



Volume : 2
Numéro : 004
Décembre 2025

E-ISSN : 2756-7435



Tous droits réservés

© Département d'Histoire et Archéologie /UJKZ

03 BP 7021 Ouagadougou 03

Tel :

E-ISSN: 2756-7435

Site Web: <https://www.rbha.fr>

COMITE EDITORIAL

Directeur de publication : BANHORO Yacouba

Rédacteur en chef : OUEDRAOGO Yacouba

Rédacteur en chef adjoint : COULIBALY Pon Jean-Baptiste

Secrétaire de rédaction : COULIBALY Hervé Landry

Secrétaires adjoints de rédaction :

- BAZIE Boubié
- KABORE Koudbi

Trésorier : TOUBGA Lassané

Webmaster : FARMA Hantissié Hervé

COMITE SCIENTIFIQUE

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
BANHORO Yacouba, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
BAZEMO Maurice, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
BANTENGA Moussa Willy, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
BEUCHER Benoît, Maître de conférences, Université Paris Cité, France
COMPAORE Maxime, Directeur de recherche, CNRST, Burkina Faso
CISSE Issa, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
COULIBALY Pon Jean-Baptiste, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
DIALLO Hamidou, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheikh Anta Diop, Sénégal
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherche, CNRST, Burkina Faso
ILBOUDO/THIOMBIANO Elise, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
KANE Seydou Oumar, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
KIBORA Ludovic, Directeur de recherche, CNRST, Burkina Faso
ETOU Komla, Professeur Titulaire, Université de Lomé, Togo
KONATE Doulaye, Professeur titulaire, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali
KOTE Lassina, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
KOUAKOU Kouassi Siméon, Professeur titulaire, Université de San Pédro, Côte d'Ivoire
KY Jean-Célestin, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
MAÏGA Alkassoum, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
MANDE Issaka, Professeur, Université du Québec à Montréal (UQAM), Canada
N'DAH Didier, Maître de conférences, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
OUBDA Mahamoudou, Maître de conférences, Université Norbert ZONGO, Burkina Faso
OUEDRAOGO Yacouba, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
PARE Moussa, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire
SEDOGO Vincent, Maître de recherche, CNRST, Burkina Faso
SIMPORE Lassina, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
SISSAO Claude Etienne, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
SODORE Abdoul Aziz, Maître de conférences, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
SOME Magloire, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
SOME Roger, Professeur des Universités, Université de Strasbourg, France
TOME Adama, Maître de conférences, Université Norbert ZONGO, Burkina Faso
ZERBO Yacouba, Professeur titulaire, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso
ZAGRE/KABORE Edwige, Maître de conférences, Université Norbert ZONGO, Burkina Faso

EDITORIAL

Ce numéro 004 du volume 02 de la Revue Burkinabè d'Histoire et d'Archéologie (RBHA) est composé d'une vingtaine de textes de fond qui abordent une diversité de thématiques. On y retrouve, en effet, des thèmes relatifs à l'histoire économique notamment l'histoire de la douane, les échanges commerciaux et la coopération internationale ; l'histoire de la santé, l'histoire des conflits armés, l'archéologie et l'histoire de l'art. Les grandes périodes de l'histoire (précoloniale, coloniale et postcoloniale) sont également couvertes dans ce numéro. Les productions scientifiques contenues dans ce numéro sont le fruit de travaux de recherche individuels et/ou d'équipes de chercheurs. Ainsi, la Revue confirme son ambition d'être un espace de collaboration scientifique internationale et interdisciplinaire.

.

SOMMAIRE

EDITORIAL	IV
L'abri sous roche de Maadaga dans la connaissance du peuplement préhistorique du massif du Gobnangou (sud-est du Burkina Faso)	1
TOUBGA Lassané	
Recherches paléometallurgiques en pays nuni : synthèse des résultats et contribution à l'histoire du peuplement et des institutions sociopolitiques	19
OUÉDRAOGO Wendlarima Hyacinthe	
Être archéologue aujourd'hui : fouilles, responsabilités administratives, gestion du patrimoine culturel.....	37
SIMPORÉ Lassina	
Les précurseurs de l'art de la fonte monumentale en bronze au Burkina Faso.....	53
ZAGRE/KABORE Edwige, SANDWIDI Hyacinthe, KABRE Patrick, TOURE Adama	
Les conflits armés et quête de la paix dans les empires de l'Afrique de l'ouest du XVIIe AU XVIe siècle (Ghana, Mali, Sonrhāï).....	71
Lamine FAYE	
Peleforo Gbon Coulibaly et la préservation des Sénoufo contre la conquête de Samory Toure 1894-1898.....	90
Awa SOROGO, Tiegbe TOURE	
Les enfants-soldats dans les conflits armés en République Démocratique du Congo (1996-2001)	107
SILUE Nahoua Karim, KIENDREBEOGO Salif	
Le célibat dans la conception matrimoniale baoulé, du XVIII^e siècle à la fin de la colonisation française.....	125
KRA Yao Séverin	
Ruben Um Nyobé : La voix de la raison ou la conscience camerounaise vers l'indépendance. Une vision écorchée ?	145
NIAMA Célestin Désiré	
Fonctions socioculturelles et économiques du riz chez les Diola Huluf et Mof-Avvi de la Basse-Casamance de 1895 à 1980	157
MANGA Mohamed Lamine, SARR Madeleine	
Cinquante ans d'intégration en Afrique de l'Ouest : de l'unité promise à la rupture CEDEAO–AES (1975–2025).....	171

TIDJANI ALOU Mahaman, NOUHOUMA MOUSTAPHA Rakia

Monnaie et les échanges économiques dans la partie ouest du bassin du lac Tchad..... 185

ABBA TCHELLOU Aboukar

Les commissions mixtes dans les relations de coopération du Burkina Faso : historique, organisation et importance (1991-2014)..... 200

KIENDREBEOGO Salif, ZOUNDI Ablassé, SAVADOGO Roberto Windassida

Le chemin de fer en Côte d'Ivoire, fondement logique du projet capitaliste colonial entre extraction économique et pouvoir administratif (1895 1920)..... 218

SIDIBE Nohan

La douane française dans la stratégie de lutte contre le commerce anglais en Côte d'Ivoire (XIXe-XXe siècle)..... 237

BAKAYOKO Zoumana

Du monopole à la libéralisation: la CAISTAB et la régulation du marché du cacao en Côte d'Ivoire (1964-1999)..... 253

SORO Nonhontan, YEO Mamadou

Approche critique de la crise du financement des services de santé au Burkina Faso de 1970 à 2005 : quelle contribution des savoirs médicaux endogènes ?..... 275

SIB Sié Moïse, OUÉDRAOGO Boureima

Dynamique de la mendicité des talibés au Burkina Faso : d'une pratique a caractère pédagogique a un problème de société 295

GANSONRE Boukaré

Le chemin de fer en Côte d'Ivoire, fondement logique du projet capitaliste colonial entre extraction économique et pouvoir administratif (1895 1920)

SIDIBE Nohan

Université de San Pedro, Côte d'Ivoire

E-mail : nohan.sidibe@usp.edu.ci

Soumission : 10 octobre 2025

Instruction : 15 novembre 2025

Publication : 20 décembre 2025

Résumé

Cette étude explore comment, entre 1895 et 1920, la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire incarne les logiques du capitalisme colonial français, alliant extraction économique et contrôle administratif. L'approche méthodologique repose sur un croisement critique des archives coloniales (rapports techniques, décrets, données budgétaires) et des travaux scientifiques, afin de saisir le rôle structurant du rail dans la structuration de l'espace colonial. L'analyse retrace les motivations politiques, les choix de tracé et les modalités d'exécution, soulignant le recours systématique au travail forcé et à une rationalité administrative rigoureuse. L'exploitation des données de trafic éclaire l'essor du transport agricole du centre vers le port d'Abidjan. Les résultats mettent en lumière un déséquilibre Nord-Sud marqué, où le rail devient pivot logistique pour l'économie coloniale. Cette infrastructure s'impose ainsi comme un outil de domination, un levier de rentabilité, et un facteur durable de transformation du paysage économique ivoirien.

