

Les gares secondaires du rail dans le développement socio-économique de la Côte d'Ivoire : 1903-1928

Alphonse N'goran BROU

Université Alassane Ouattara de Côte d'Ivoire

Département d'Histoire

brou0540@gmail.com

Résumé

Séduite par les richesses économiques de la Côte d'Ivoire, l'administration coloniale l'érige en colonie française le 10 mars 1893. Cet article met en relief le rôle déterminant de ces gares secondaires ferroviaires dans le développement socio-économique de la colonie ivoirienne. L'étude s'appuie sur l'analyse et la critique des sources d'archives, des ouvrages, des thèses, et des publications scientifiques. En effet, après l'érection du territoire de la Côte d'Ivoire en colonie française le 10 mars 1893, l'administration coloniale construit le chemin de fer à partir de 1903 pour faciliter l'évacuation des produits naturels locaux et autres et la distribution des marchandises européennes. Des gares de train principales et secondaires naissent en ce sens. Localisées dans les subdivisions administratives et/ou dans les villages de tailles moyennes, les gares secondaires, véritables relais des gares principales et hauts lieux de rencontre et de socialisation par excellence, constituent des relais de charges, de décharges, d'entrepôts des produits locaux et de distribution de produits européens de proximité, qui ont stimulé la vie socio-économique des localités du rail et par ricochet celle de la Côte d'Ivoire.

Mots clés : Gares secondaires – développement – rail– Côte d'Ivoire– socio-économique

Abstract

Seduced by the economic wealth of Côte d'Ivoire, the colonial administration made it a French colony on 10 March 1893. This article highlights the decisive role of these secondary railway stations in the socio-economic development of the Ivorian colony. The study is based on the analysis and critique of archival sources, books, theses and scientific publications. Indeed, after the erection of the territory of Côte d'Ivoire as a French colony on 10 March 1893, the colonial administration built the railway from 1903 to facilitate the evacuation of local and other natural products and the distribution of European goods. Main and secondary train stations were created for this purpose. Located in the administrative subdivisions and/or in medium-sized villages, the secondary stations, which were real relays of the main stations and high places of meeting and socialization by excellence, constituted relays of loads, dumps, warehouses of local products and distribution of European products of proximity, which stimulated the socio-economic life of the localities of the railroad and by ricochet that of the Ivory Coast.

Key words: Secondary stations - development - track - Ivory Coast - social-economic

Introduction

Par le décret du 10 mars 1893, la Côte d'Ivoire est érigée en colonie sous tutelle de la France. Par ce décret, l'administration coloniale a mis en place tous les moyens aussi bien financiers que matériels pour exploiter les richesses naturelles, agricoles et minières des différentes zones du territoire. Pour mener cette politique d'exploitation, la construction des infrastructures économiques comme le chemin de fer fut la clé de voûte (A. Brou, 2014 : 1). Les travaux de construction du chemin de fer commencés en 1903 (C. Aubertin, 1980 : 16) progressent du sud au nord, malgré des interruptions dues aux deux conflits mondiaux, aux obstacles et à l'hostilité de certaines populations locales telle la révolte des Abbeys en 1909 (F. Dagnogo et al., 2012 : 2). Dans la phase d'exécution, il est égrainé des « gares en particulier des gares secondaires du rail les plus nombreuses ».

En effet, situées dans les subdivisions administratives et/ou dans les villages de tailles modestes, les gares secondaires du rail sont de véritables relais des gares principales et hauts lieux de rencontre par excellence. Elles constituent des points nodaux des trains, des points de rupture de charges, de décharges, d'entrepôts des produits locaux et surtout de distribution de produits européens de proximité. Ces produits ont stimulé sans aucun doute la vie socio-économique des localités traversées par le rail et par ricochet celle de la Côte d'Ivoire. Gares d'escale du train, elles sont d'une part, des lieux de concentration de multiples activités comme les transports, la manutention et les commerces ; d'autre part, des lieux de brassage de populations venues des horizons divers. Lieux d'échanges économiques, ces petites gares du rail ont la réputation d'être de véritables pôles d'attraction et de fixation des peuples engendrant la naissance de quartiers voire des villes. Elles constituent des moyens de drainer dans des conditions acceptables toutes les productions vers les points d'exportation comme les wharfs et le port pour la métropole (K. Coulibaly, 2012 : 62). Pour l'auteur, grâce à ces petites gares ferroviaires, le commerce connaît non seulement un accroissement spectaculaire entre la Côte d'Ivoire et la France, mais, aussi, et surtout, entre les villes du Sud et celles de l'intérieur du pays. Il s'en suit l'essor de toutes les branches de production du territoire ivoirien. Ce progrès prend son envol en 1903, date du décret autorisant la construction du chemin de fer, pour atteindre la phase d'accélération en 1928, année marquant la création de la gare de train de Tafiré. Dès lors, quel fut le rôle des gares secondaires dans le développement socio-économique de la Côte d'Ivoire entre 1903 et 1928 ?

L'objectif est de montrer que les gares secondaires du rail sont des instruments efficaces de développement socio-économique de la Côte d'Ivoire. Cette étude s'appuie sur des sources d'archives, ouvrages, thèses et publications scientifiques portant sur le rôle de ces

gares du rail. Après le traitement des données recueillies et l'analyse critique des documents basée sur la comparaison, la confrontation et le recoupement des informations, l'étude montre que ces gares ont joué un rôle important dans le développement socio-économique du pays. Elle traite d'abord, les raisons et la mise en place des gares secondaires à partir de 1903, ensuite, le rôle de ces petites gares dans l'essor socio-économique du pays et, enfin, l'impact sur la croissance des villes qui les abritent.

1- Les raisons et la mise en place des gares secondaires à partir de 1903

Ici, il s'agit d'abord, d'analyser les raisons économiques de la mise en place des gares secondaires le long du rail, ensuite, d'indiquer les raisons militaires qui ont justifié la création de ces gares du rail et, enfin, d'indiquer les missions de ces gares secondaires du rail.

1.1. Les raisons économiques de la mise en place des gares secondaires

Les efforts déployés par les administrateurs français pour exploiter et évacuer les richesses naturelles et agricoles de la Côte d'Ivoire vers les points d'exportation ont coïncidé avec l'âge d'or du chemin de fer en Europe. Le chemin de fer apparaît donc comme l'un des modes de transport le mieux adapté pour exécuter la politique coloniale de mise en valeur de la colonie ivoirienne. Envisagée en 1895, pour la première fois par le Capitaine Marchand, la construction de cette voie ferrée en Côte d'Ivoire est à nouveau évoquée en 1898, lorsque le Capitaine du génie Houdaille fut chargé sur place d'une importante mission d'étude (A. Brou, 2014 : 9). Les missions d'exploration entreprises par Louis Gustave Binger et Treich-Laplène ont permis à la France de faire une description du territoire et d'avoir une idée des nombreuses potentialités naturelles et agricoles. Partant, elle décide de réaliser des moyens de transports plus adéquats répondant aux besoins du colonisateur (A. Brou, 2014 : 2). Pour accompagner la politique coloniale le chemin de fer apparaît donc plus qu'indispensable.

