



Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)



Editée par le Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO)

Université Alassane OUATTARA

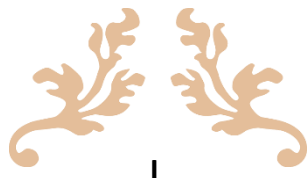
ISSN: 2709-5053

Histoire et Analyses des Relations
Internationales et Stratégiques
(HARIS)

N°016 Mars 2025

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



Indexations internationales



<https://reseau-mirabel.info/revue/19498/Haris>

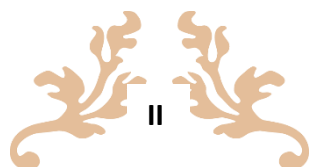


TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23388>

auréHAL
accès aux données
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/224412>



Administration de la Revue

Directeur Scientifique :

Professeur M'BRA EKANZA
Simon-Pierre (Professeur
Emérite du CAMES,
Université Félix Houphouët-
Boigny)

Directeur de Publication :

CAMARA Moritié (Professeur
Titulaire d'Histoire des
Relations Internationales,
Université Alassane Ouattara,
Côte d'Ivoire)

Directeur de Rédaction :

KOUAKOU N'DRI Laurent
(Maître de Conférences
d'Histoire des Relations
Internationales, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

Coordonnateur de

Publication : SILUE Nahoua
Karim (Maitre-assistant
d'Histoire des Relations
Internationales, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

Trésorière : YAO Elisabeth
(Maître-assistante en Histoire
économique, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

Chargés de diffusion : KEWO

Zana (Maitre-Assistant
d'Histoire des Relations
Internationales, Université
Péleforo Gon Coulibaly, Côte
d'Ivoire),

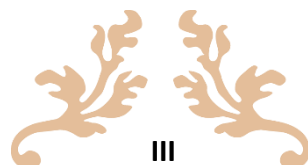
KPALE Boris Claver (Maitre-
Assistant d'Histoire des
Relations Internationales,
Université Alassane Ouattara,
Côte d'Ivoire)

Webmaster : Kouakou
Kouadio Sanguen (Assistant
Département de
Mathématique et
Informatique, Université
Alassane OUATTARA)

Éditeur : Laboratoire
d'Histoire des Relations
Internationales, des Études
Stratégiques et Politiques
(LAHRIESPO), Université
Alassane OUATTARA)

Website : <http://www.revue-haris.org>

Courriels : cerriua01@gmail.com / asriesa2012@gmail.com



Comité Scientifique

-M'BRA EKANZA Simon-Pierre, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-KOULIBALY Mamadou, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-Abdoulaye BATHILY, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-Jean-Noël LOUCOU, Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-KOUI Théophile, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-Francis AKINDES, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-ALLADAYE Comlan Jérôme, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

-SAADAOUI Ibrahim Muhammed, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies -Tunisie)

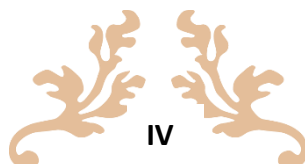
-Ousseynou Faye, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-Samba Diakité, Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

-Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

-ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-GBODJE Sékré Alphonse, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)



Comité de Lecture

-BATCHANA Essohanam, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

-AKROBOU Agba Ezéquier, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-CAMARA Moritié, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

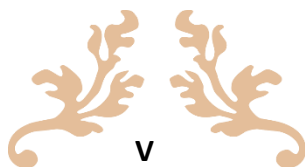
-GUESSAN Benoit, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-N'Guessan Mohamed, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-Ernest YAOBI, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

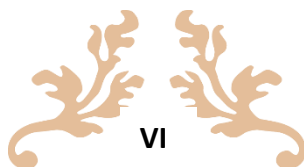
-GOLE Antoine, Professeur Titulaire d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

-BAMBA Abdoulaye, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)



Adresse aux auteurs

La Revue HARIS paraît 4 fois dans l'Année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications de Juin, Septembre et de Décembre sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions et celle de Mars portera à chaque fois sur un thème précis qui est communiqué six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue <http://www.revue-haris.org>). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.