Mots-clés : Chemin de fer colonial, visée économique, contrôle administratif, travail coercitif, Côte d'Ivoire

Abstract

This study examines how, between 1895 and 1920, the construction of the railway in Côte d'Ivoire embodied the logics of French colonial capitalism, combining economic extraction and administrative control. The methodological approach is based on a critical cross-analysis of colonial archives (technical reports, decrees, budget data) and scholarly works, aiming to understand the structuring role of the railway in shaping the colonial space. The analysis traces the political motivations, route choices, and implementation methods, highlighting the systematic use of forced labor and rigorous administrative rationality. The examination of traffic data sheds light on the rise of agricultural transport from the interior to the port of Abidjan. The results reveal a marked North-South imbalance, where the railway became a logistical pivot for the colonial economy. This infrastructure thus asserts itself as a tool of domination, a lever of profitability, and a lasting factor in transforming the Ivorian economic landscape.

Keywords: Colonial railway, economic imperative, administrative control, coerced labor, Côte d'Ivoire

Introduction

Cette étude a pour objectif général d'analyser les ressorts économiques et administratifs à l'œuvre dans la genèse et la réalisation du chemin de fer colonial ivoirien, de la première idée émise en 1895 jusqu'à l'exploitation généralisée du tronçon Abidjan-Bouaké, achevé en 1912, et ses prolongements jusqu'en 1920. En effet, la Côte d'Ivoire est devenue officiellement une colonie française en 1893, ouvrant la voie à une nouvelle administration coloniale déterminée à structurer le territoire par une politique de mise en valeur rendue possible grâce à la création de plusieurs entreprises privées européennes. L'abondance des ressources naturelles a suscité un vif intérêt chez les grandes firmes capitalistes. Mais le premier mode d'exploitation choisi par ces structures fut la prédation. L'exploitation des produits dits spontanés tels que le bois et le caoutchouc domina ainsi cette économie. Mais les premières entreprises posèrent également les bases d'une économie de plantation dont les principaux produits étaient le café, le cacao, le palmier à huile et le coton. L'une des dominantes économiques de cette première phase d'exploitation coloniale fut incontestablement la traite sur la côte. Ainsi, en échange des produits locaux destinés à l'extérieur, la métropole déversait dans la colonie, des produits manufacturés. Pour assurer la fluidité et la pérennité de ce commerce, l'Etat colonial a engagé des travaux de construction de chemin de fer (L. J. Tokpa, 2010, p.128).

Face à un réseau routier embryonnaire et coûteux, inefficace pour faire remonter les ressources agricoles et minérales vers les ports, le ferroviaire s'impose comme le moyen logistique privilégié pour drainer café, cacao, coton ou bois destinés à l'exportation vers la métropole. À cela s'ajoutait une rationalisation administrative de l'espace colonial : le chemin de fer devait concilier la pacification du territoire, l'intégration des cercles administratifs isolés et la symbolique de la modernisation coloniale.

La problématique centrale peut dès lors être formulée en ces termes : dans quelle mesure la construction du chemin de fer colonial ivoirien, de l'idée initiale formulée en 1895 à l'exploitation opérationnelle du tronçon Abidjan-Bouaké jusqu'en 1920, reflète-t-elle avant tout des objectifs économiques d'évacuation des ressources, par opposition à des motivations administratives et stratégiques de mise en valeur et de pacification du territoire ? Elle articule deux logiques concurrentes : d'un côté, la logique économique prioritaire, orientée vers l'évacuation des matières premières agricoles de l'intérieur vers Abidjan en vue de leur

exportation ; de l'autre, les motifs administratifs et stratégiques souvent invoqués (mise en valeur, pacification, modernisation coloniale), qui servent principalement de justification idéologique aux travaux publics massifs mis en œuvre.

L'approche méthodologique repose sur une triangulation rigoureuse : analyse de rapports de missions et décrets officiels, consultation des archives coloniales (indigénat, emprunts publics, budgets infrastructurels de la RAN), recueil de statistiques techniques et de trafic ferroviaire, et croisement avec des sources secondaires et historiques pour fournir une lecture critique et contextualisée de ce chantier colonial majeur.

L'étude se structure en trois parties. La première traite de la Genèse du projet ferroviaire en Côte d'Ivoire : contexte, enjeux et prémices de l'implantation d'un dispositif stratégique et clé de la mise en valeur (1895-1903). La deuxième partie quant à elle, s'intéresse aux étapes de la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire : entre approche et stratégie de l'administration coloniale (1904-1912). La troisième partie s'intitule : de l'exploitation proprement dite du chemin de fer à la transition vers l'extension vers l'intérieur de la colonie (1912-1920).

1. Genèse du projet ferroviaire en Côte d'Ivoire : contexte, enjeux et prémices de l'implantation d'un dispositif stratégique et clé de la mise en valeur (1895-1903)

Cette partie met l'accent sur la volonté politique de mise en place du chemin de fer en Côte d'Ivoire, les propositions initiales de Marchand et la mission Houdaille, de même que sur la mission Crosson-Duplessis et le choix officiel du tracé Abidjan-Bouaké en 1903.

1.1. De la volonté politique de mise en place d'un dispositif stratégique de la mise en valeur

La construction du chemin de fer s'inscrivait dans la logique de mise en valeur économique et politique de la colonie de Côte d'Ivoire. Elle fut réalisée grâce à la participation conjointe d'une main-d'œuvre locale et d'ouvriers venus d'autres territoires. À travers ces grands travaux, les autorités coloniales entendaient démontrer le double rôle du progrès technique : instrument de civilisation d'une part, et moyen de pacification d'autre part (Z. Semi-Bi, 1975, pp.46-48). Pourtant, l'histoire coloniale présente rarement la construction des chemins de fer en Afrique suivant les mobiles administratifs ou stratégiques, mais plutôt économiques (C. Coquery-

Vidrovitch et H. Moniot, 1974, pp.185-186). C'est dire que ces considérations d'ordre administratif ou culturel ne furent que secondaires par rapport aux rôles assignés aux chemins de fer dans la colonie de Côte d'Ivoire. Il s'agissait d'évacuer les produits ivoiriens vers les côtes et en retour transporter vers l'intérieur les produits manufacturés.