Le chemin de fer est appelé à devenir "l'épine dorsale" des transactions économiques entre la colonie ivoirienne et les pays du sahel, sa construction est confiée à une équipe composée des Capitaines Crosson-Duplessis, Thomasset et le Lieutenant Macaire, le médecin Lamy, sept sergents et huit Caporaux choisis dans le régiment du génie et enfin un personnel africain composé de 110 unités dont 50 porteurs et 60 miliciens (C. Namlamban, 1985 : 114). Grâce aux missions du Capitaine Houdaille en 1898-1899 et de Crosson-Duplessis en 1903, les travaux débutent le 12 Janvier 1904. Deux ans plus tard, le chemin de fer atteint Agboville (A. Brou, 2018 : 188). Gabriel Angoulvant prenant son commandement en 1908, déplore que la majeure partie du pays échappe encore aux bienfaits du commerce et de l'impôt. Pour

remédier à cela, il a fait accélérer les travaux du chemin de fer. Les cercles ayant eu le privilège d'être traversés par la voie ferrée devraient être organisés de façon à utiliser au mieux cet instrument de communication en dirigeant vers les stations ou gares, par un réseau de routes appropriées, la production des territoires qui l'avoisinaient. Les postes administratifs secondaires sont tous situés sur la grande ligne, à 50 km environ de chaque grande zone dont le développement commercial est ainsi assuré grâce aux routes convergeant vers elles. Après, Bouaké en 1912, la voie ferrée atteint Katiola en 1923, Tafiré en 1928 et Bobo-Dioulasso en 1934 (C. Aubertin, 1983 : 29). Partant, le chemin de fer comme moyen de transport dont l'efficacité est prouvée aussi bien, en Europe qu'en Amérique, doit drainer avec ses gares les richesses des zones de savane et de forêt qu'il traverse. La création gares a favorisé l'installation de nombreuses maisons de commerce comme l'Africaine Française ; de la Compagnie de Kong ; de la CFAO¹ ; de la compagnie King and Woodin ; A. de Tessières et Garde ; Devers et Chaumet ; SCOA² ; de la Maison Cohen ; etc. (B. Kouamé, 2015 : 277).

La traversée des villes par le train permet le drainage des matières premières de toutes les zones vers le port d'Abidjan inauguré en 1921, et la redistribution des produits manufacturés vers toutes les autres régions du pays. Le chemin de fer est particulier, car, il est à voie unique (K. Coulibaly, 2012 : 62). Cette spécificité a imposé à l'administrateur colonial de créer des gares en particulier des gares secondaires le long du rail d'Abidjan à Ouagadougou et à des distances rapprochées (15 à 20 km). Quels sont alors les raisons militaires qui justifient la création de ce chapelet de gares secondaires ?

1.2. Raisons militaires de création des gares secondaires le long du rail

Selon K. Coulibaly (2012 : 62), plusieurs raisons militaires justifient l'implantation des gares secondaires le long du rail. D'abord, il y a la nécessaire sécurisation des trains grâce à la bonne organisation des croisements et des secours. Ensuite, s'ajoute la maintenance continue de la voie ferrée en tous lieux et en tout temps. Enfin, l'on note la facilitation des interventions pour les dépannages et les réparations des trains (K. Coulibaly, 2012 : 62). Avec ces mesures militaires, la capacité permanente d'exploitation de la voie et des trains est assurée. Cependant, si l'on analyse ces raisons, il est évident que celles-ci ne suffisent pas, pour encourager la création des gares de train. Pour M. Ouattara (2019 : 91), le facteur économique est l'une des motivations qui a animé les Français. Ils ont étudié les possibilités de faire du commerce et ont relevé que le territoire ivoirien offrait de grandes potentialités

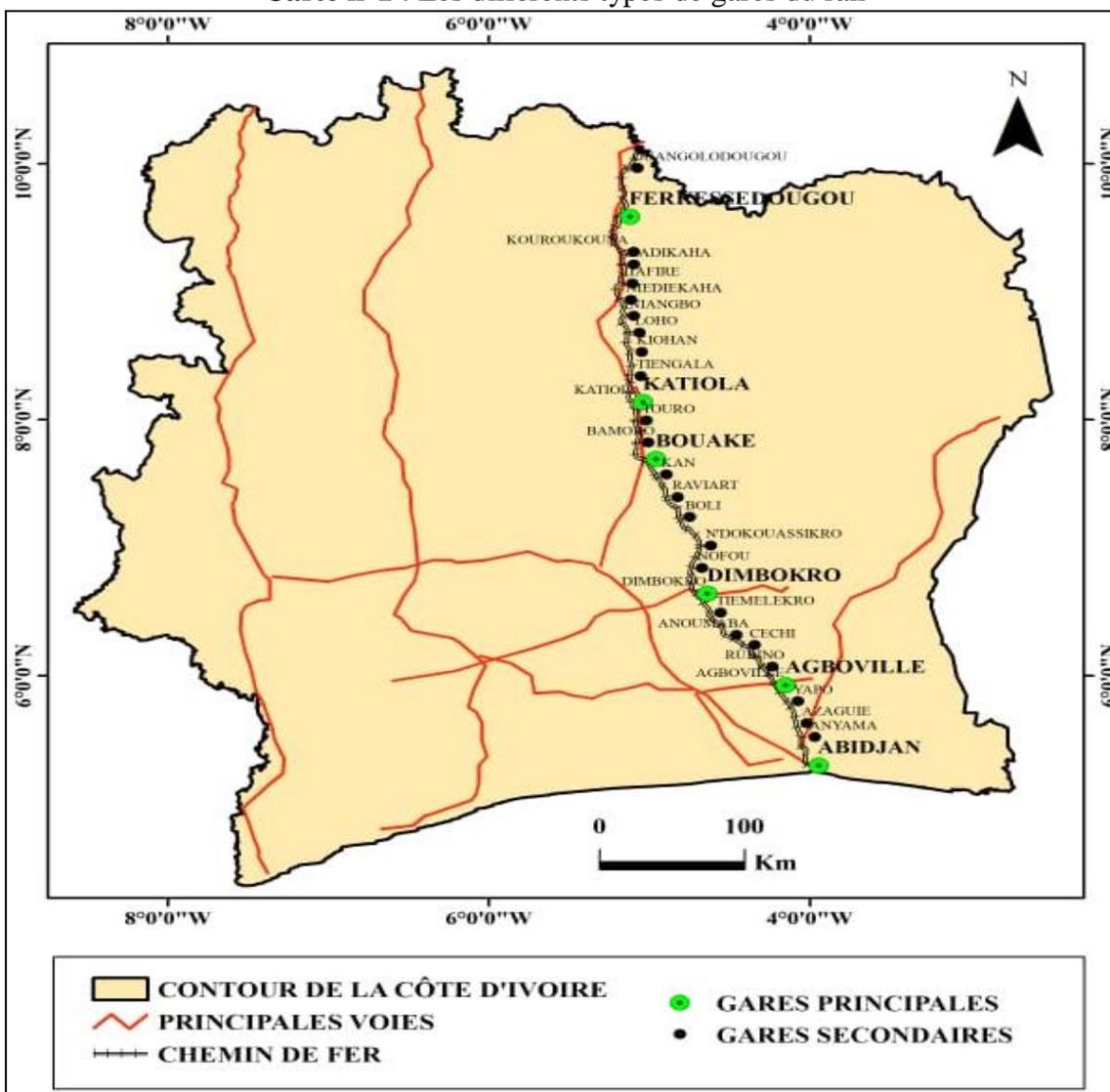
¹ Compagnie Française de l'Afrique Occidentale

