les tarifs des bacs sur le Niger à Bamako et à Koulikoro. (ANM, Koulouba).

Arrêté du 28 août 1929 fixant les tarifs des bacs en service à l'intérieur de la colonie du Soudan français. (ANM, Koulouba).



Cartes postales éditées à la fin des années 20 par la maison de commerce Devès et Chaumet

Le matériel de réserve était constitué d'un chaland pour deux automobiles de tourisme et de deux chalands pour vingt-cinq personnes. Tout le matériel flottant devait avoir une hauteur minimum de franc-bord de quarante centimètres, être en parfait état de navigabilité et comporter tous appareils et dispositions nécessaires à la manœuvre et à la sécurité. En contrepartie du monopole offert au concessionnaire, celui-ci devra verser de trois mois en trois mois, et à terme échu, une redevance égale à 5% des recettes brutes réalisées.

Le service devait comprendre pendant la semaine un minimum de douze voyages quotidiens entre six et douze heures, treize et dix-huit heures, au tarif ordinaire, pour un voyage aller-retour par heure. Les départs de Bamako se faisant à l'heure, ceux de la rive opposée à la demi-heure. Les prix, analogues à ceux précités, sont aussi détaillés dans le cahier des charges qui comprend sept pages. Le concessionnaire aurait par ailleurs l'obligation de transporter gratuitement et prioritairement les courriers postaux munis d'une feuille de route ainsi que leur véhicule. Il en serait de même du personnel et des véhicules de l'armée, en service commandé, munis d'une feuille de route.

Ainsi, pour la première fois, un bac à moteur allait remplacer les chalands et pirogues indigènes qui assuraient jusque-là la traversée du Joliba. L'adjudication devait avoir lieu sur offre de tarifs proposés dans la soumission conforme au modèle annexé au cahier des charges.

L'adjudication⁶ de la concession du bac eut lieu le 16 avril 1927 en faveur de Joannes Raffin⁷, colon installé à Kayes, seul soumissionnaire. Raffin céda l'année suivante la concession du bac à la Compagnie fédérale soudanaise⁸ dont il était membre fondateur et administrateur-délégué. En réponse à une requête de la Chambre de Commerce demandant la suppression du monopole accordé à cette société, l'administration coloniale argua que celui-ci était conforme à l'application des textes relatifs à l'amodiation des bacs et bateaux sur les fleuves et rivières que la loi du 6 frimaire de l'an VII a fait rentrer dans le domaine de l'Etat.



Action de la Compagnie fédérale soudanaise

⁶ Bac de Bamako, adjudication du 16-04-27, avenant du 14-01-29. Archives nationale du Mali à Koulouba. Ref ID 135 FR suite à la soumission de Joannes Raffin du 10 mars 1927.

⁷ Joannes Raffin exploitait sans doute déjà un bac sur le Niger. En octobre 1925, il sollicite l'autorisation d'installer un bac à propulsion mécanique pour le transport d'une rive à l'autre du Niger pour des prix conformement à l'arrêté du 15 juin 1925. Archives nationales du Mali à Koulouba.

⁸ La Compagnie fédérale soudanaise dont le siège social était à Bamako était une société anonyme au capital de deux millions de francs fondée en 1927. Son capital fut augmenté à quatre millions de francs l'année suivante. La signature de J. Raffin apparaît sur les titres émis. Aucun coupon n'a été détaché de ce titre entièrement libéré. Elle fut dissoute par délibération de son AGE du 15 février 1938.

Après 1933, nous ne trouvons plus de trace de la Compagnie fédérale soudanaise et de Joannes Raffin qui n'apparaissent plus sur les listes électorales de la Chambre de Commerce en 1927. Les recherches que nous avons entreprises sur la nouvelle société concessionnaire ont été infructueuses. L'arrêté du 12 août 1936 réglementant les tarifs et les conditions d'accès aux bacs confirme le monopole de « l'entreprise des bacs » en précisant dans son article 8 que les bacs autres que ceux de Bamako et Koulikoro sont gratuits.

Bamako (Soudan) – Bac sur le Niger.
Édition Hoa-Qui, commande du magasin de tabac et journaux G. Méchain de Bamako. Cliché R. Cauchetier.
Carte postale ayant voyagé en 1952.



Parallèlement au service du bac qui semble avoir continué d'être assuré quelques temps après l'indépendance, l'aménagement des rives était un souci constant de la commune de Bamako et de l'administration coloniale. A titre d'exemple, pour l'exercice 1926, le budget local du Soudan a été doté d'un crédit de 150 000 fr correspondant à une première tranche pour l'aménagement des quais à Bamako. Arguant de la nécessité d'avoir à Bamako un port permettant en toutes saisons le chargement et le déchargement des marchandises, la commune mixte de Bamako décida⁹ d'y contribuer pour 50 000 fr. En mai 1935, le président de la Chambre de Commerce, remarquant que seul l'aménagement d'un vaste terre-plein avait été effectué ainsi que la nécessité d'un port fluvial, demanda au gouverneur l'exécution rapide d'un projet simple et pratique d'aménagement des berges qui fut approuvé.

Après la guerre, compte tenu de l'installation de populations plus nombreuses sur la rive droite du Niger, la question de la construction d'un pont devint récurrente. En avril 1947, Vincent Auriol, récemment élu président de la République et de l'Union française, passa à Bamako à l'occasion de son voyage en AOF et posa la première pierre du pont de 860 mètres de long qui devait franchir le fleuve. Mais le démarrage des travaux, pourtant inscrits au programme du Fonds d'Investissement pour le Développement économique et social (FIDES)¹⁰, traîna en longueur.