À ce premier objectif vinrent s'ajouter d'autres finalités, notamment le transport des personnes. Cependant, les équipements ferroviaires, tout comme ceux des ports, provenaient essentiellement de l'industrie européenne. Car selon Jules Ferry, « *la question coloniale, c'est pour les pays voués comme le nôtre, par la nature même de leur industrie, à une grande exportation, la question même de débouché* » (J. Ganiage, 1968, p.48). Dans ce domaine la métallurgie française, principale bénéficiaire de l'équipement des colonies, devait fournir des rails, des tubes, des poutrelles, du matériel de toutes sortes. Plusieurs missions se succédèrent dans la colonie pour étudier la possibilité de construction d'un chemin de fer en Côte d'Ivoire.

1.2. Propositions initiales de Marchand et mission Houdaille : tracés envisagés (Grand-Lahou / Comoé, Kong) (1895-1898)

La première proposition formelle d'un chemin de fer en Côte d'Ivoire est attribuée au capitaine Jean-Baptiste Marchand, vers 1895, proposant une route reliant les hautes vallées du Bandama et du Bagoé, traversant le pays Baoulé jusqu'à Kong, grand centre caravanier, dans l'optique d'assurer une liaison entre l'arrière-pays et le littoral (F.J. Clozel, 1906, p.325). En parallèle, l'explorateur Louis-Gustave Binger envisageait une ligne longeant le cours inférieur du Comoé pour rallier les richesses forestières intérieures.

En 1898, sous l'égide du capitaine Houdaille, une mission de reconnaissance technique et topographique a été organisée : elle a étudié un trajet d'environ 90 km entre Alépé (terminus fluvial du Comoé) et Mopé, puis vers le N'Zi, avec des embranchements vers Arrah, Abongoua, et Assié. Cette mission conjointe visait également à identifier l'emplacement optimal pour un port colonial, en évaluant notamment les conditions de navigation de la lagune. Entre 1899 et 1900, les comptes rendus de Houdaille ont souligné l'intérêt de faire partir la voie de Grand-Bassam, bien qu'un embranchement vers Abidjan ait été alors envisagé comme « deuxième urgence »¹⁸⁵. Mais les contraintes budgétaires retardaient tout début de travaux, ne

¹⁸⁵ JOCI, 1904, N°1, pp.4-5.

permettant qu'à la fin 1901 la construction d'un wharf à Grand-Bassam, pendant qu'une mission Aron examine Abidjan comme site portuaire alternatif.

1.3. Mission Crosson-Duplessis et choix officiel du tracé Abidjan-Bouaké en 1903 : autorisations et financement

En 1895, le Capitaine Marchand émit l'idée du tracé d'une ligne du chemin de fer qui irait du port de Grand-Lahou, suivrait la vallée du Bandama pour aboutir au Bagoé, avec un bras qui mènerait à Kong, à proximité des mines d'or du Lobi (F.J. Clozel, 1906, pp.325-326). Dans le même temps, les entreprises commerciales se prononçaient pour une ligne de chemin de fer qui suivrait le fleuve Comoé. En 1898, une mission¹⁸⁶ conduite par le Capitaine du Génie Houdaille, étudiant les conclusions de ces investigations écarta non seulement le projet de tracé du Capitaine Marchand mais trouva également le dernier tracé, celui des commerçants coûteux et peu profitable aux affaires de la colonie. La mission Houdaille proposa donc un autre tracé. Il s'agissait cette fois-ci d'un tracé qui devait partir de Grand-Bassam, remonter le fleuve Comoé jusqu'à Alépé et de là regagner Goliéso sur le N'zi. Un embranchement partant de Memni devait se diriger sur Abidjan, à l'effet de desservir Petit-Bassam (F.J. Clozel, 1906, pp.325-326).

Un projet de port à Petit-Bassam, avec chenal pour conduire les gros vers Abidjan, avait en outre été élaboré par le Capitaine Crosson-Duplessis. Le projet de chemin de fer fut adopté le 18 novembre 1899 par le Comité des Travaux Publics de la Colonie, mais resta lettre morte¹⁸⁷. Sous l'impulsion donnée à la fin de 1902 au programme des Grands Travaux, par le Gouverneur Général Roume une autre mission, dite cette fois-là « *Mission d'études complémentaires* » fut confiée au Capitaine Crosson-Duplessis. Le tracé réalisé par cette mission partait d'Abidjan et devait atteindre le N'zi et le Baoulé¹⁸⁸. Les conclusions de cette mission, conduite après le changement du chef-lieu de la colonie furent approuvées par le Comité des Travaux Publics de la colonie le 27 juillet 1903. Par décret du 6 novembre 1903¹⁸⁹, les travaux de construction du

¹⁸⁶ La Mission Houdaille était composée outre du Capitaine des Génies Houdaille, membre du Comité Technique Militaire et du Comité des Travaux Publics des Colonies, futur Directeur, du Capitaine Crosson-Duplessis, de Thomasset futur responsable du chemin de fer, du Lieutenant Macaire, du médecin Lamy, de 7 sergents et 8 caporaux du régiment des Génies et d'un personnel africain composé de 50 porteurs et de 60 miliciens.

¹⁸⁷ JOCI, 1904, N°1, pp.4-5.

¹⁸⁸ Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

¹⁸⁹ *Idem*.

chemin de fer et de la coupure du littoral de Port-Bouët furent autorisés. Les premiers travaux ont débuté le 12 janvier 1904¹⁹⁰, mais leur réalisation a connu plusieurs étapes.

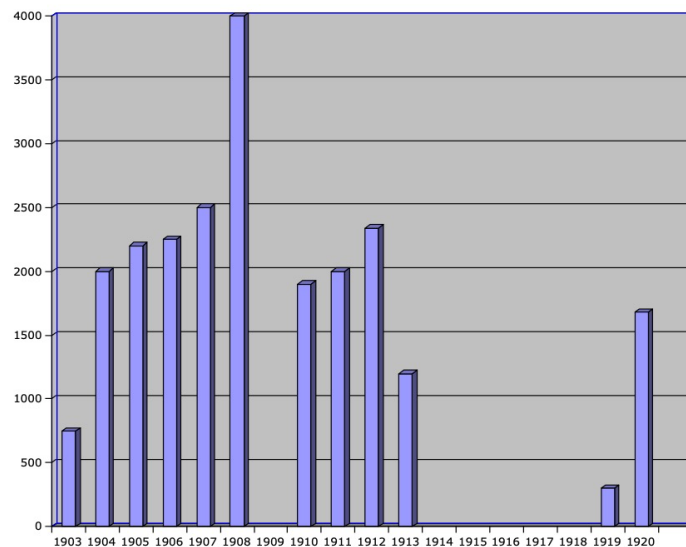
2. Etapes de la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire : entre approche et stratégie de l'administration coloniale (1904-1912)

Il s'agit ici de mettre en évidence l'organisation du chantier et recrutement de la main-d'œuvre, la dynamique d'avancement kilométrique par tronçons, et surtout les obstacles et perturbations à l'approche stratégique de l'administration coloniale.

2.1. Organisation du chantier et recrutement de la main-d'œuvre

Les travailleurs affectés à la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire provenaient aussi bien des villages situés le long du tracé que d'autres régions du territoire, voire de certaines colonies françaises. Le recrutement pour le chemin de fer fut l'un des plus constants de la colonie, comme l'illustre le graphique ci-après.