² Société Commerciale de l'Ouest Africain

économiques à savoir ses matières premières naturelles, agricoles et minières. À cet effet, le rapport Hubert (1903 : 7-8) évoque l'abondance des richesses qui comprennent le latex, les palmistes, le riz, le sorgho, que la nature africaine voire ivoirienne offre ; que les voies de communication doivent d'abord drainer sans rien attendre en retour car elles sont conçues pour alléger le pays des excédents. Ces voies de pénétration économique constituent en réalité une sorte de colonne vertébrale entre les possessions côtières et celles de l'hinterland. Tous ont été unanimes que seules les voies de pénétrations peuvent favoriser la mainmise européenne sur les ressources locales ivoirienne. Voilà pourquoi, pour qu'une colonie prospère, il faut pouvoir y pénétrer, y rayonner et s'y livrer à un trafic normal avec des moyens normaux (M. Ouattara, 2019 : 93).

Par ailleurs, entre 1892 et 1900, le mouvement commercial de la Côte d'Ivoire s'est accru d'environ 10% par an (E. Maestri, 1976 : 89). La réalisation de la voie ferrée doit dynamiser le commerce en levant deux obstacles majeurs : difficulté du transport et le problème des intermédiaires. Dès lors, la voie ferrée devint l'un des modes de transport le plus adéquat et adapté à la pénétration et, surtout, au développement du commerce (M. Ouattara, 2019 : 91). C'est ainsi que, l'administration coloniale, pour rendre plus dynamique le train dans son rôle d'évacuateur des richesses du pays vers le Sud portuaire et de convoyeur des produits manufacturés européens vers les zones de l'intérieur, fit construire des gares, notamment des gares secondaires le long du rail d'Abidjan jusqu'à Laleraba (**carte n°1**).

Carte n°1 : Les différents types de gares du rail



Source : K. Coulibaly, 2012 : 63

La construction de cette voie ferrée et des accessoires³ a eu recours à une importante main-d'œuvre formée venue des autres colonies françaises, notamment du Dahomey. L'administration coloniale fit aussi appel à des travailleurs guinéens et libériens entre 1904 et 1906. À ces travailleurs étrangers, s'ajoutent des nationaux (E. Maestri, 1976 : 192). Les données mentionnées dans le tableau n°1, montrent l'évolution des travailleurs du rail.

Tableau n°1 : Évolution des travailleurs du chemin de fer (1903-1908)

Années	1903	1904	1905	1907	1908
Travailleurs	754	1500	2200 ⁴	2500	4000

Source : E. Maestri, 1976 : 191 ; Semi-Bi Zan, 1973-1974 : 169 ; M. K. Ouattara, 2019 : 180

³Poser les rails, les magasins, les maisons des travailleurs européens, les stations ou gares de train, etc.

⁴En 1904, la colonie du Dahomey fournit de 400 à 600 Nago. Un an après, sur les 2200 travailleurs africains des chantiers de la construction du chemin de fer, 1200 furent dahoméens. (Semi-Bi Zan, 1973-1974 : 169).

Ce tableau montre bien la croissance continue de la main-d'œuvre employée pour la construction du chemin de fer et ses accessoires. L'on est passé de 754 travailleurs en 1903 à 4000 voire quintuplé en 1908. Chaque gare du rail rayonne sur un périmètre régional plus ou moins grand, car elle constitue la porte d'accès aux meilleurs moyens de communication et de transport, à la fois efficaces et peu chers. Les gares secondaires du rail attirent du monde : des commerçants, des artisans, des transporteurs, des voyageurs, des agriculteurs, des migrants. Tout comme le chemin de fer, les gares connaissent une dynamique socio-économique qui favorise leur croissance démographique et urbaine (K. Coulibaly, 2012 : 63). En tenant compte de la période de l'étude, il convient d'indiquer qu'une hiérarchie est donc établie entre les gares du rail. En effet, sur la base de l'importance des voyageurs, du trafic des marchandises et la position géographique stratégique desdites gares, deux catégories ont été distinguées. Outre les gares d'Abidjan, Agboville, Dimbokro, Bouaké, Katiola et Ferkessedougou qui sont les grandes ou principales gares, les autres sont des gares secondaires du rail (K. Coulibaly, 2012 : 66), lesquelles gares sont devenues des instruments efficaces qui stimulent la vie socio-économique de toute la colonie ivoirienne.

2. Les gares secondaires du rail, des instruments efficaces du développement socio-économique de la Côte d'Ivoire

Ces gares secondaires du rail devinrent des instruments de transactions commerciales, en servant d'une part, des stations de charges et de décharges, d'entrepôts, de distributeurs et d'évacuateurs des produits et d'autre part, des pôles de diversification des activités socio-économiques dans toute la colonie et au-delà de ses frontières.

2.1. Des relais de charges, de décharges, de stockage, d'évacuation des produits locaux et de distribution des produits manufacturés européens

Comme indiqué précédemment, toutes les gares du rail et les gares secondaires en particulier, sont des lieux de concentration des activités économiques telles le commerce et les transports. Par ailleurs, ces gares secondaires constituent de réels pôles de relais des gares principales, mais aussi, et surtout, des traits d'union entre les grandes zones de production agricole et le port d'Abidjan (Transport et TIC, 2017 : 2). Selon A-M Cotten (1972 : 460), elles augmentent de manière exponentielle la valeur et l'efficacité des transports des produits locaux à exporter vers les wharfs⁵ et le port en facilitant le chargement et le déchargement, le stockage des produits, et aussi, la distribution des produits manufacturés européens. Pour elle,

⁵Il s'agit, notamment des wharfs de Grand-Bassam et d'Abidjan

comme les villes, les gares secondaires sont des entrepôts pour les produits de la traite tels le café et le cacao acheminés vers Abidjan et les produits importés. Ces gares sont en relation avec le développement des voies de communication et la distance par rapport à Abidjan. En tant que gare principale, Dimbokro, fut le lieu d'entrepôt des grandes productions de traite provenant de Bongouanou, de Ouellé, de Bocanda, avant l'acheminement sur le port d'Abidjan (A. Brou, 2014 :7). Elle a servi de liaison entre ces localités de grandes productions agricoles et Abidjan. Le train relie les gares secondaires⁶ à la capitale Abidjan. Le trafic du chemin de fer est organisé par des trains pour le transport de passagers appelé train-passagers et ceux de marchandises (C. Gnahin, 2019 : 162).

