

Un ouvrage oublié :

Le pont flottant d'Abidjan

par Jean-Jacques Fadeuilhe et Alain Tirefort

« Cendrillon de l'A.O.F. », la colonie de Côte d'Ivoire, née par décret le 17/12/1891, bénéficie de nombreux cours d'eau permanents dont la plupart coulent vers le sud, en direction de l'océan. Cependant, l'irrégularité de leur régime, la présence de nombreuses chutes et de rapides, restreignent leur utilisation, en tant que « chemin qui marche », à quelques kilomètres à partir de leur embouchure. De surcroît, même si les lagunes constituent un intéressant réseau de navigation intérieure, l'existence d'une « barre »¹ sur la côte vient grossir le nombre d'obstacles à la « mise en valeur » de ce territoire.

Le « Service des Travaux Publics », organisé dès 1897, a eu donc la charge de lever ces obstacles, et d'assurer, conjointement avec la Direction du Chemin de fer à partir de 1903, la « pénétration », tant à des fins d'exploitation économique que de pacification et de civilisation.

L'une des principales infrastructures nécessaires au développement de la Côte d'Ivoire était la voie ferrée qui, au départ d'Abidjan, desservait un vaste hinterland allant jusqu'en Haute-Volta et au Soudan²². Handicap majeur de cette infrastructure, Abidjan, dans les années 1920, n'était pas devenue le port en eau profonde que l'on avait prévu, le canal de Port-Bouët n'ayant pas résisté à l'ensablement qui suivit son ouverture en 1907. Les produits descendant du nord subissent alors des ruptures de charge importantes ; à Abidjan, il faut les descendre du train, les transférer sur des barges qui les transportent jusqu'à Grand-Bassam, les mettre à terre, franchir le cordon littoral sur des wagonnets Decauville jusqu'au wharf, pour enfin les embarquer sur les navires mouillés sur la rade, à l'aide de baleinières. Il en est de même dans l'autre sens pour les biens d'importation destinés à l'arrière-pays.



Le premier wharf de Grand-Bassam pendant la tempête du 19 août 1923

(Cliché Météeyer/archives J.J. Fadeuilhe)

La plateforme supportant les grues s'est effondrée dans la mer sous les coups de boutoir des vagues de 8 à 10 mètres de haut.

Des études visant à trouver une solution au problème du canal ont été entreprises dès la fermeture du premier ouvrage, en 1907. Des solutions techniques ont été mises au point, mais l'investissement était très lourd, et de longs travaux devaient être entrepris en raison des dispositions techniques à mettre en œuvre. La Grande Guerre interrompt ces réflexions, puis l'administration reprend et actualise les études. Dans un premier temps, face à l'urgence et compte tenu de l'état du wharf de Grand-Bassam (mis en service en 1901), mal entretenu faute de pièces détachées, et dont le débit est notoirement insuffisant, on construit un second wharf à Grand-

¹ La « barre » se présente sous la forme d'un déferlement de rouleaux, là où la profondeur plus faible ne permet plus le développement libre du mouvement ondulatoire de la houle normale. Au maximum de sa force de mai en août, soit pendant la saison humide, elle peut atteindre une hauteur de 4 à 5 mètres. « *Mugissante ... capricieuse... celle qui tue* » est redoutée tant par les piroguiers que par les voyageurs qui arrivent par bateau ; elle nécessite, jusqu'en 1951, un transbordement par « panier », sorte de caisse sans couvercle bardée de fer et contenant deux bancs vis-à-vis pour deux personnes chacun. Voir, à ce propos, les nombreux clichés ou images humoristiques qui la mettent en scène.

² Voir notamment J.J. Fadeuilhe, *Le train d'Abidjan à Ouagadougou, 1898-1958*, catalogue des expositions réalisées en 2015 et 2016 en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso (Images & Mémoires, 2015).