Graphique n°1 : Évolution des travailleurs africains du chemin de fer de 1903 à 1920.



Source : ANS. K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

Le graphique montre que les premiers recrutements remontent à 1903 et concernaient près de 748 personnes, un chiffre étonnamment faible au regard du démarrage effectif des travaux prévu pour 1904. Pour constituer une main-d'œuvre équilibrée, le capitaine Thomasset avait choisi de recruter à la fois des travailleurs étrangers à la colonie (378) et des travailleurs locaux (370).

¹⁹⁰ JOCI, 1904, N°1, p.4

Dès l'année suivante, le nombre de travailleurs augmenta rapidement, atteignant 2 000 personnes¹⁹¹. Le processus de recrutement prit véritablement son essor en 1908, avec 4 000 travailleurs, soutenu par l'accroissement significatif du parc de traction en 1907. L'exploitation du chemin de fer bénéficiait ainsi d'une nouvelle dynamique, fruit de l'action conjointe des recrutements internes et externes. Cependant, en 1910, ce mouvement connut un ralentissement, le nombre de travailleurs tombant à 1 900¹⁹².

L'arrivée du gouverneur Angoulvant en 1908, avec sa politique particulièrement coercitive, engendra de profondes perturbations dans la colonie. Les populations d'Agboville, notamment les Abbey, sur le territoire desquelles se trouvait la tête de pont du chemin de fer depuis 1906, se soulevèrent contre l'administration coloniale¹⁹³. Par ailleurs, les échos défavorables des chantiers ivoiriens, relayés jusqu'au Dahomey, ainsi que l'interruption de la filière de recrutement des Nagots du Nigeria, traduisirent une désaffection croissante envers le travail sur le rail. Cependant, en 1911 et 1912, le recrutement connut un renouveau significatif, marqué par la mobilisation à grande échelle de travailleurs locaux et de main-d'œuvre étrangère à la colonie, principalement en provenance du Haut-Sénégal et du Niger, notamment de la région de Sikasso¹⁹⁴.

Mais l'avènement du premier conflit mondial constitua un frein à l'évolution globale des recrutements intérieurs. La colonie allait donc se tourner vers les travailleurs Mossi. En 1918, une demande de main-d'œuvre portant sur 1.200 manœuvres était autorisée dans le pays mossi¹⁹⁵. Tout porte à croire, au regard du recrutement de 1920, qu'il se situait entre 1.679 et 1924 personnes¹⁹⁶. Semi Bi Zan (1975, p.172) propose les chiffres de 300 travailleurs en 1919 et 249 en 1920. Si le premier chiffre est repris par Guernier (1949, p.221), en revanche, pour

¹⁹¹Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

¹⁹² *Idem*.

¹⁹³ ANCI. 5KK49 : Colonie de Côte d'Ivoire. Recrutement pour le chemin de fer décembre 1905-1913.

¹⁹⁴ *Idem*.

¹⁹⁵ ANS. K162(26) : Colonie de Côte d'Ivoire. Recrutement des travailleurs-Emigration des Indigènes, mouvement migratoire vers les Colonies étrangères-Transport des Ouvriers saisonniers, 1905-1917.

¹⁹⁶ANS. K 129 (26) : Surveillance de la main-d'œuvre dans les différents chantiers de la Côte d'Ivoire. Rapports d'inspection du travail 1920.

1920, il donne 600 travailleurs. Ce qui est très insignifiant et même contradictoire au regard de l'importance des travaux à réaliser à cette époque.

À titre d'exemple, le seul cercle Baoulé fournit près de 640 hommes pour le chemin de fer en 1919¹⁹⁷. Cependant, dans l'histoire du tracé ferroviaire, les statistiques générales ne tiennent pas toujours compte des travailleurs des zones environnantes, employés comme prestataires, ce qui peut laisser croire que la construction du chemin de fer reposait essentiellement sur une main-d'œuvre étrangère. En réalité, le chemin de fer fut d'abord l'œuvre des populations locales. Du début du tracé jusqu'à l'entretien et l'exploitation des voies, ces populations participèrent activement aux chantiers. Dans un premier temps, les cercles du sud furent sollicités, puis les régions pacifiées et les autres zones du territoire. Les populations riveraines, quant à elles, furent régulièrement mises à contribution. Ces travailleurs locaux furent ensuite rejoints par des ouvriers venus de certains territoires voisins.

Plusieurs exemples de fourniture de main-d'œuvre par cercle montrent que le chemin de fer demeurait avant tout une affaire locale¹⁹⁸. Trois indicateurs permettent d'apprécier l'ampleur du phénomène : le premier concerne la répartition des recrutements jusqu'aux plus petits hameaux ; le deuxième, l'intensité de ces recrutements ; et le troisième, leur importance à l'échelle de la Côte d'Ivoire¹⁹⁹. Ainsi, le recrutement de la main-d'œuvre dans la circonscription de Sassandra en 1905 illustre clairement la méthodologie adoptée et le principe de répartition du fardeau entre tous les Ivoiriens.

Tableau 1 : Répartition du recrutement des manœuvres pour les travaux du chemin de fer entre les villages de la Circonscription de Sassandra 1905

Villages	Chefs	Nombre de travailleurs	Villages	Chefs	Nombre de travailleurs
Victory	S. Niéba	8	Pauli brousse	Bahou	4
Niéga	Dalé Bogré	4	Dabléco	Dagba	2
Niéga	Zégré	4	Niézéco	Zaouri	4
Pauli plage	Diawé	4	Blihiri	Grébo	4
Gouadé	Bogré	2	Dépo dodoco	Tisko	4
Fahé	Tondan	4	Gapé Dépo	Déri	4
Latéko	Yayé	4	Kadropa	Bogri Dablé	8
Bassa	Léké Lowa	4	Kadrocpa	3 chefs	8

¹⁹⁷ *Idem.*

¹⁹⁸ ANCI. 5kk51. Colonie de Côte d'Ivoire. Lettre de l'administrateur de Korhogo à M. le Lieutenant-Gouverneur, Korhogo, le 27 novembre 1907 au sujet des travailleurs déserteurs des chantiers du Railway.

¹⁹⁹ *Idem.*

Boboco	Blowa	4	Dagbégo	2 chefs	4
Vodiéco guikilokpa	Zagbé	4	Groupe Kotrou	5 chefs	12
Gouadé	Dablé	2	Dabléco	Dablé	2
Total					100

Source : ANCI. SS10 (XIV-25-6) : Correspondance reçue de l'Inspection des Affaires administratives au sujet des travailleurs indigènes engagés dans les chantiers forestiers 1904-1909.

Les recrutements évoluèrent très rapidement dans la colonie, prenant parfois un rythme mensuel, voire quotidien. Dans le Nord, où les données sur le recrutement étaient relativement régulières, on relève que, du 1^{er} janvier au 15 novembre 1907, plus de 1 185 travailleurs furent engagés. La répartition par localité était la suivante : Korhogo, 568 ; Dabakala, 300 ; Séguéla, 317. Ces chiffres correspondent à une moyenne mensuelle de plus de 107 manœuvres pour l'ensemble des trois zones, et de plus de 50 pour Korhogo seulement²⁰⁰. Le tableau suivant illustre l'ampleur des recrutements pour le chemin de fer de Côte d'Ivoire entre 1911 et 1913.