Afin de constituer des carrefours de transactions incontournables, les gares secondaires du chemin de fer sont dotées de nombreux édifices. Ainsi, des entrepôts sont construits dans les gares du rail dans l'objectif de stocker les produits à exporter et les marchandises importées d'Europe. Aussi, des bâtiments à usages commerciaux sont construits autour de ces gares. Tout ceci a fait des gares secondaires, de grands centres commerciaux voire des lieux d'intenses relations entre Européens et Africains (M. Ouattara et F. Kissy, 2020 : 514). Elles ont facilité l'écoulement des produits destinés à l'exportation dont les caoutchoucs, plumes, bois, cacao, bananes, peaux d'animaux, ivoires, graines de palmistes, oléagineux, du coton égrené, noix de cola, etc. (G. Angoulvant, 1908 : 77 ; E. Maestri, 1976 : 440). À l'inverse, les trains transportent les produits manufacturés d'Europe pour les entreposer et distribués sur toute l'étendue du territoire ivoirien, mieux, au-delà des frontières. Ce mouvement de flux et reflux a favorisé le développement des activités commerciales.

2.2. Gares secondaires, lieux de l'essor des activités commerciales et sociales

Pour M. Ouattara et F. Kissy, (2020 : 513), l'homme cherche à réduire la durée et le coût des déplacements. Ils indiquent que les gares secondaires du rail paraissent les canaux idéals qui lui permettent de gagner du temps et d'exercer des activités commerciales sans aucune contrainte de moyen de transport et de distance. Par ailleurs, ils mentionnent que, comme le chemin de fer, les gares secondaires contribuent dans une certaine mesure à l'organisation des territoires. Tout comme le chemin de fer qui est perçu comme le vaisseau sanguin du corps-terre, des pays et des régions ; les gares secondaires du rail constituent des points nodaux de communication et d'échanges commerciaux (M. Ouattara et F. Kissy, 2020 :

⁶Ce sont : Anyama, Azaguié, Yapo, Rubino, Céchi, Anoumaba, Tiémélékro, Nofou, Ndokouassikro, Raviart, Kan, Bamoro, Touro et Tafiré.

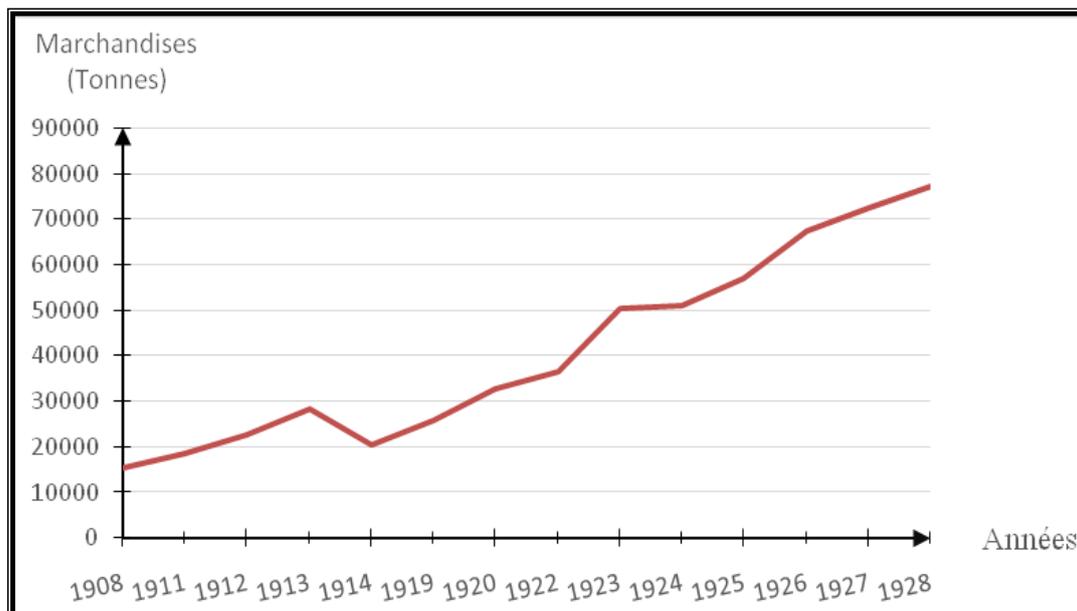
513). Avec leur particularité d'organisation spatiale et leur impact sur les activités, ces gares du rail jouent un rôle important dans le développement socio-économique du pays.

Ces gares constituent des carrefours importants de transactions commerciales et d'autres activités génératrices de revenu. Les produits sont acheminés en direction des gares du rail, lieux de rupture de charges et de décharges. Elles constituent aussi des points de convergence des produits des grandes régions de production. Ainsi, les petites gares se transforment en de véritables nœuds indispensables pour les transactions coloniales. Si la voie ferrée jouit d'une importance pour les administrateurs français, il est certain que, cela est dû au rôle joué par ses nombreuses gares secondaires. Selon C. Gnahin, (2019 : 104), de nombreuses localités du rail doivent leur naissance grâce à la présence d'une gare de train ou la proximité de celle-ci. Tandis que des villes d'Abidjan et Bouaké ont assis leurs statuts de pôles économiques grâce à la présence du chemin de fer (F. Dagnogo et al, 2012 : 3), les centres commerciaux d'Anoumaba et Tiémélékro, implantés le long de l'axe ferroviaire, furent favorisés par la présence de gares du rail (S. P. Ekanza, 1983: 565). Grâce à la présence de la voie ferrée, les autres petites villes traversées comme Anyama, Azaguié, Yapo, Rubino, Céchi, Ndokouassikro, Raviart, Kan, Bamoro, Tafiré et leurs régions environnantes ont bénéficié des gares du rail. Elles ont favorisé le développement socio-économique de ces localités et leurs régions satellites.