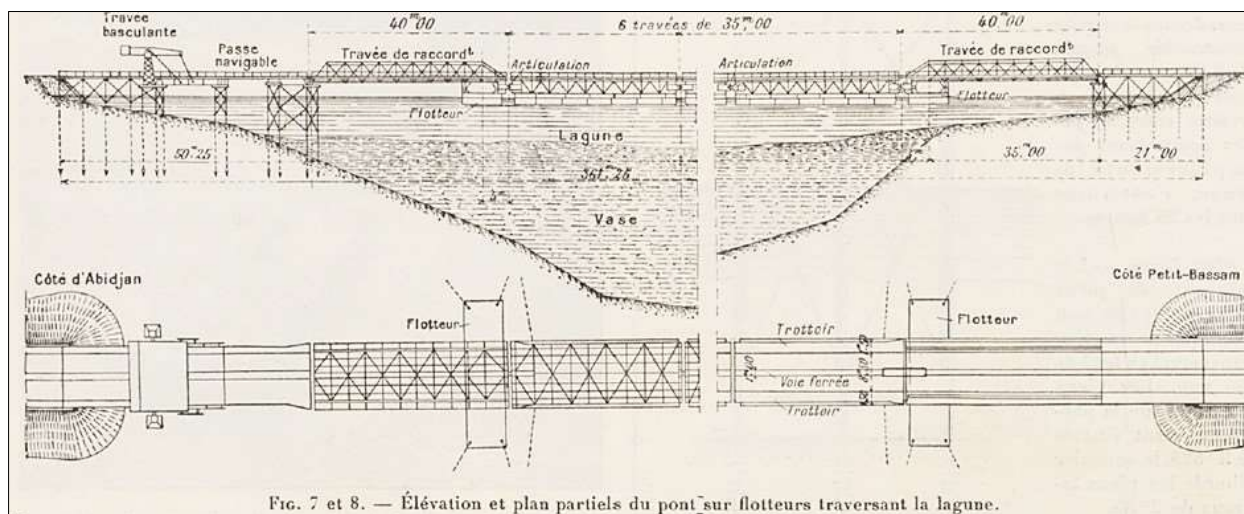
Bassam, mis en service en 1923. Cette décision fut heureuse car, peu après, une violente tempête emporte la plateforme de l'ancien wharf avec tout ce qu'elle supporte (grues, balises, etc.). Le nouveau wharf est également endommagé au niveau de la structure et du platelage ; d'où la décision de construire un nouveau wharf mieux dimensionné, capable de résister aux tempêtes exceptionnelles que peut connaître le golfe de Guinée.

En 1924, le Gouvernement général de l'A.O.F. ouvre un concours "en vue de la création et de l'aménagement d'ouvrages de débarquement et d'embarquement en mer, à Vridi³, et de leur liaison à la lagune Ebrié et à Abidjan⁴". La Commission désignée par le ministre des Colonies retient le projet présenté par le groupement constitué des "Établissements Daydé" et de "MM. Schneider et Cie". L'exécution des travaux leur est donc confiée, un premier marché pour la réalisation du wharf étant passé en décembre 1925. Toutefois, en ce qui concerne la liaison par voie ferrée continue entre les installations maritimes et Abidjan, et en raison de l'incertitude sur la nature exacte du sous-sol dans le bras de lagune séparant l'île de Petit-Bassam de la presqu'île d'Abidjan, l'exécution d'un pont suspendu, prévue dans le projet, est subordonnée aux résultats des sondages qui devaient être ultérieurement effectués.

Ces résultats montrèrent que les fonds de vase très profonds de la lagune s'étendaient jusqu'aux rives, ce qui rendait très difficile la réalisation des fondations des piles et des massifs d'ancrage d'un pont suspendu ; par ailleurs ils obligeaient à prévoir pour ce pont une longueur totale de 500 mètres environ, avec une travée centrale de 275 mètres.

"Un tel ouvrage aurait été très coûteux, et la nécessité d'établir le tablier à une hauteur suffisante pour permettre le passage des bateaux de tonnage important, aurait exigé des rampes d'accès très importantes, avec l'obligation de procéder à un remaniement complet des voies à la gare d'Abidjan-Lagune, d'où de nouveaux frais élevés⁵".

Tous ces éléments amènent l'Administration à envisager le franchissement de la lagune par un pont flottant permettant le passage simultané d'un train et d'un convoi routier, ainsi que celui des piétons.