Tableau 2 : Recrutement des travailleurs de quelques cercles de Côte d'Ivoire pour le chemin de fer décembre 1911 à août 1913

Cercles fournisseurs	1 ^{er} décembre 1911	1912	1913	Total
Baoulé-Nord		374		374
Baoulé-Sud		503	336	839
Bondoukou		352		352
Haut-Sassandra (Bouaflé)	50			50
Kong		96		96
Korhogo	762	130		892
Mankono		200		200
Touba		150		150
Total	812	1.805	336	2.953

Source : ANCI 5KK49. Recrutement pour le chemin de fer, décembre 1911-1913.

Tous les cercles qui avaient fourni de la main-d'œuvre en 1911 n'étaient pas représentés sur ce tableau qui ne démarre qu'en décembre. Aussi, la situation éparse de ces statistiques est-elle une source complémentaire d'erreurs. Enfin, les recrutements considérés ici concernaient des travailleurs dits « *supplémentaires* ». Ce qui suppose que de nombreux travailleurs étaient déjà sur ce chantier. C'est ainsi qu'il avait été réclamé au cercle du N'Zi-Comoé la fourniture au même titre que les autres cercles des travailleurs en 1911 au chemin de fer. Le railway réclamait à ce cercle 200 travailleurs. Mais l'administrateur de ce cercle indigné s'exclama le 2 septembre de la même année en ces termes : « le cercle a fourni depuis le 1^{er} janvier un peu plus de 6.800

²⁰⁰ ANCI. 5kk51. Colonie de Côte d'Ivoire. Lettre de l'administrateur de Korhogo à M. le Lieutenant-Gouverneur, Korhogo, le 27 novembre 1907 au sujet des travailleurs déserteurs des chantiers du Railway.

individus comme travailleurs au chemin de fer. J'ai de plus à fournir cette semaine 623 porteurs pour le ravitaillement des troupes en opération dans le Haut-Sassandra et le Haut-Cavally »²⁰¹.

L'on remarque à travers ce tableau que la colonie de Côte d'Ivoire fournissait en 1911, 812 travailleurs. En 1912, ce nombre de travailleurs était porté à 1.805 hommes et à 336 hommes en 1913. En 1911, le seul cercle de Korhogo fournissait déjà 762 travailleurs. Les cercles Baoulé fournissaient 877 travailleurs en 1912. En 1919, les cercles du même nom envoyaient 640 hommes sur les mêmes chantiers²⁰². En 1920, ce nombre atteignait 501 travailleurs pour le chemin de fer et la jonction des Lagunes²⁰³. La même année, Odienné fournissait pour le railway 100 personnes²⁰⁴. Ces excès dans le recrutement s'expliquent bien souvent par la personnalité des recruteurs. Certains étaient des militaires réputés pour leur sévérité, voire leur brutalité, lors des opérations de pacification. C'est notamment le cas du capitaine Foussat, qui dirigea à cette époque le recrutement des travailleurs pour le chemin de fer dans le pays Baoulé.

Au-delà du recrutement pour le service d'exploitation, d'autres ouvriers furent mobilisés durant l'entre-deux-guerres pour la construction des voies. À partir de 1919-1920, les manœuvres provenaient principalement de la Haute-Volta, auxquels il faut ajouter des travailleurs locaux souvent non comptabilisés dans les statistiques officielles. Ces divers mouvements de main-d'œuvre, tant locaux qu'étrangers, permettent de mieux comprendre l'ampleur des travaux entrepris et préparent la lecture de l'avancement réel du chemin de fer, tronçon par tronçon.

2.2. Avancement kilométrique par tronçons

Deux principales phases de construction furent observées au niveau de ces travaux. La première phase concernait le tronçon Abidjan-Bouaké et dura de 1904 à 1912. La seconde phase ne débuta qu'à partir de 1919 et se situa au Nord de Bouaké. Pour la première phase qui nous concerne ici, plusieurs sections avaient été autorisées. De ces différentes réalisations, l'on peut retenir les avancées suivantes : de 1904 à 1906, 82 kilomètres construits entre Abidjan et Agboville ; de 1906 à 1910, 99 kilomètres construits entre Agboville et Dimbokro ; de 1910 à 1912, 135 kilomètres construits entre Dimbokro et Bouaké (E. Guernier, pp.221-223).

²⁰¹ ANCI. 5KK49. Recrutement pour le chemin de fer décembre 1911-1913.

²⁰² ANCI. 5KK49 : Colonie de Côte d'Ivoire. Recrutement pour le chemin de fer, décembre 1911-1913.

²⁰³ ANCI. Dossier 5531. Réponse au télégramme n°50 du gouverneur de Côte d'Ivoire à Bingerville sur l'état des recrutements en 1919 et 1920.

²⁰⁴ *Idem*.

Les travaux sur le terrain comprenaient les études de reconnaissance et de levé topographique, le débroussaillage, le déboisement, le terrassement, ainsi que la pose de la voie ferrée. Cette dernière avançait à un rythme moyen d'une trentaine de kilomètres par an. À la fin de 1904, seuls 11,4 km avaient été réalisés²⁰⁵. En décembre 1905, le cumul atteignait 46 km, et vers la fin de 1906, 81,5 km de rail étaient posés en Côte d'Ivoire. En fin 1907, le réseau s'étendait à 104 km. Cette progression régulière fut toutefois interrompue par la révolte des Abbey en janvier 1910. Les travaux reprirent à partir de juillet de la même année, et, à la fin de 1910, la ligne atteignait le point kilométrique 215 (PK 215). En fin 1911, le PK 280 était atteint. Malgré les prescriptions du décret du 31 août 1911 plaçant le terminus du rail à 300 km, les travaux allèrent au-delà des 315 km²⁰⁶. Ainsi, en moins de dix ans, plus 316 kilomètres de voies ferrées avaient été construits dans la colonie (L.J. Tokpa, 2010, p.100). C'est à travers l'exploitation que l'on découvre au mieux les raisons de la création de ce chemin de fer en Côte d'Ivoire.

Les progrès techniques se concrétisent comme suit : 1904-1906 (Abidjan-Agboville) : la voie atteint PK 82, soit 82 km, malgré les difficultés logistiques et sanitaires. La gare d'Azaguié (PK 41) est mis en service en 1905, suivie d'Agboville en 1906 ; 1906-1910 (Agboville-Dimbokro) : 99 km sont construits, jusqu'à PK 183, avec la mise en service d'une gare provisoire à Dimbokro sur la rive gauche du N'Zi ; et 1910-1912 (Dimbokro-Bouaké) : en deux ans, 135 km supplémentaires sont posés jusqu'à Bouaké (PK 316), un tronçon rapidement achevé grâce au relief savannicole favorable, moins dense que les zones forestières précédentes (E. Guernier, pp.224-228). L'inauguration officielle de la gare de Gare de Bouaké le 15 mars 1912 par le gouverneur général William Ponty marque non seulement l'achèvement d'une étape centrale de la construction ferroviaire coloniale²⁰⁷, mais ouvre également la voie aux nombreuses difficultés et perturbations, tant techniques que sociales, qui ont jalonné la poursuite du réseau ferroviaire ivoirien.