Un des principaux facteurs permettant à une localité ou une région de se développer est le désenclavement. L'existence d'une gare de train dans une localité, bien desservie par les moyens de transports comme les routes, fait de celle-ci une zone polarisatrice des aires de marchés, et donc une zone d'attraction des populations à la recherche d'activités génératrices de revenus et de mieux-être (M. Ouattara et F. Kissy, 2020 : 513). Dans la partie sud de la colonie, en l'absence de réseau routier fiable, toutes les productions des localités environnantes comme Bongouanou, Moronou, Daoukro, Kotobi, Mbatto et Daoukro convergèrent vers deux principales gares à savoir Agboville et Dimbokro (F. Dagnogo et al., 2012 : 3). Plaques tournantes du commerce, ces deux gares ont favorisé l'arrivée des grandes maisons de commerce citées plus haut. Afin de mieux exporter le café et le cacao du cercle du N'Zi-Comoé, des pistes sont ouvertes et liaient les gares d'Anoumaba et Tiémélékro à la gare de Dimbokro, gare principale du Baoulé-sud. Servant de lieux de rassemblement, de stockage, de transit, de redistribution et aussi de point d'accès à la région, ces deux gares deviennent les points uniques de convergence de toute une région. Elles ont contribué à la création d'une région de plantation et ont favorisé la richesse de l'arrière-pays. Cet essor a été favorisé par la proximité du chemin de fer (F. Dagnogo et al., 2012 : 4). Partant, les commerçants européens

et Syro-libanais installent leurs succursales à proximité de chaque gare ferroviaire. Chaque opérateur avait son propre système d'organisation commercial. Dans ce système commercial, les gares ferroviaires occupent une place importante. Elles constituent des pièces maîtresses dans l'acheminement et la distribution des marchandises. La courbe n°1 donne l'évolution du trafic des marchandises de 1908 à 1928. Elle indique le poids des gares de train dans le trafic des marchandises depuis la création des gares d'Anoumaba et Tiémélékro.

Courbe n°1 : Courbe d'évolution du trafic marchandise exprimé en tonnes de 1908 à 1928



M. Ouattara et F. Kissy, 2020 : 513. Semi-Bi Zan, 1973-1974 : 332

Les gares du train constituent de véritables nœuds de communication où se rejoignent plusieurs routes. Le rôle de ces gares est essentiel dans l'acheminement des marchandises importées, ainsi que des produits à destination d'Abidjan telles les denrées alimentaires, le bétail, les poissons, etc. La voie ferrée à travers la présence de ses petites gares génère assez d'activités génératrices de revenus (M. K. Ouattara et F. Kissy, 2020 : 514). L'on note qu'à côté du commerce, des secteurs primaire et secondaire, les gares d'Azaguié, de Yapo, de Céchi, d'Anoumaba, Tiémélékro, Ndokouassikro, Boli, Raviart, Kan, Bamoro et Tafiré ont contribué à la valorisation du secteur informel. Toutes les gares secondaires constituent des cités cosmopolites où les populations des colonies voisines viennent y chercher un emploi rémunérateur. À défaut d'être embauchées dans une usine, une maison de commerce et une plantation, elles développent des activités annexes. L'on assiste à l'essor du commerce de petit détail exercé par des commerçants africains. De fait, les gares sont de véritables pôles d'attraction démographique et connaissent une croissance avec la création des quartiers.

3. L'impact des gares secondaires sur la croissance ou l'évolution des villes traversées

La présence des gares au sein des villes traversées par les rails a changé le destin de la plupart de ces villes et leurs localités satellites. Ici, il s'agit de montrer l'influence des gares secondaires sur la croissance ou l'évolution des villes et régions

3.1. Le développement des villes-gares secondaires et localités satellites

L'un des faits marquants dans l'histoire du développement socio-économique de la Côte d'Ivoire a été la construction du chemin de fer. Indiqué plus haut, dès son érection en colonie française, le colonisateur a manifesté le besoin de la doter de moyens de transport adéquats pouvant relier d'une part, la côte ivoirienne aux régions de l'intérieur et d'autre part, au bassin du Niger. Point de jonction entre le port d'Abidjan et les grands axes routiers, il est à l'origine du développement socio-économique des villages et localités traversées. Les gares secondaires du rail doivent leur essor aux trains quotidiens qui y passent (M. Ravi, 1977 : 52). Par ailleurs, les villes-gares secondaires sont les principales bénéficiaires de ce moyen de transport. Elles sont presque toutes nées de la création du chemin de fer, mais aussi, du trafic commercial intensif. Leur développement en dépend si étroitement qu'on les a qualifiées de « *villes du rail* » (A. Koffi, 1978 : 75). Ainsi, le chemin de fer a créé ces villes traversées et les a consacrées comme d'importants nœuds socio-économiques et comme des capitales régionales des localités du rail. D'un but militaire, au début de la colonisation, il s'est révélé d'un intérêt économique, car il a permis d'évacuer les principaux produits agricoles dont les livraisons aux autorités françaises sont obligatoires (A. Koffi, 1978 : 75).

En effet, le chemin de fer atteint à Anyama en 1905, la gare fut créée la même année. Naguère petit centre producteur de cola, grâce à la voie ferroviaire, Anyama devient un centre collecteur et exportateur de la noix de cola. La population s'adonnait aussi à la culture de l'igname et des cacaoyers. Par la gare d'Anyama, sont expédiées les noix de cola vers Bouaké, Bobo-Dioulasso et Ouagadougou, et importés les produits vivriers manquant dans la région : maïs, riz, mil, poisson séché et beurre de karité. Le développement de la ville d'Anyama est en partie lié à la présence du rail et à la création de la gare de train (M. Ouattara, 2019 : 182). La création des gares du rail et le développement de l'industrie colatière ont permis une mutation des structures de production par une multiplication des maisons de commerce acheminant par rail les produits de cola, d'abord vers les pays soudanais, puis vers le port d'Abidjan. à Anyama (J-P. Koutoua, 2019 : 121). Pour Koutoua (2019 : 122), cette intensification des maisons de commerce a entraîné un glissement de la

ville d'Anyama vers les rails. Partant, le prince Boua Sika Bruno⁷, ayant compris l'importance des rails dans le développement de toute activité, a suggéré que le village d'Anyama descende sur le plateau, site actuel d'Anyama. Ce rapprochement d'Anyama du rail lui a permis d'accroître sa domination sur les autres villages et d'être ainsi considéré comme le village le mieux nanti des territoires situés au Nord d'Abidjan. La construction de la voie ferrée et sa gare d'Anyama attirent par conséquent, une forte migration des populations étrangères venues de la Haute-Volta. Pour des conditions de rentabilité, elles viennent se faire employer par les planteurs autochtones dont ceux d'Anyama. Cette vague de migration a ainsi entraîné une surpopulation des villes-gares du rail (J-P. Koutoua, 2019 : 121). Les commerçants dioula de cette gare d'Anyama ont développé l'artisanat, le petit commerce (J-P. Koutoua, 2019 : 122).