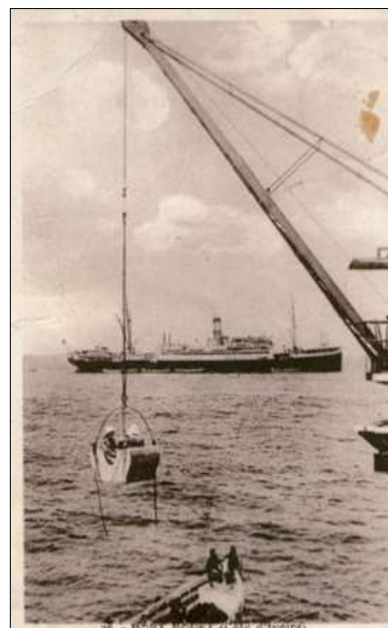
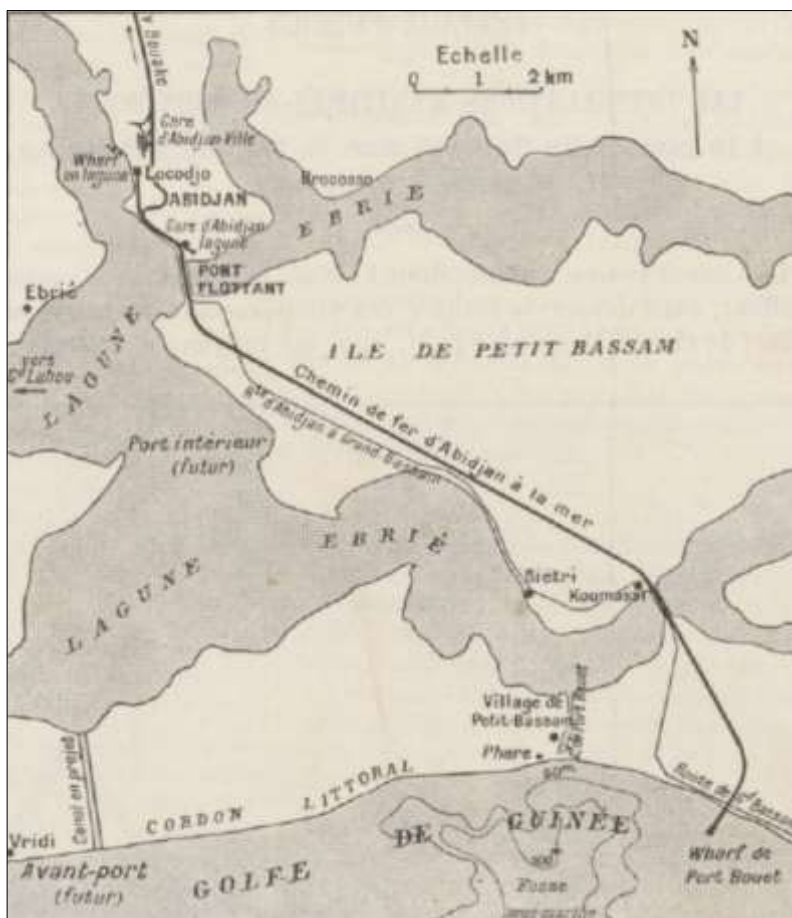
Le pont flottant : vue en plan et coupe (in revue *Le Génie civil*, n°2637, 25/02/1933, archives J.J. Fadeuilhe)

Le projet de pont flottant des "Établissements Daydé" et de "MM. Schneider et Cie" propose une chaussée routière de 8,50 mètres de largeur, bordée de chaque côté par un trottoir de 1,50 mètre, ainsi qu'une voie ferrée métrique, dans l'axe de la chaussée, permettant le passage de trains remorqués par des locomotives de 39 tonnes (50 tonnes si le trafic routier est interrompu).

³ C'est finalement le site de Port-Bouët, à 8 kilomètres à l'est de Vridi, qui est retenu afin d'éviter des interférences avec les travaux du futur canal.

⁴ La question de la liaison avec Treichville n'est pas évoquée. Le quartier commence à peine à se développer, occupé principalement par des employés des administrations et du commerce. Outre les pirogues traditionnelles, un bac assurait la liaison entre le Plateau et ce nouveau quartier dont l'existence ne sera officialisée que dans le plan directeur de 1927. Ce bac coula le 18 décembre 1930, faisant plusieurs victimes.

⁵ Dantin, Charles, "Les installations maritimes de Port-Bouët et le pont-rails flottant sur la lagune d'Abidjan", in *Le Génie civil - Revue générale hebdomadaire des industries françaises et étrangères* n°2637 du 25 février 1933 (pages 173 à 179). Cette revue est accessible sur le site Gallica de la BNF.