Sommaire

Mahamoudou OUBDA

Analyse des relations franco-africaines telles que perçues par Nobert Zongo à travers le feuilleton de folembroy.....9-23

Aristide EDZEGUE MENDAME

La Diplomatie Numérique, nouvel enjeu des relations internationales...24-36

Éric Inespéré KOFFI

Mondialisation Américaine et crise Africaine de la Démocratie.....37-50

Issaka K. SOUARÉ, PhD

Les relations bilatérales entre la Guinée et la France,1958-2024 : Les dynamiques d'un rapport complexe.....51-67

Aurelia Kihla BAMWAI (PhD)

Traditional classes of Sheey title holders in the Nso Fondom and their impact in post-colonial cameroonian society.....68-85

Aïcha PEMBOURA

Relations civilo-militaires et formation d'institutions démocratiques durables en Afrique : Une réflexion axée sur les pays du Sahel.....86-101

KACELLA Titus

Les Secrétaires Généraux de l'Assemblée Nationale dans la diplomatie parlementaire au Cameroun : Cas de Samuel Efoua MBOZO'O et Victor Yene OSSOMBA.....102-116

Ezéchiél SAWADOGO & Salif KIENDREBEOGO

La coopération bilatérale, moteur de développement du football au Burkina Faso (1970-2017).....117-132

ATSE Jeofroid

La Côte d'Ivoire dans le conflit angolais de 1975 À 2002.....133-148

Kouakou Roméo Yannick DAPA

Cerveau-esprit et réseaux sociaux : Une lecture neuropsychologique des enjeux des nouvelles modifications des algorithmes149-162

Abou DAPPAH

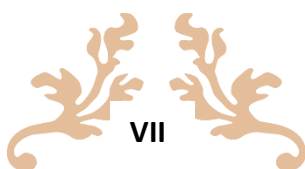
L'intérêt national dans la politique étrangère du Ghana : Un déterminant diversement apprécié sous Nkrumah et Rawlings.....163-178

Dr Hasan Yavuz & Dr DOUMBIA Ali & Dr DIAKITE Brahim

Le Parti de la Justice et du Développement (AKP) : Vecteur du dynamisme de la Turquie et de son influence en Afrique Subsaharienne (1998-2017).....179-196

Arnaud Noel VOULA EMVOUTOU

Les cercles concentriques des turbulences de la géopolitique d'Israël en Afrique : Grammaire d'une théorie de l'incertitude complexe.....197-213



Cyrille Aymard BEKONO

Libre circulation des personnes et intégration sous-régionale en Afrique Centrale : Le cas des universitaires (de l'UDEAC à la CEMAC).....214-228

MOKAM David

Les accords de Londres du 20 Juillet 1922 et le mandat de la Société des Nations (SDN) sur le Cameroun et le Togo sous administration française.....229-241

DIBY Kouadio Jean

La chute du Chancelier Otto Von Bismarck et l'exacerbation des rivalités politiques en Europe (1890-1914).....242-254

Donatien SOKOU

Recrudescence des accidents de circulation au Bénin : Eléments d'analyse pour une sociologie des déviances.....255-268

Guy Christophe ELOUNDOU ONGUENE

Injonction paradoxale schizophrénique en santé communautaire dans un territoire subsaharien : Théorie d'une double contrainte dans les pratiques biomédicales.....269-284

Lamine MANSARÉ & Sidiki KOUROUMA

Mares et communauté maninkas de Baro et de Huré -Kaba en Guinée.....285-297

Ilyass SINA DOUNHOUIROU

Le phénomène talibé à Djougou: Une tendance en pleine expansion..298-310

KOFFI N'GBOTTI RICHARD

Le Chemin de Fer dans les mutations socio-économiques du Moronou Ouest (1908-1945).....311-324





LE CHEMIN DE FER DANS LES MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES DU MORONOU OUEST (1908-1945)