²⁰⁵ ANCI. Statistiques des services de chemins de fer en Côte d'Ivoire, 1907-1916.

²⁰⁶ ANCI. Statistiques des services de chemins de fer en Côte d'Ivoire, 1907-1916.

²⁰⁷ Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

2.3. Des obstacles et perturbations à la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire

Le progrès du chemin de fer n'a pas été linéaire, car en janvier 1910, la révolte des Abbey, notamment entre PK 23 et 123, a entraîné la destruction de sections ferroviaires, d'infrastructures, et le décès de l'agent Rubino. Les gares ont été occupées militairement, et les wagons blindés escortés par des tirailleurs sénégalais précédant chaque convoi pour assurer sa protection (L. Gbagbo, pp.15-16). Les destructions et pillages ralentissent fortement la construction jusqu'à juillet 1910, date à laquelle les activités reprennent. En outre, les contraintes sanitaires (quarantaines répétées, fièvre jaune, variole) et les difficultés d'acheminement des matériaux (vu le manque d'un port profond à Abidjan initialement) complexifient la poursuite du chantier. Entre 1904 et 1912, plus de 316 km de voie ferrée sont réalisés, transformant profondément l'espace colonial ivoirien. Malgré des obstacles sociopolitiques et sanitaires majeurs, la RAN réussit à structurer un itinéraire logistique reliant les zones productrices d'intérieur au port de la lagune, offrant une infrastructure cruciale pour l'extraction et l'exportation coloniale. Cette phase initiale établit les fondations techniques, administratives et économiques du réseau, renforçant la présence coloniale tout en facilitant les circulations commerciales et administratives jusqu'à Bouaké (E. Guernier, 1949, pp.221-228). L'administration coloniale a conçu les travaux publics, en particulier la construction du chemin de fer, comme un instrument clé de pacification et de mise en valeur du territoire, inscrivant ces grands chantiers dans un discours de civilisation destiné à légitimer la pénétration coloniale et l'organisation de l'espace ivoirien. Dans cette perspective, la Régie des Chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) fut structurée dès les premières phases de construction à partir de 1903, sous l'égide de décrets autorisant un emprunt public massif (65 M FRF dont 10 M pour la voie ferrée), et comprenant des services dédiés aux infrastructures portuaires, ferroviaires, sanitaires et logistiques, afin d'harmoniser administration coloniale et exploitation économique²⁰⁸.

La mise en œuvre du régime de l'indigénat, combinée à la mobilisation forcée de main-d'œuvre locale et extérieure (Kroumen, Nagots, travailleurs extérieurs recrutés de force ou via des quotas communautaires), fut essentielle pour soutenir ces grands chantiers publics : les villages étaient

²⁰⁸ Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

réquisitionnés pour fournir un nombre déterminé d'ouvriers, sous peine de répressions policières ou militaires en cas de refus (L. J. Tokpa, 2010, pp.99-103). Cette stratégie visait à inscrire l'infrastructure ferroviaire dans une logique coloniale centralisée, où travaux publics, système fiscal, et contrôle administratif convergent pour traduire en actes concrets le projet capitaliste colonial : assurer l'évacuation des ressources naturelles, sécuriser les zones de production et asseoir le pouvoir de l'administration.

3. De l'exploitation proprement dite du chemin de fer à l'extension vers le Nord de la colonie (1912-1920)

Cette rubrique traite de la mise en service du tronçon Abidjan-Bouaké à l'inauguration de la gare de Bouaké, de l'exploitation sous administration coloniale : trafic voyageurs et marchandises, exportation des produits agricoles, déséquilibre Nord-Sud, et de l'impact des premières exploitations du chemin de fer sur le trafic marchandises et le trafic voyageurs.

3.1. De la mise en service du tronçon Abidjan-Bouaké à l'inauguration de la gare de Bouaké

Le 15 mars 1912, la gare de Bouaké fut inaugurée par le gouverneur général William Merlaud-Ponty, marquant l'achèvement officiel du tronçon Abidjan-Bouaké de 316 km (L. J. Tokpa, 2010, p.101) et l'aboutissement de la première phase de la ligne coloniale vers l'intérieur. Installée à 370 m d'altitude, cette gare devint immédiatement le principal terminus nord du réseau ferroviaire ivoirien. Érigée dans un contexte de maîtrise logistique et d'aménagement territorial, elle symbolisait à la fois l'ouverture de la région au transport et au commerce colonial et l'affermissement de l'autorité administrative.

En tant que pivot ferroviaire, Bouaké jouait alors un rôle essentiel dans le trafic voyageurs et marchandises au cœur de l'intérieur ivoirien, ouvrant la région à l'exploitation coloniale. La mise en service de la ligne s'inscrivait dans un contexte logistique complexe traversant des zones forestières difficiles, mais grâce à l'organisation progressive des sections précédemment parsemées de gares telles que Agboville et Dimbokro, la liaison Abidjan-Bouaké devint pleinement opérationnelle (P. Kipré, 1987, p.86). Après les interruptions liées à la Première Guerre mondiale, Bouaké conserva son statut de nœud ferroviaire jusqu'au lancement des extensions vers le nord à partir de 1920.

3.2. Exploitation sous administration coloniale : trafic voyageurs et marchandises, exportation des produits agricoles, déséquilibre Nord-Sud

La mise en service du tronçon Abidjan-Bouaké en 1912 a placé immédiatement la RAN au cœur de l'administration coloniale. La RAN assurait à la fois l'exploitation technique et l'expansion commerciale du réseau ferroviaire sous contrôle colonial. Très rapidement, le trafic ferroviaire devient un vecteur essentiel de transport : dès les premières années, l'acheminement des marchandises agricoles (cacao, café, coton, huile de palme...) convergeant du centre vers Abidjan connaît une croissance régulière, tout comme le trafic voyageur entre les gares intérieures de Dimbokro, Agboville et Bouaké²⁰⁹. La logistique ferroviaire répondait à une priorité coloniale : acheminer les productions ivoiriennes vers la métropole et importer en retour les marchandises manufacturées. L'essentiel des marchandises exportées quittait la gare de Bouaké, via Dimbokro et Agboville, illustrant notamment un déséquilibre Nord-Sud caractéristique du système économique colonial. Les calages techniques du réseau favorisaient les zones de production intérieure au détriment de l'interconnexion intra-coloniale. Dimbokro, par exemple, est devenu dès 1912 le principal point d'expédition de produits tels que la graine de palme, le maïs, le cacao et le coton, tandis que Agboville profitait du cacao à partir des années 1920, bénéficiant directement du tracé ferroviaire (P. Kipré, 1987, p.86).

Cette dynamique s'impose également dans le transport des voyageurs, qui croît tout au long de la période coloniale et post-coloniale, témoignage de la fonction administrative et économique du rail. Le réseau, d'abord conçu pour l'exploitation interne, a fini par devenir un instrument d'intégration coloniale transnationale, reliant l'intérieur ivoirien au Sahel et à la Haute-Volta, tout en dépassant les frontières purement économiques²¹⁰. Au total, sous l'administration de la RAN, l'exploitation ferroviaire (1912-1920) se focalise sur le transport des produits agricoles et de passagers dans un réseau asymétrique : il répond aux exigences coloniales d'évacuation des ressources, renforce l'implantation administrative française, et structure un modèle économique, devenant ainsi un pivot central du système colonial ivoirien.