Débarquement des passagers au wharf de Port-Bouët
(vers 1931, Ed. Périnaud, coll. J.J. Fadeuilhe)

Desserte ferroviaire du wharf de Port-Bouët
(in *Le Génie civil*, op. cité, archives J.J. Fadeuilhe)

Les principales caractéristiques de l'ouvrage, dont la longueur totale est de 361,25 mètres, sont les suivantes⁶:

- Une partie flottante constituée par une ossature métallique reposant sur six couples de flotteurs disposés longitudinalement, de façon que le poids de l'ouvrage soit réduit au minimum, l'ossature des flotteurs étant utilisée au support des charges. Les flotteurs (33 mètres de long sur 4 mètres de large et 2 mètres de haut) sont des caissons en tôle d'acier, armés intérieurement.
- Sur chaque rive, est établi un appontement métallique sur pieux à vis. Dans l'appontement du côté Abidjan est intercalée une travée basculante, manœuvrable à la main (la durée d'une manœuvre n'excède pas 10 minutes), qui peut dégager une passe de 10 mètres de largeur pour le passage des embarcations⁷.
- Le raccordement de chacun de ces appontements fixes, avec la partie sur flotteurs, est réalisé par une



24 - ABIDJAN (Côté d'Ivoire) - Le Pont flottant

Le pont flottant photographié au niveau de la travée basculante
(Edition Ch. Périnaud.)

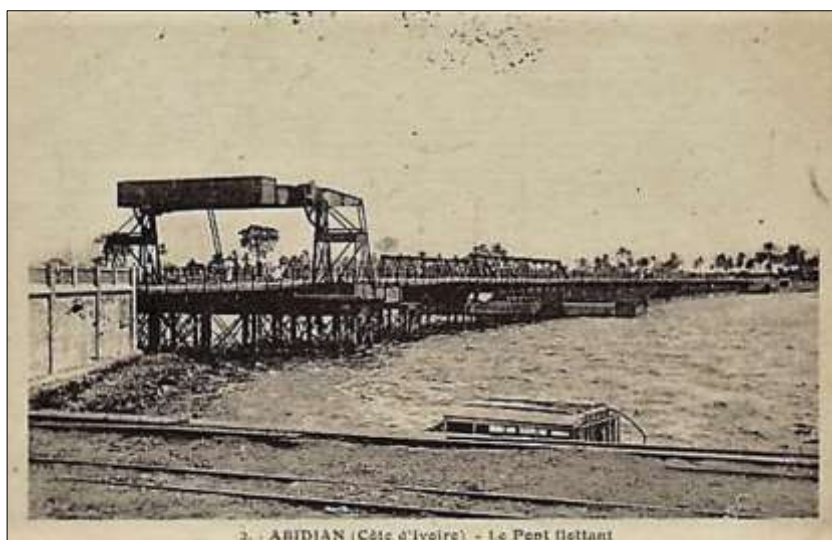
⁶ Pour la description technique complète de cet ouvrage, voir la carte postale ancienne coll. J.J. Fadeuilhe) traite également de la réalisation du wharf de Port-Bouët entreprise.

⁷ Pour le passage d'un engin flottant de dimensions exceptionnelles, il est également possible de dégager une passe marinière par l'ouverture d'une travée flottante.

travée métallique de 40 mètres, prenant appui à une extrémité sur l'appontement, et reposant à l'autre extrémité sur un flotteur métallique transversal, du même type que les flotteurs longitudinaux. Ces raccordements sont nécessaires pour permettre le mouvement ascensionnel de la partie flottante, tant sous l'effet des surcharges que sous celui, beaucoup plus important, des crues de la lagune, qui peuvent atteindre 1,50 mètre.

- Le platelage de la chaussée sur toute la longueur de l'ouvrage est constitué par des madriers de 8 x 8 centimètres. Sous la voie ferrée, la chaussée est établie au même niveau que sur les voies charretières latérales.
- Bien que les avaries aux flotteurs paraissent peu probables, on prévoit un flotteur supplémentaire, pour remplacer éventuellement un des flotteurs courants. Ce remplacement peut se faire sans interruption du trafic routier, seuls les convois ferroviaires étant suspendus le temps de l'opération.