KOFFI N'GBOTTI RICHARD

Docteur en Histoire à l'Université Alassane Ouattara

E-Mail : kngbotti1@gmail.com

Résumé

La construction de la ligne du chemin de fer Abidjan-Niger traverse la bordure occidentale du Moronou de 1908 à 1910. L'objectif de l'administration coloniale était d'évacuer, avec le maximum d'économie de temps et d'argent, les ressources naturelles de l'intérieur du territoire en direction du port d'Abidjan. Cette étude veut analyser la contribution du chemin de fer dans les mutations socio-économiques du Moronou ouest de 1908 à 1945 ? Pour atteindre cet objectif, le recours aux archives nationales de Côte d'Ivoire a été nécessaire. Notre analyse s'appuie, également, sur des journaux officiels et sur une bibliographie. Les recoupements, la comparaison des informations et analyse ont permis de montrer la construction du chemin de fer et la fin des expéditions commerciales dans le Moronou ouest de 1908 à 1930. La construction du chemin de fer est l'œuvre d'une main-d'œuvre d'Africains recrutés et volontaires. Le bon fonctionnement du chemin de fer dans le Moronou suscite la réalisation des routes et l'abandon du réseau de pistes et sentiers. Après sa construction, le chemin de fer constitue un équipement au service des produits du sol et de rente de 1908 à 1928. L'administration française procède, ainsi, à la récolte des produits immédiatement utilisables et de développer les produits de rente. Cependant, l'entrée du Moronou ouest dans le système capitaliste conduit au rayonnement des localités d'Anoumaba et Tiémélékro et à attirer de nombreuses populations d'immigrants et de réfugiés.

Mots clés : chemin de fer ; Moronou ouest ; Mutations.

Abstract

The construction of the railway Abidjan-Niger crossed the western border of Moronou region from 1908 to 1910. The aim of the colonial resources of the inner land in times and save money to harbor of Abidjan. Does this study want to analyze the participation of railway in to socio economic changes of western Moronou from 1908 to 1945? To reach that goal referring to national archives of Cote d'Ivoire was necessary. Our analysis is based on official new papers and bibliography. Collecting and comparing news help to show the construction of the railway and the end of trade travels in western Moronou from 1908 to 1930. The railway construction was carried out by recruited African labor. The perfect functioning of railway in Moronou region helps to achieve new roads and abandonment of paths after being constructed the railway is a facility devoted to the products of the soil and cash crops from 1908 to 1928. The French administration immediately harvested useable products and developed cash crops. However the entrance of western Moronou in the capitalist system led to the development of the area of Anoumaba and Tiemelekro and draw many migrants and refugees.

Key words: Ralway ; western Moronou ; mutations

INTRODUCTION

L'intégration du territoire de la Côte d'Ivoire dans le système économique mondial est un objectif que doit atteindre l'administration française. Cette intégration ne peut se réaliser qu'à la suite de l'exploitation des ressources naturelles et agricoles. La mise en valeur économique du territoire ivoirien ne devint possible puis efficace que grâce à l'aménagement, par l'administration coloniale d'équipement public d'intérêt économique comme le chemin de fer.

En 1908, la construction de la ligne du chemin de fer Abidjan-Niger, pénètre la bordure occidentale de la Subdivision du Moronou. Ce circuit ferroviaire de 43 km permet au Moronou de bénéficier de deux stations ferroviaires, Anoumaba et Tiémélékro, auxquelles il convient d'ajouter la gare de Dimbokro, chef-lieu du N'zi-comoé.

En 1945, la culture du cacao est la base de la richesse du Moronou au détriment de l'or. Elle attire toute la population, car en plus de la facilité de la production, la vente est aidée par la présence du chemin de fer. Par ailleurs, la structure agricole de la subdivision du Moronou révèle que la dimension moyenne d'une exploitation était de 10,2 hectares (S.P. Ekanza 2015, p.109.).

Le Moronou est un territoire qui s'étend entre les fleuves N'zi et le Comoé. Il couvre une superficie de 5570 km². Sur ce territoire, neuf (9) sous-groupes ethniques sont rassemblés. Ils sont constitués des N'gatianou, Essandané, Assié, Sahié, Ahuanou, Alangwa, Sawua, Amantian et Ahali. Le Moronou Ouest est donc le territoire habité par 4 sous-groupes morofwès qui sont les Alangwa, Sawua, Amantian et Ahali.

La pénétration du rail dans l'extrême ouest de la subdivision du Moronou provoque des mutations diverses qui affectent l'existence du colonisé morofwè.