²⁰⁹ Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

²¹⁰ Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

3.3. Impact des premières exploitations du chemin de fer sur le trafic marchandises et le trafic voyageurs

L'exploitation du chemin de fer a immédiatement suivi l'évolution des travaux. Ainsi, en 1904, le service disposait d'un matériel composé de trois locomotives et de dix wagons. En 1905, le service du chemin de fer fut autorisé à exécuter des transports pour le compte du service local et des particuliers. C'est le début de l'évolution des activités du chemin de fer. La structure devait d'abord chercher à s'équiper pour faire face aux différentes sollicitations puis, accélérer le processus de la construction des voies afin d'exploiter le maximum de lignes possibles. En effet, en 1906, le service reçut 4 wagons, 24 plateformes, 4 voitures pour les voyageurs. En 1907 le parc s'enrichit de 3 locomotives, 4 voitures pour voyageurs et 47 wagons (L. Gbagbo, 1981, pp.15-16). À cette période, la Côte d'Ivoire disposait d'un total de 2 locomotives de 12 tonnes de marque Fives-Lille ; de 3 locomotives Corpet-Louvert de 15 tonnes et d'une locomotive Corpet-Louvert de 17 tonnes. En 1912, le service du chemin de fer disposait de 14 locomotives, 5 voitures à voyageurs et 108 Wagons à marchandises (Z. Semi-Bi, 1975, p.204).

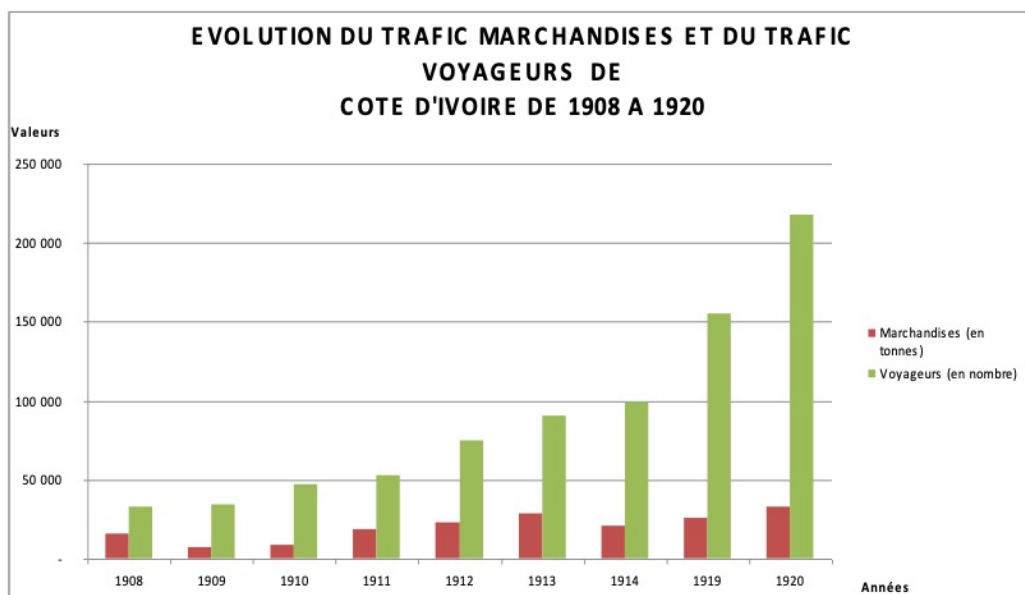
Bien entendu, la longueur des voies exploitables évolua assez rapidement. De 60 km en 1906, la longueur exploitée atteignit 140 km en 1908, soit 233,33 % puis, 316 km en 1912 soit 526,66% de la ligne initiale. En 1908, sept gares étaient fonctionnelles. Il s'agit de la gare Abidjan-lagune, de la gare Abidjan-Ville, de la gare d'Anyama, de la gare d'Azaguié, de la gare de Yapo, de la gare d'Ery-Makougué et de celle d'Agboville (L. Gbagbo, 1981, pp.15-16).

Première structure d'évacuation de grande envergure, le chemin de fer participa de façon exemplaire à l'évolution du trafic des marchandises et des voyageurs. Les marchandises retenues dans les prévisions de la « *Mission d'Etudes Complémentaires* » sur la première section d'Abidjan à Ery-Macougué, longue de 79 km, présentaient pour les exportations une liste de produits variés. Il s'agit, à la descente, de l'huile de palme, des amandes de palme, du bois, du caoutchouc, de la poudre d'or, du bétail, et des produits divers. Les produits importés sont : les tissus, le tabac, le sel, la poudre, les armes, les gins, les matériaux de constructions et les produits divers. Ces différents produits transportés à la montée étaient destinés aux manœuvres, aux habitants des villages proches du chemin de fer ou même à l'administration locale²¹¹.

²¹¹ Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

Pendant la période d'exploitation provisoire, les marchandises de commerce étaient transportées sur les trains de service en même temps que le matériel destiné à l'avancement des travaux. Mais cette liste fut curieusement enrichie jusqu'en 1920 non seulement par la présence d'un produit « *inattendu* » : les voyageurs mais également par des produits alimentaires vendus sur les marchés locaux²¹². Le trafic voyageur évolua en même temps que le trafic marchandise comme l'atteste le graphique suivant.

Graphique n°2 : Évolution du trafic marchandises et du trafic voyageurs due au chemin de fer de Côte d'Ivoire de 1908 à 1920.



Sources : ANCI. Statistiques des services de chemins de fer (1907-1916) ; ANCI. *Annuaire statistiques de L'AOF, 1917-2020*.

Le trafic de voyageurs et de marchandises sur la voie ferrée connaît une évolution rapide entre 1908 et 1920. En 1908, le tonnage transporté s'élevait à 15 519 tonnes ; après une forte chute due à la crise à la gare d'Agboville (7 331 t en 1909, 8 672 t en 1910), il remonte à 18 549 tonnes en 1911²¹³. La révolte des Abbey en 1909-1910, en raison des abus de l'administration coloniale et du travail forcé sur le chantier ferroviaire, avait en effet bloqué le trafic entre le nord et le sud de la ligne, impactant négativement le transport de marchandises. La reprise est rapide dès la fin des hostilités : en 1912, le tonnage atteint 22 881 tonnes, et à la veille de la Première Guerre mondiale (1913) il s'élève à 28 457 tonnes. Une nouvelle baisse

²¹² *Idem.*

²¹³ ANCI. Statistiques des services de chemins de fer en Côte d'Ivoire, 1907-1916.

s'amorce avec le déclenchement de la guerre (20 491 tonnes en 1914), et ce n'est qu'après le conflit que l'activité se renouvelle, atteignant 32 964 tonnes en 1920²¹⁴.