Aussi, il faut noter que, le rayonnement d'Anoumaba et Tiémélékro⁸ est favorisé par l'avènement du chemin de fer et la création ses gares de ces villes (S. P. Ekanza, 1983 : 568). L'auteur montre que, ce rayonnement attire dans leur voisinage immédiat, une population impressionnante. Dès 1908, les chantiers de construction de cette voie de communication ont drainé une population d'immigrants, estimée à 600 personnes environ et dont une partie vit de différents petits commerces⁹ (S. P. Ekanza, 1983 : 568). Par exemple, à Tiémélékro, des commerçants d'origine soudanaise affluent en masse au moment de l'installation de cette gare secondaire. En juillet 1914, à l'occasion d'une tournée, l'Administrateur de la subdivision du cercle du N'zi-Comoé, a visité le village dioula et y a dénombré 35 à 40 cases¹⁰ à raison de 5 habitants par case. Ceci montre la présence d'une forte communauté soudanaise à Tiémélékro estimée entre 150 et 200 personnes environ (S. P. Ekanza, 1983 : 568 ; 570). Grâce à cette voie ferrée, ces deux petites villes-gares sont devenues des nœuds de convergences de toutes les activités socio-économiques. La présence des commerçants soudanais n'a pas manqué de

⁷ Le prince BOUA SIKA Bruno, fils de MOKOI et roi de Besse Boua, village situé dans la Sous-préfecture d'Anyama, est l'un des premiers intellectuels Akyé diplômé de l'école William Ponty de Dakar. Puissant homme d'affaire, il avait compris très tôt l'importance des rails dans le développement des activités socio-économiques et a suggéré une descente du village entier sur le plateau d'Anyama, son site actuel. Cependant, cette idée n'a pas eu l'assentiment total de tous les habitants du village d'Anyama Zonsonkoi. Certains se sont opposés alors à cette décision. En effet, ils voyaient les rails comme un instrument de domination de la puissance coloniale, tendant toujours à assujettir les libertés publiques des peuples colonisés. Cette résistance aboutit, en 1910, à la révolte des Abbey et se traduit par des actes de sabotage. Mais, après plusieurs négociations, ces diverses oppositions se sont soldées par un accord qui a permis aux populations d'Anyama Zonsonkoi de migrer sur leur site actuel d'Anyama (J-P. Koutoua, 2019 : 122).

⁸Anoumaba est situé au point 140 km de la tête de ligne Abidjan. Il est ouvert à l'exportation par arrêté local du 10 octobre 1908. Tiémélékro représente le point 162 km, il est ouvert à l'exportation par l'arrêté local du 25 décembre 1908. Dimbokro, point 183 km ; est ouvert à l'exploitation régulière, à partir du 1^{er} juin 1909, par arrêté local du 26 mai 1909. Mais, l'inauguration de la gare de Dimbokro n'aura lieu que le 11 septembre 1910. Cette inauguration sera couplée avec celle du pont sur le N'Zi (E. Maestri, 1976 : 229).

⁹ ANCI, 1EE141(2), n°187 G, Rapport de l'administration du N'zi-Comoé au Lieutenant-Gouverneur à Bingerville, 1908.

¹⁰ANCI, 1 EE 148 (2/6), Rapport politique du poste de Dimbokro, pour le mois de juillet 1914.

provoquer des conséquences économiques bénéfiques pour les régions du chemin de fer. Aussi, l'exploitation des cultures vivrières connaît en fait un essor considérable (S. P. Ekanza, 1983 : 572) grâce à l'existence des gares d'Anoumaba et Tiémélékro (voir **tableau n°2**). Avec leur position de relais, elles se sont hissées au niveau de centres commerciaux relativement importants en accueillant les productions agricoles des régions du Moronou, de Bocanda, de Ouéllé et de M'Bahiakro.

Tableau n°2 : Le trafic des produits agricoles des gares secondaires d'Anoumaba et Tiémélékro (en Kg), de 1921 à 1926

		Cola	Caoutchouc	Palmistes	Cacao	Coton	Manioc Ignames Bananes	Maïs	Total
1921	Anoumaba	36376	-	226	86	27	7707	3552	47976
	Tiémélékro	29233	-	-	361	-	50176	35932	115702
1922	Anoumaba	179309	-	430	360	-	51661	31320	263080
	Tiémélékro	67844	-	397	1232	122	424776	208640	703011
1923	Anoumaba	211357	-	1982	134	60	37215	2707	253463
	Tiémélékro	119624	-	180	4407	-	44115	62983	231309
1924	Anoumaba	183568	-	392	1994	109	8766	4834	199660
	Tiémélékro	80934	-	5434	3598	483	51735	81295	223014
1925	Anoumaba	255255	515	25540	3003	57	85524	4767	374661
	Tiémélékro	74427	1858	17450	5673	48	190983	66480	356919
1926	Anoumaba	345651	122	5072	3588	1085	29308	9280	374106
	Tiémélékro	85172	18	9159	11614	2972	225993	113148	448076

Source : S. P. Ekanza, 1983 : 847 (Annexe 8)

En observation de plus près les chiffres dans ce tableau, l'on remarque que les gares d'Anoumaba et Tiémélékro ont occupé une place importante dans les exportations des produits vivriers¹¹ et de cueillette en Côte d'Ivoire, mais plus précisément dans les régions de Dimbokro et du Moronou (S. P. Ekanza, 1983 : 575). Les données du tableau permettent d'indiquer que la présence du rail et surtout, de ces deux gares dans la région baoulé a rendu possible le développement des cultures commerciales de traite et des cultures vivrières. Anoumaba et Tiémélékro¹² ont non seulement profité de la croissance du trafic ferroviaire, mais, ont participé aussi à l'évolution socio-économique et au rayonnement des régions du Moronou, de Bocanda et de Bongouanou. Elles ont également favorisé l'essor agricole de M'Bahiakro, Ouéllé, Édiakro, Ahua, Trianikro et de Nofou (B. Y. Koua, 2019 : 43).

¹¹ Il s'agit du manioc, des ignames et des bananes.

¹² En l'absence de réseau routier fiable, toutes les productions des localités environnantes comme Bongouanou, Daoukro, Kotobi, Mbatto et Daoukro convergeaient vers les gares de train, notamment vers les gares d'Anoumaba et de Tiémélékro.