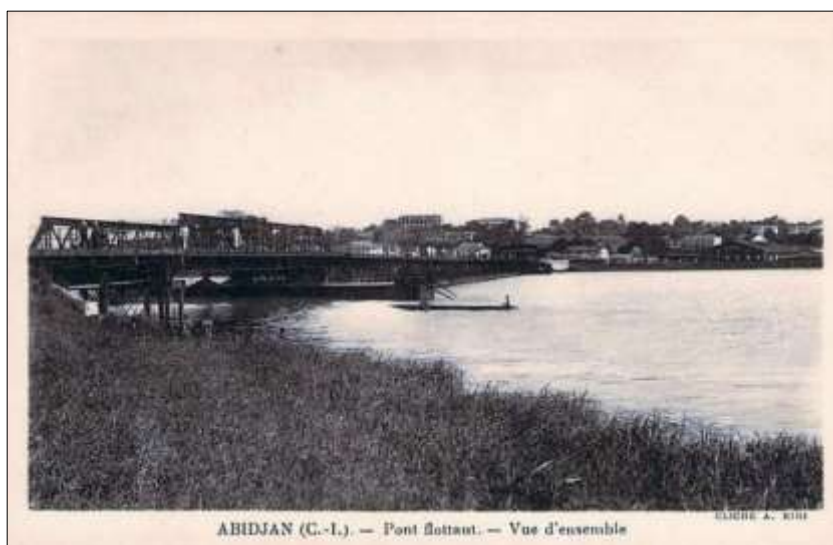
La réalisation de cet ouvrage nécessita l'emploi de 2 200 tonnes d'acier et de 1 000 tonnes de bois. Son coût resta inférieur à 9 millions de francs, alors que la construction d'un ouvrage fixe eût coûté au moins 20 millions. Les études⁸ de cet important ouvrage, d'une nouveauté et d'une hardiesse incontestables, ont soulevé un grand nombre de problèmes délicats, et l'expérience a entièrement justifié les dispositions adoptées.



2. - ABIDJAN (Côte d'Ivoire) - Le Pont flottant

Le pont flottant vu depuis le plateau
(Edition Ch. Périnaud. Carte postale ancienne coll. J.J. Fadeuilhe)

Le pont flottant vu depuis Treichville
(Cliché A. Kiki. Carte postale ancienne coll. J.J. Fadeuilhe)



ABIDJAN (C.-I.) - Pont flottant. - Vue d'ensemble

La construction du pont est décidée en mars 1928 ; les premiers éléments arrivent à pied d'œuvre en février 1929. L'ouvrage est enfin achevé le 25 juin 1931. "Les essais effectués le 25 juin 1931 permirent de vérifier la facilité du remplacement des flotteurs et du dégagement de la passe marinière. Au passage du train sur les

⁸ Réalisées par les Établissements Daydé.

parties flottantes, on put constater l'enfoncement progressif et régulier des travées, assuré par le jeu parfait de leurs articulations. L'enfoncement maximum atteignit 41 cm, en concordance avec les prévisions des calculs. L'alignement de la voie ferrée s'est maintenu durant et après le passage du convoi, prouvant la fixité qu'assure à l'ouvrage l'ancrage des corps-morts⁹".



La gare vue du pont flottant (cliché A. Kiki. Carte postale coll. J.J. Fadeuilhe)

Le "pont d'Abidjan à Port-Bouët" est inauguré, le 9 juillet 1931, par le Lieutenant-Gouverneur par intérim de la Côte d'Ivoire, Raoul Joseph Bourguin¹⁰, au cours d'une grande cérémonie officielle.

La série de clichés anonymes présentés ci-dessous est une bonne illustration du volontarisme qui préside les fêtes coloniales, moment de rassemblement des Européens et des assimilés : organisation minutieusement réglée, mise en valeur des symboles - drapeaux, arcs de triomphe, banderoles... -, visites et discours des notabilités. Hormis la présence de quelques indigènes, la mixité, cependant, ne semble pas de mise¹¹.



Panneau installé sur le train inaugural le 9 juillet 1931
(cliché anonyme, archives J.J. Fadeuilhe)

⁹ Dantin, Charles, article cité

¹⁰ Gouverneur en l'absence de Joseph-François Reste [Dieudonné, François-Joseph, Marie Reste] (directeur du Cabinet Paul Reynaud), en fonction dès le 16 janvier 1931. Le nom de ce dernier est, entre autres, associé à l'entrée de cette colonie dans « l'ère du cacao », et au rattachement des deux tiers de la Haute-Volta à la Côte d'Ivoire, le 1^{er} janvier 1933. Joseph-François Reste publiera en outre, en 1936 puis en 1943, deux hommages vibrants à son Afrique : *Terre d'ombre et de lumière* (Istra), et *À l'ombre de la grande forêt* (Stock).