Le trafic voyageur connu quant à lui une évolution régulière. Si en 1908, le trafic était déjà à 32.496 personnes, la crise du monde abbey n'avait pas arrêté ce trafic car à la différence des marchandises qui partaient pour l'essentiel de l'intérieur vers la côte et qui pouvaient être bloquées à Agboville, les hommes eux pouvaient aller d'une gare à l'autre ou faire des portions de chemin à pied. Cela explique sans doute l'évolution du nombre de voyageurs : 47 117 en 1910, puis 74 763 en 1912. À la veille du premier conflit mondial, période marquée par de nombreux recrutements militaires, le trafic a encore progressé, pour atteindre 98 676 personnes²¹⁵. Les recettes issues de l'exploitation du chemin de fer furent importantes. Les résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer montrent que cette structure était pour la Côte d'Ivoire une bonne affaire.

Tableau 3 : Recettes réalisées dans l'exploitation du chemin de fer en Côte d'Ivoire de 1907 à 1920 (en Francs)

Années	Recettes réalisées	Années	Recettes réalisées
1907	305.293	1914	1.058.076
1908	689.331	1915	748.204
1909	783.644	1916	1.064.046
1910	791.373	1917	1.080.306
1911	1.130.878	1918	1.265.437
1912	1.272.652	1919	1.468.102
1913	1.285.090	1920	2.656.946

Sources : ANCI. Statistiques des services de chemins de fer (1907-1916) ; ANCI. *Annuaire statistique de l'AOF, 1917-2020*.

L'on remarque à travers ce tableau, une évolution régulière de ces recettes de 1907 à 1920, sauf de 1914 à 1915 où il y a une légère baisse due à la Première Guerre mondiale. Ainsi, les recettes qui étaient de 689.331 F en 1908, s'élevaient à 1.272.652 F en 1912²¹⁶, pour se situer à 2.656.946 F en 1920. Malgré la guerre, les recettes évoluèrent curieusement. Certes la baisse de 1914 ramena les recettes importantes de 1.285.090 F en 1913 à 1.058.076 en 1914 puis à 748.204 en 1915²¹⁷. Cependant, la hausse de 1916 fit monter les recettes à 1.064.046. Cette tendance fut poursuivie jusqu'en 1920. Ce processus s'explique par le fait que ce fut par le

²¹⁴ ANCI. *Annuaire statistique de l'AOF, 1917-2020*.

²¹⁵ ANCI. Statistiques des services de chemins de fer en Côte d'Ivoire, 1907-1916.

²¹⁶ ANCI. Statistiques des services de chemins de fer en Côte d'Ivoire, 1907-1916.

²¹⁷ *Idem*.

chemin de fer que l'essentiel des produits et des hommes passait. Les excédents de recette étaient de 378.058F en 1911 et de près de 900.000 F en 1920²¹⁸.

Entre 1895 et 1920, le chemin de fer ivoirien s'est révélé être bien plus qu'une infrastructure de transport : il incarnait le cœur du projet colonial français, conjuguant efficacement extraction économique et autorité administrative. Par son tracé et son fonctionnement, il a permis l'évacuation massive des ressources (cacao, café, bois, huile de palme) vers les ports, tout en étouffant les dynamiques locales de production et de reproduction. En parallèle, il a servi de levier de contrôle territorial et social : les gares étaient devenues des centres administratifs, le travail forcé orientait la main-d'œuvre, les autorités coloniales imposaient leur présence jusque dans les villages les plus reculés. Ainsi, loin d'être neutre, ce chemin de fer s'inscrivait dans une logique de capitalisme colonial profondément structurant, où exploitation économique et domination politique se nourrissaient mutuellement. Ce constat invite à poursuivre l'analyse au-delà de 1920, à savoir comment ce chemin de fer ou ses prolongements ont-ils façonné les rapports de pouvoir durant la période de l'entre-deux-guerres ? Quel a été l'héritage matériel, institutionnel et culturel de cette infrastructure dans les décennies suivantes, en particulier à l'aune des mouvements nationalistes et de la transition vers l'indépendance ?

Sources et bibliographie

Sources d'archives

Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI).5KK47 : Colonie de Côte d'Ivoire. Correspondance relative au personnel du chemin de fer de la Côte d'Ivoire 1905.

ANCI. 5KK 48 : Colonie de Côte d'Ivoire. Correspondance relative au personnel du chemin de fer, 1905.

ANCI. 5KK 49 : Colonie de Côte d'Ivoire. Correspondance relative à la main-d'œuvre fournie au chemin de fer par les cercles, 1904-1911.

ANCI. K 123(26) : Colonie de Côte d'Ivoire. Rapports-Missions d'inspections des Colonies ; sur le travail en Côte d'Ivoire, 1907-1919.

ANCI. 5KK49 : Colonie de Côte d'Ivoire. Recrutement pour le chemin de fer, décembre 1911-1913.

ANCI.SS10(XIV-25-6) : Correspondance reçue de l'Inspection des Affaires administratives au sujet des travailleurs indigènes engagés dans les chantiers forestiers 1904-1909.

²¹⁸ ANCI. *Annuaire statistique de l'AOF, 1917-2020*.

ANCI.5kk51 : Colonie de Côte d'Ivoire. Lettre de l'administrateur de Korhogo à M. le Lieutenant-Gouverneur, Korhogo, le 27 novembre 1907 au sujet des travailleurs déserteurs des chantiers du Railway.

ANCI. Dossier 5531. Réponse au télégramme n°50 du gouverneur de Côte d'Ivoire à Bingerville sur l'état des recrutements en 1919 et 1920.

ANCI. Statistiques des services de chemins de fer en Côte d'Ivoire, 1907-1916.

ANCI. Annuaire statistiques de l'AOF, 1917-2020.

ANCI. JOCI, 1904, N°1, p.3.

Archives Nationales du Sénégal (ANS). K126 (32) : Colonie de Côte d'Ivoire. Divers rapports sur le fonctionnement et les activités du chemin de fer, 1903-1920.

ANS. K162(26) : Colonie de Côte d'Ivoire. Recrutement des travailleurs-Emigration des Indigènes, mouvement migratoire vers les Colonies étrangères-Transport des Ouvriers saisonniers, 1905-1917.

ANS. K129(26) : Surveillance de la main-d'œuvre dans les différents chantiers de la Côte d'Ivoire. Rapports d'inspection du travail 1920.

Bibliographie

CLOZEL François-Joseph, 1906, *Dix ans à la Côte d'Ivoire*, Paris, Challamel.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine et MONIOT Henri, 1974, *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, Paris, PUF.

GANIAGE Jean, 1968, *L'expansion coloniale de la France sous la Troisième République (1871-1914)*, Paris, Payot.

GBAGBO Laurent, 1981, « Note sur la mise en place des structures coloniales d'exploitation économique de la Côte d'Ivoire 1899-1908, *Godo-Godo, Bulletin de l'IHAAA*, n°7, pp.12-39.

GUERNIER Eugène(S/D), 1949, *Encyclopédie de l'Empire Français. Encyclopédie Coloniale et Maritime AOF*, Paris, 2vol.

KIPRE Pierre, 1987, *Mémorial de la Côte-d'Ivoire*, t2, Abidjan, AMI.

SEMI-BI Zan, 1975, *La politique coloniale des travaux publics en Côte-d'Ivoire 1900-1940*, Abidjan, Annales de l'Université d'Abidjan, n° spécial.

TOPKA Lépé-Jacques, 2010, *La main d'œuvre indigène des exploitations agricoles et forestière de Côte d'Ivoire (1893-1960)*, thèse d'État d'histoire, Abidjan, Université de Cocody, p.1045.