Tableau n°3 : Les exportations annuelles des produits de cueillette (en tonnes) par les gares d'Anoumaba, Tiémélékro, Nofou et Ndokouassikro de 1924 à 1926

	1924	1925	1926
Cola		1024,662	1331,498
Caoutchouc	83,934	278,900	108,880
Palmistes		2 221,74	2 357,982
Total	83,934	3525,302	3798,36

Source : S. P. Ekanza, 1983 : 852 (Annexe 12)

Les chiffres de ce tableau montrent bien que, ces gares secondaires ont joué un rôle capital dans les exportations des produits de cueillette de 1924 à 1925. En effet, petits centres commerciaux¹³, dès l'arrivée du chemin de fer dans le Baoulé-sud, ces gares sont devenues des carrefours commerciaux les plus importants du centre de la colonie, bien avant Dimbokro et Bouaké. Les exportations sont passées de 83,934 en 1924 à 3798,36 en 1926, soit une augmentation de 3714,426. En tant que points de jonction des pistes et des routes qui sont créées à l'intérieur qu'à l'extérieur du cercle baoulé, elles ont été au centre des trafics ferroviaires du pays. Ainsi, permettent-elles d'intégrer à partir de 1910, à Dimbokro l'arrière-pays du Moronou, de Ndokouassikro, de Bocanda, bref, presque toutes les localités baoulé, gourou et même bété (S. P. Ekanza, 1983 : 566). À l'affût d'affaires juteuses, ces deux gares secondaires s'implantent en force dans la zone de transition entre forêt et savane. Le caoutchouc, la noix de cola, les palmistes, ainsi que les vivriers de l'arrière-pays des Agni et Baoulé, ou en provenance du Haut-Sassandra et du Worodougou, destinés vers les wharfs et le port, remontés par chemin de fer pour les régions environnantes, passèrent absolument par les gares d'Anoumaba et Tiémélékro, mais aussi par Nofou et Ndokouassikro. C'est le cas du sel, des boissons et alcools, des tissus et des matériaux de construction. Ces deux gares du rail, deviennent alors de véritables plaques tournantes des transactions commerciales de toute la colonie ivoirienne (S. P. Ekanza, 1983 : 568). Elles ont permis aux villes traversées de s'intégrer à l'économie de marché et de s'urbaniser du fait de la présence des commerçants français, soudanais, allochtones et autochtones. Elles sont d'une part, des lieux de groupage et de dégroupage des marchandises, d'autre part, des lieux de croissance socio-économique.

3.2. Croissance des gares secondaires du rail

La concentration de travailleurs et commerçants dans les gares du rail a un effet d'attraction sur les populations environnantes. Les villages-gares secondaires du rail sont peuplés d'autochtones, allochtones et d'étrangers. Pour des raisons purement économiques ou commerciales, dans ces gares, l'on note la présence de fortes communautés étrangères. Issues

¹³ANCI, 1 RR 39, Rapport agricole et économique du Capitaine Schiffer. Bongouanou, le 7 juin 1909.

des migrations au départ forcées, puis volontaires, ces populations étrangères venues de la Haute-Volta, du Mali, peuplent les gares ferroviaires. Points de rupture d'embarquement et de débarquement de voyageurs, de produits agricoles, de marchandises et de migrants venant parfois de loin, ces gares ont facilité le développement des transports automobiles tels que les voitures, camionnettes et camions. Ainsi, des gares d'automobile se multiplient dans leur périphérie. Il apparaît alors dans les régions traversées par le chemin de fer l'essor des villages-gares de train grâce à l'agglomération de populations commerçantes.

Les villages traditionnels disséminés dans leurs périphéries à des distances plus ou moins importantes, connaissent une croissance. En fait, l'attrait des gares du rail, la fixation des populations migrantes au sein de celles-ci du fait des activités socio-économiques qui s'y déroulent, entraînent une augmentation de la population des villages traditionnels (K. Coulibaly, 2012 : 64). L'évolution rapide des gares secondaires du rail a été fonction des potentialités socio-économiques des régions et de leur dynamique, de la position plus ou moins stratégique de ces gares par rapport à des importantes infrastructures comme les routes, le port (K. Coulibaly, 2012 : 64). En août 1911, le chemin de fer arrive à Pofêtê-gare ou à Raviart. En décembre de la même année, son exploitation est autorisée. Ouvert fin de 1911 et début 1912, il est entièrement exploitable. Il réalise un succès incroyable dans tout le pays N'Gban grâce à la mobilité des populations autochtones voisines et étrangères au sein de sa gare de train (E. Gbangbo, 2020 : 45-46). Si les gares de train ont participé à l'évolution spatiale des villages traversés par le rail, notons que, la création de la gare ferroviaire de Raviart est à la base de la croissance et des mutations spatiales dans toute la région N'Gban. Soucieux du désenclavement de ladite région, René Raviart sur ordre du Commandant de subdivision de Tiébissou fait installer de force¹⁴ deux villages dont Alloko Yobouékro et de Kouamé N'Guessankro, sur un même site, celui de « Pofêtê-gare » (E. Gbangbo, 2020 : 67).

Le 28 février 1912, René Raviart trouve la mort sur le site de Pofêtê-gare. En guise de reconnaissance et en hommage en sa mémoire, Pofêtê-gare est rebaptisée Raviart par l'administrateur. Raviart abritant la gare du rail, devient un véritable pôle d'attraction de

¹⁴ L'officier Raviart s'est rendu à Kongokro pour rencontrer le chef du village de Kouassi Kongo, lui demandant de déplacer son village sur le nouveau site de construction des rails. Ce dernier prétexte son éloignement du site des rails, mais propose plutôt Alloco Yoboué, le village de son frère, qui est plus proche du tracé du chemin de fer. Alloco Yoboué a refusé la proposition faite par son hôte. Il en fit de même pour le chef de Kouamé N'Guessankro, village N'gban situé à l'ouest d'Alloco Yobouékro. Devant le refus des populations de s'installer aux abords des rails ou de la gare, Raviart fit incendier et battre les deux chefs et leur notabilité. « *Le blanc fut plus fort que nous. Chacun reçut alors cent coups de fouet* », ce qui les obligea à obéir et à se soumettre à la volonté de l'administrateur. N'ayant donc plus le choix ni de toit où dormir, les baoulé N'zikpli d'Alloco Yobouékro et les baoulé N'gban de Kouamé N'Guessankro, situés respectivement à 8 et 9 km du site, se sont résolus à rejoindre le campement de Pofêtê-gare où ils fondèrent leur nouveau village en 1912 juste à l'emplacement choisi par René Raviart (E. Gbangbo, 2020 : 46.).

communautés autochtones baoulés et étrangères¹⁵ d'origines diverses. Allogènes et étrangers occupent le centre du village à proximité de la gare. En 1913, il connaît une extension spatiale importante comprenant cinq quartiers à savoir Kouamé N'Guessankro, Alloko Yobouékro, Ndolikro, Okoukro et Dioulakro dirigés par le chef N'Gban, le chef N'zikpli, et le chef des communautés étrangères. Les travailleurs du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, évoluent de façon rapide pour atteindre des effectifs significatifs comme l'indique le tableau n°4 ci-après.

Tableau n°4 : Croissance des travailleurs du chemin de fer de Raviart entre 1921 et 1930

Années	1921	1923	1930
Travailleurs	3510	6800	6600

Source : E. Gbangbo, 2020 : 68

Avec l'avènement des rails, et surtout, la création de la gare, Raviart se développe avec l'implication des autochtones, des commerçants dioula actifs qui s'installent au centre du village. Grâce aux bénéfices laissés par la vente des produits vivriers, les habitants des régions environnantes vendent et achètent de nombreuses marchandises européennes. C'est le cas de Ndokouassikro-gare, Boli-gare, Tafiré-gare, etc.