À cette date, Abidjan, tête de pont du rail, future « porte océane de l'A.O.F. », n'est pas encore capitale ; c'est Bingerville, après Grand-Bassam (1893-1900), qui est toujours le siège du gouvernement pour quelques mois.

¹¹ Sur le thème des fêtes coloniales en Côte d'Ivoire à cette époque on peut se reporter à l'article d'Alain Tirefort: "Aux antipodes du Tam-tam, la fête coloniale en Côte d'Ivoire pendant l'entre-deux-guerres", in *Fêtes coloniales en Afrique : espaces, identités, pouvoirs*, s/d O.Goerg, Karthala, 1999.



Prise d'armes devant l'entrée du pont
(cliché anonyme, archives J.J. Fadeuilhe)

*Ci-contre : Le train inaugural
s'apprête à franchir le pont*
(cliché anonyme, archives J.J. Fadeuilhe)



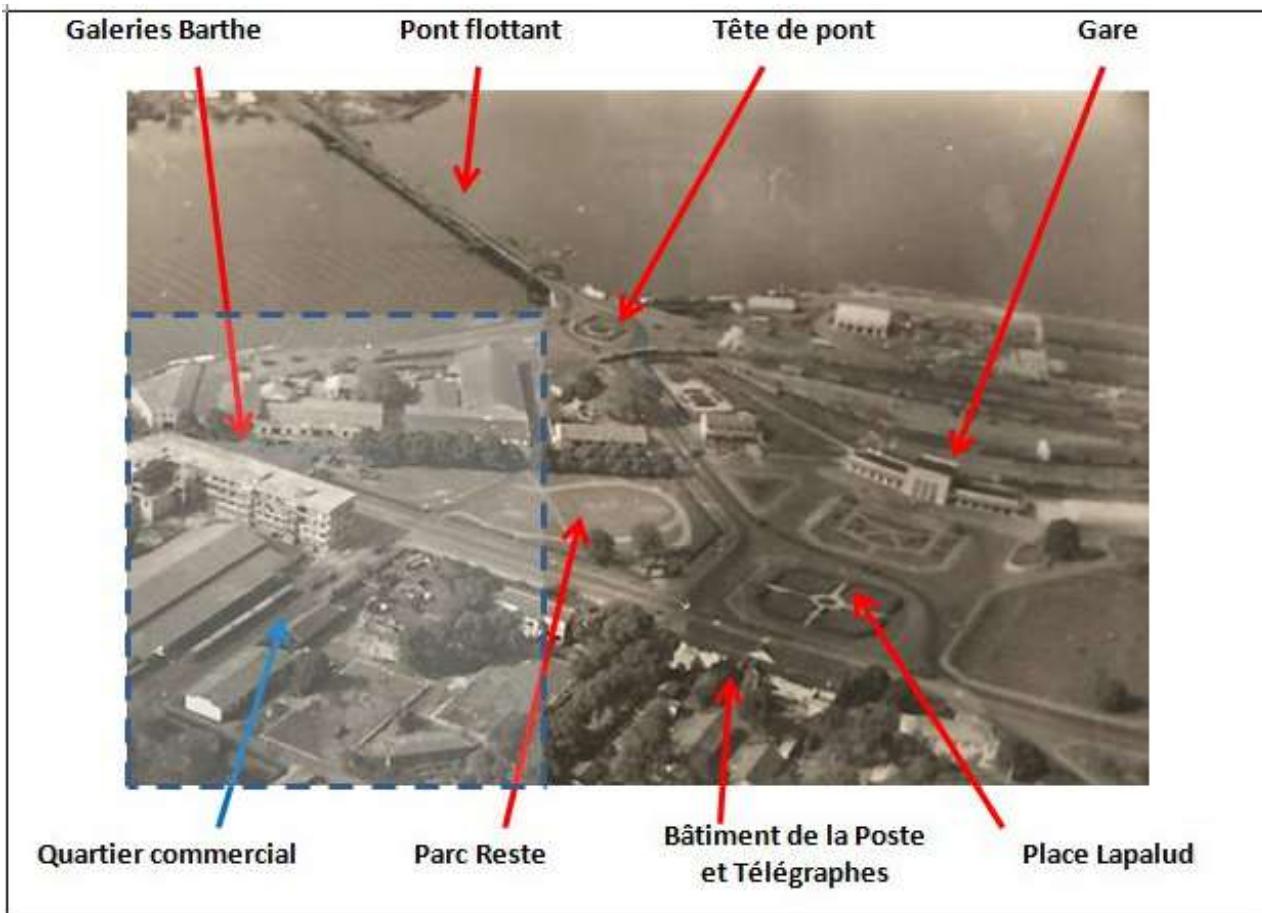
*Ci-dessous :
Festivités lors de l'inauguration*