Il fallut attendre 1957 pour que l'affaire du pont soit reprise en main avec un nouveau projet prévoyant sa construction sur la chaussée submersible de Sotuba. Le budget de 200 millions de francs était quatre fois moins cher que celui prévu au début de la décennie. Financé par le FIDES, le début des travaux devait voir le jour en août 1957. Ce projet fut abandonné au profit d'un pont prolongeant l'avenue Vincent Auriol, dont les travaux commencèrent en avril 1958. Le pont Vincent Auriol fut ouvert en janvier 1960 et assez vite rebaptisé pont de Dabala. Le bac sur le Niger appartenait à une époque révolue.

Bibliographie

- M.-L. Villien-Rossi, « Bamako, capitale du Mali », *Bulletin de l'IFAN*, tome 28, série B, n°1-2, 1966.
- Sébastien Philippe, *Une histoire de Bamako*, Éditions Grandvaux, Paris 2009.

⁹ Commune mixte de Bamako, 2^e session ordinaire, séance du 31 octobre 1925. (ANM, Koulouba).

¹⁰ Fonds créé le 30 avril 1946.



Le Bac de Bamako sur le Niger. Carte postale. Édition de luxe « Estel », Lavelle et Cie. Cachet postal de 1954.

Témoignage : *Le petit vapeur de Bamako : un bac nommé désir*

A cette époque, le bourg se cantonnait exclusivement rive gauche, de Koulouba aux abords verdoyants du fleuve. D'ouest en est, de Djikoroni-Para aux environs du Pont des Aigrettes, une végétation luxuriante couvrait le territoire sud de l'agglomération. Une forêt de kapokiers et de caïlcédrats géants, presque centenaires, offrait ombrage et fraîcheur, véritable havre de paix dans la cité encaissée formant cette cuvette densément peuplée. Une splendide allée, totalement couverte par des arbres géants, terminait la voie qui conduit de la place Maginot, en passant avenue Mohamed V et avenue Modibo Keita, au bord du fleuve. Les enfants nés avant le soleil de l'indépendance du Mali s'en souviennent encore.

Là où s'élève actuellement l'hôtel El Farouk, était bâti un logis qui abritait le personnel des affaires fluviales. Entre ce bâtiment et le pont des Martyrs, l'embarcadère était visible. Un ouvrage en béton, orné de bittes et pentu, permettait au bac d'accoster et y donnait l'accès.

Du lever au coucher du soleil, quand nous échappions à la surveillance des adultes, adolescents en quête d'aventure, nous venions zoner, dans cette mini forêt vierge : le matin, à chasser les chauves-souris géantes, à cueillir des fruits sauvages ou à chaparder dans les vergers alentour ; puis, naturellement, nous poussions vers le bord du fleuve pour tenter une petite traversée, histoire de découvrir de nouveaux territoires de jeux. Celle-ci s'effectuait par un bac à moteur, où s'entassaient pêle-mêle hommes et bêtes, véhicules de marchandises, voitures, tracteurs, charrettes. Comme nous étions enfants, non accompagnés par des adultes et sans le sou, et sans motif de passer le fleuve pour accéder à l'autre rive, nous ne pouvions pas, normalement, emprunter le tuff-tuff. La gent chargée de manœuvrer le bac ou de contrôler les billets des passagers s'évertuait à épinglez les clandestins. Mais pour les enfants, ils étaient magnanimes. Et c'était le point faible que nous exploitions ! La compétition consistait à effectuer le plus grand nombre de traversées.

Nous tentions d'abord de nous cacher derrière un camion qui embarquait, un troupeau de bovins ou tout autre chargement. Et si d'aventure la vigilance des gardes était invincible, il restait un dernier recours pour forcer le passage. On attendait que le bac eût largué les amarres et pendant qu'il s'éloignait lentement du quai, mais avant qu'il fût trop loin de l'embarcadère, brusquement, nous courions et sautions dans le

vapeur qui s'élançait. En atterrissant sur le plancher du bac, nous étions admis à rester à bord, par pitié ou magnanimité, les contrôleurs nous fichaient une paix royale comme si ce saut en longueur très technique équivalait au prix de l'accès à bord. Le miracle, c'est qu'aucun d'entre nous n'est tombé à l'eau lors d'une de ces tentatives de haut vol ; on savait s'arrêter à temps quand le plancher était trop loin. On attendait le tour suivant pour remettre ça.

Ces va-et-vient incessants du vapeur, loin nous fatiguer, nous attrayaient tout un après-midi sans que jamais nous ratâmes une opportunité. Il arrivait que, fatigués de nous faire déguerpir, ces marins d'eau douce vaquent à leurs occupations sans tenir compte de notre petit manège. Sans doute, se disaient-ils que nous aimions ce travail et que nous serions, un jour comme eux, passeurs sur le bac. Il arrivait même qu'ils nous prennent en sympathie et qu'ils partagent leur friandise. Nous avions entre 8 et 10 ans, et c'était un jeu dont nous n'avions pas conscience de la dangerosité. Mais quel plaisir quand l'adrénaline monte, comme c'était excitant !

Cheick Sanogho



Bamako - Le Port
Carte photo (Collection
Malick Guissé).

242 - A.O.F. - SOUDAN -
BAMAKO Le Bac.
Collection E. LATTES,
Bamako.
(Collection Malick Guissé)