Conclusion

La création du chemin de fer est fonction des potentialités socio-économiques de la Côte d'Ivoire. Afin de rendre plus dynamique ou utile le train, des gares, en particulier, des gares secondaires ont été créées tout au long du trajet ferroviaire. Celles-ci sont devenues d'une part des points de rupture de charge, de décharge, d'entrepôts, de distribution des produits locaux et manufacturés d'Europe et d'autre part, des lieux d'attraction démographique. Grâce à ces gares ferroviaires, le chemin de fer a exercé une influence positive sur la production agricole sur toute l'étendue du territoire ivoirien. Il a permis le transport des productions des villes traversées par les rails et leurs zones d'influence jusqu'aux wharfs ou port d'embarquement. La présence du rail et des gares du train à l'intérieur du pays, plus défavorisée aux débuts de la colonisation au niveau des infrastructures de communication, a rendu possible le développement des activités commerciales entre les Européens et les commerçants africains, notamment ivoiriens. Offrant des débouchés socio-économiques favorables, les cités abritant les gares secondaires du chemin de fer ont évolué du fait de la croissance démographique pour devenir des villes-gares. Points nodaux des routes, elles constituèrent des sites de transactions économiques voire commerciales, puis, des pôles de concentration de populations. Elles s'installèrent autour des gares dans le but de

¹⁵ Raviart est peuplé des N'gban et N'zikpli, des Malinké, des Sénoufo et des Maliens, Voltaïque...

satisfaire leurs besoins qui sont basés sur des échanges commerciaux et de marchandises. Par leur attraction socio-économique, les activités commerciales se diversifièrent en favorisant ainsi des migrations massives de populations. La création des gares secondaires a participé dans une certaine mesure au phénomène d'urbanisation de la Côte d'Ivoire.

Sources et Bibliographie

Sources d'archives

Abidjan, Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI), 1EE141 (2), n° 187 G : Rapport de l'administrateur du N'zi-Comoé au Lieutenant-Gouverneur à Bingerville, 1908.

Abidjan, Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI), 1 EE 148 (2/6) : Rapport politique du poste de Dimbokro, pour le mois de juillet 1914.

Abidjan, Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI), 1RR21 (XXI-2-41): Note sur le trafic des petites gares Abidjan-Bouaké, 1913.

Abidjan, Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI), 1RR39 : Rapport agricole et économique du Capitaine Schiffer. Bongouanou, le 7 juin 1909.

Bibliographie

ATTA Koffi, 1978, *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké*, Thèse de Doctorat 3^è cycle, ORSTOM/Paris, 296 p.

AUBERTIN Catherine, 1983, « Histoire et création d'une région « sous-développée » le Nord ivoirien », *Cahiers ORSTOM*, séries Sciences Humaines, vol. XIX, n°1, p.23-57.

BROU Konan Alain, 2014, *L'exploitation coloniale dans la mise en place du réseau routier et ferroviaire de la colonie de Côte d'Ivoire de 1893 à 1960*, sm, p.1-14.

BROU Konan Alain, 2011, *Le chemin de fer dans l'économie Ivoirienne de 1960 à 1980, le rail, un outil de développement au service de l'économie ivoirienne*, Saarbruck, Éditions universitaires européennes, 124 p.

BROU N'Goran Alphonse, 2018, *La contribution des capitales au développement socio-économique de la Côte d'Ivoire: cas de Grand-Bassam, Bingerville et Abidjan de 1893 à 1983*, Thèse de Doctorat d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 469 p.

COTTEN Anne-Marie, 1972, « Les villes de Côte d'Ivoire essai de typologie fonctionnelle », *Colloques Internationaux du C.N.R.S.*, N°530, ORSTOM. p.455-474.

COULIBALY Kélémorey, 2012, « Le chemin de fer en Côte d'Ivoire », *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n°1, EDUCI, p.61-67.

DAGNOGO Foussata, NINOT Olivier et CHALEARD Jean-Louis, 20 | 2012, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », in *EchoGéo*[En ligne], mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 21 décembre 2018, p.1-18.

EKANZA Simon-Pierre, 1983, *Mutation d'une société rurale, les Agni de Moronou 18^e siècle-1939*. Thèse de Doctorat d'État, 2 Tomes, Université Aix-en-Provence, 1042 p.

GBANGBO Pokou Eric, 2020, *La contribution du chemin de fer dans le développement socio-économique du village de Raviart de 1911 à 1954*, Mémoire de master d'histoire, Université Alassane Ouattara, 112 p.

GNAHIN Gbéry Claver, 2019, *Espaces urbains en crise : une remise en question du développement de la ville d'Agboville*, Thèse Unique de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, 327 p.

KOUAMÉ N'guessan Bernard, 2015, *Les mutations socio-économiques dans le Baoulé-Nord de 1850 à 1973*, Thèse de Doctorat d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 453 p.

KOUTOUA Amon Jean-Pierre, 2019, *Planification urbaine et développement du grand Abidjan : cas des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam*, Thèse de Doctorat unique de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 353 p.

MAESTRI Edmond, 1976, *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire, histoire, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle d'Histoire, Université de Provence, volume 1, 448 p.

NAMLAMBAN Coulibaly, 1985, *La place des infrastructures de communications dans la politique des investissements publics en Côte d'Ivoire*, Mémoire de maîtrise, Université nationale de Côte d'Ivoire, 248p.

OUATTARA Kacoumani Mesmer et KISSY Oholié Franck, 2020, « Le chemin de fer dans la dynamique socio-économique de la ville de Bouaké 1912-1960 », *SIFOE*, p.507-517

OUATTARA Kacoumani Mesmer, 2019, *Le chemin de fer dans la dynamique économique entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso : 1903-1995*, Thèse de Doctorat unique, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire), 438 p.

RAVI Mathieu, 1977, *Le chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement urbain de la Côte d'Ivoire : la ville de Bouaké*, Paris, Université de Paris VIII, 135 p.

SEMI-Bi Zan, 1986, *Équipement public et changements socio-économiques en Côte d'Ivoire (1930-1957)*, Thèse d'État d'Histoire, Université de Lille III 9, 1134 p.

SEMI-Bi Zan, 1973-1974, « La politique coloniale des Travaux Publics (1900-1940) », *Annales de l'Université d'Abidjan*, n° spécial, Série I (Histoire), tome II, 360 p.

TRANSPORT et TIC, 2017, *La Réforme des Chemins de Fer: Manuel pour améliorer la performance du secteur ferroviaire*. Washington, Banque mondiale, licence: Creative Commons Attribution CC by 3.0., 696 p.