Le pont flottant avec la travée mobile relevée pour laisser passer un chaland automoteur
(Édition Hélió Audry, archives J.J. Fadeuilhe)

La réalisation de cette liaison va accélérer la planification urbaine d'Abidjan : réaménagement du quartier situé entre la gare, la poste et la zone commerciale (quartier du commerce) avec notamment la création de la place Lapalud¹² et du parc Reste, modification de la dénomination des rues, naissance de Treichville (anciennement Anoumabo, rebaptisé ainsi par le gouverneur Reste, en l'honneur de Treich-Laplène), aménagement d'espaces verts, construction d'une nouvelle gare, à la fin des années 1930.



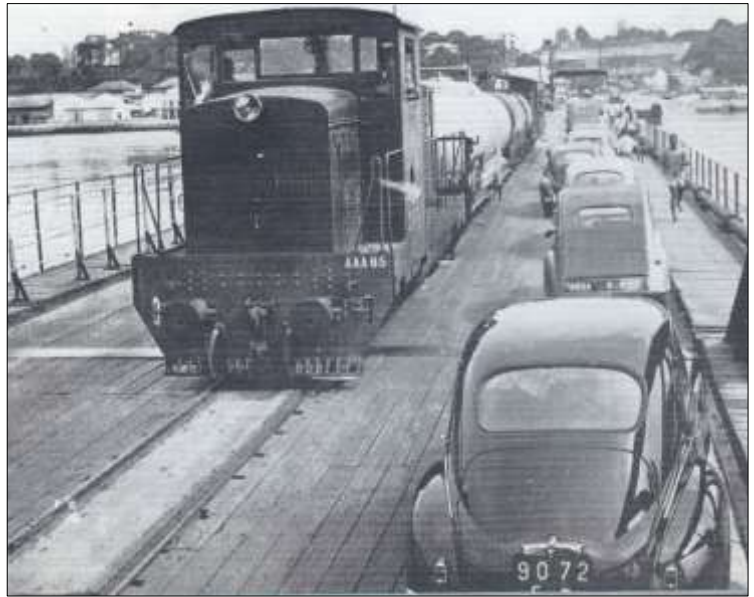
L'aménagement urbain lié au pont
(Cliché Reynès, vers 1947, Ed. Pociello. Montage J.J. Fadeuilhe)

¹² La place Lapalud, réaménagée après la construction du pont Houphouët-Boigny, deviendra la place de l'Indépendance.

Le pont flottant assurera, trente ans durant ou presque, la liaison par route d'Abidjan à Treichville, Port-Bouët et Grand-Bassam, ainsi que le raccordement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire aux installations maritimes de Port-Bouët (puis au port en eau profonde après l'ouverture du canal de Vridi en 1951), ce jusqu'à la mise en service du Pont-Houphouët-Boigny, en 1957¹³. Dix ans plus tard un second pont sera réalisé à l'est du Plateau : le pont Général de Gaulle.

Le pont flottant en 1955, plusieurs heures d'embouteillage par jour...

(Cliché Photo Service in revue *Urbanisme* n°111-112, février-mars 1969, archives J.J. Fadeuilhe)



Récemment, en décembre 2014, un nouveau pont vient d'être mis en service : le pont Henri-Konan-Bédié, pont autoroutier à péage, réalisé par la Société SACPRM (Groupe Bouygues Travaux Publics). Traversant la lagune Ebrié sur environ 1 600 mètres, le pont HKB, témoin d'un nouvel élan économique en période politique troublée, relie La Riviera (commune de Cocody) au boulevard Valéry-Giscard-d'Estaing (commune de Marcory).

Les Établissements **Daydé** étaient une entreprise française de constructions métalliques qui porta le nom de son principal animateur Henri Daydé. Ingénieur des Arts et Métiers Henri Daydé entre en 1868 à l'usine "Lebrun Pillé", atelier de construction de machines et chaudières à vapeur. L'entreprise progresse très vite et la raison sociale devient **Lebrun, Pillé & Daydé** (1880), puis **Daydé & Pillé** (1882), puis finalement **Daydé** (1903). Intégrée en 1964 au sein de la Compagnie française d'entreprises, devenue CFEM, elle a depuis été absorbée par Eiffel Constructions Métalliques.

Spécialisés dans les ouvrages métalliques, les Établissements Daydé ont réalisé de nombreux ponts et viaducs ferroviaires, routiers ou pour canaux, des appontements et wharfs, ainsi que des bâtiments importants à structure métallique. Citons notamment :

En France métropolitaine :

- Pont Mirabeau à Paris (1896)
- Pont-canal de Briare (1896)
- Gare Saint-Jean à Bordeaux (1898)
- Grand Palais à Paris (1900)
- Ponts métalliques de la ligne Saint-Gervais - Vallorcine (1900)
- Passerelle Debilly (1900)
- Viaduc de Passy, renommé ultérieurement pont de Bir-Hakeim à Paris (1905)
- Pont-rail basculant de La Seyne-sur-Mer (1913)
- Pont Notre-Dame à Paris (1914)
- Pont Daydé, de l'île Seguin à Boulogne-Billancourt (1928)
- Pont de Neuilly (1942)
- Pont de Missy-sur-Aisne (1948)
- Pont de Tancarville (1959)

¹³ Félix Houphouët Boigny, entré dans le gouvernement Guy Mollet, détenait alors le portefeuille de ministre délégué à la Présidence du Conseil. L'inauguration de ce pont, symbole du bond économique ivoirien, en même temps que de la neutralisation/du retournement politique d'Houphouët, s'est déroulée officiellement en présence de François Mitterrand, ministre d'État (ex-ministre de la France d'outre-mer).

Outre-mer :

- Pont Oued Riou, Ammi Moussa, Algérie, (1888)
- Pont Paul Doumer (pont Long Biên) à Hanoi, Indochine (1899-1902)
- Wharfs de Cotonou (1892), Grand-Bassam (1901 et 1922), Lomé (1928), Port-Bouët (1931)
- Pont flottant d'Abidjan (1931), etc.

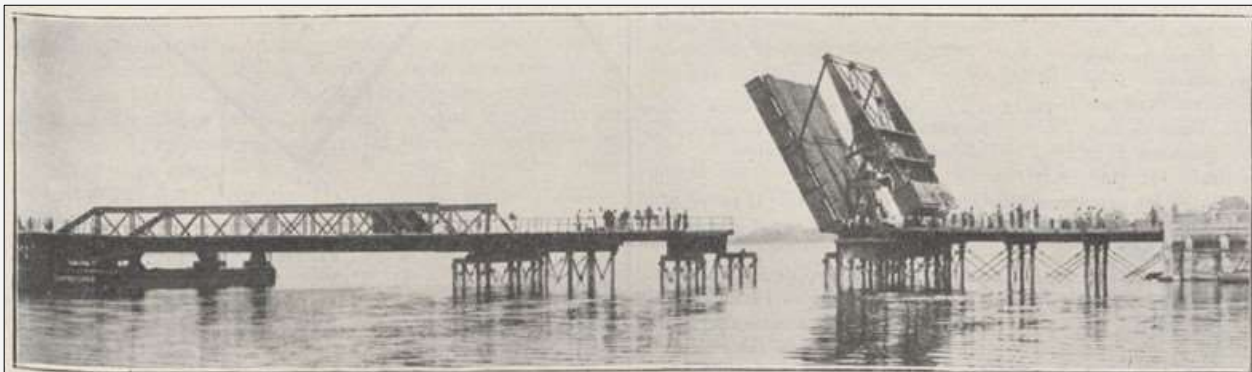


FIG. 13. — Vue du pont flottant, prise du côté d'Abidjan, et montrant la travée basculante et la travée de raccordement.

Dans des pays étrangers :

- Plusieurs viaducs ferroviaires et ponts métalliques de la ligne Linares-Puente Genil, Andalousie, Espagne, (1890)
- Pont de Zéfta Mit Ghamr, gouvernorat de Dakahleya, Égypte (1907)