Ainsi, comment le chemin de fer contribue-t-il aux mutations socio-économiques dans le Moronou ouest de 1908 à 1945 ? Telle est la question principale à résoudre dans cette étude. Toutefois, des questions subsidiaires s'imposent pour un meilleur éclairage de la question principale.

Comment la construction du chemin de fer conduit-elle à la création des routes et met fin aux expéditions commerciales dans le Moronou ouest ? Comment se fait le passage de la production des produits du sol aux plantes nouvelles dans le Moronou ouest ? Quelles sont les conséquences socio-économiques de l'arrivée du chemin de fer dans le Moronou ouest ?

L'objectif de ce travail est de montrer la contribution de la ligne du chemin de fer Abidjan-Niger dans les mutations de la société du Moronou ouest.

Cette réflexion s'appuie sur des données provenant des Archives Nationales de Côte d'Ivoire. Elle s'appuie, également, sur des ouvrages, des thèses, des articles et revues, des bibliothèques du Centre de Recherche et d'Action pour la Paix (CERAP), de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD) et de la bibliothèque centrale de l'Université Alassane Ouattara (UAO).

Elle se fonde, par ailleurs, sur les témoignages des personnes ressources. L'utilisation de ces différentes sources permet de cerner tous les contours du sujet. Dans le souci d'éliminer les erreurs et contradictions, nous avons faits des recoupements.

Une telle approche a pour avantage de faire ressortir les qualités et les points de divergence. La difficulté rencontrée dans ce travail concerne l'état de détérioration avancé des dossiers d'archives. Les séries d'archives n'ont donc pas totalement répondu à notre attente.

Cette étude s'articule autour de trois axes : La construction du chemin de fer et la fin des expéditions commerciales dans le Moronou ouest (1908-1930) ; le passage de la production des produits du sol aux plantes nouvelles (1911- 1939) ; Anoumaba et Tiémélékro, lieux de refuge et d'immigration (1908-1945).

1.LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER ET LA FIN DES EXPÉDITIONS COMMERCIALES DANS LE MORONOU OUEST DE 1908 À 1930

La construction du chemin de fer se déroule dans les conditions difficiles sur la ligne du Moronou. L'exploitation de ce tronçon entraîne la création de routes pour l'évacuation des produits du territoire. Cependant, l'utilisation des routes met fin aux expéditions commerciales sur les pistes et sentiers.

1.1. La construction de la section Moronou de la ligne du chemin de fer Abidjan-Niger de 1908 à 1910

La construction des rails entre les kilomètres 102 et 300 commence en 1908 grâce à la loi du 22 janvier 1907 qui accorde à la colonie de Côte d'Ivoire 22 millions de Francs remboursables en 50 ans, à un taux d'intérêt de 3,5% (ANCI, 5KK14, 14 avril 1908, p.6). Sur cette distance de 198 km, 43 km ¹ traverse la subdivision du Moronou.

Les travaux de construction de ce chemin de fer sont l'œuvre d'une main-d'œuvre africaine. Ainsi, une correspondance du 14 Avril 1908 fait état de 2492 travailleurs recrutés et engagés (ANCI, 5KK14, 14 Avril 1908, p.6), répartie dans le tableau n°1.

Tableau n°1 : La répartition des travailleurs africains du Chemin de fer de la Côte d'Ivoire en 1908

Manœuvres recrutés ou engagés		Manœuvres volontaires	
Origine	Nomb re	Origin e	Nomb re
Kong et Baoulé	185	Dahomey	146
Bondoukou	486	Sénégal et Soudan	599
Côte d'Ivoire	849	Divers	19
Bambara	208	---	---

Source : ANCI, 5KK14, 1908, correspondance du 14 Avril 1908, p.6.

L'observation du tableau n°1 permet de constater deux catégories de travailleurs. En effet, nous avons 1728 travailleurs "recrutés" ou "engagés" et 764 travailleurs volontaires. Les travailleurs "recrutés" ou "engagés" sont des Africains arrachés à leur famille et à leur terre pour se retrouver sur les chantiers du chemin de fer pendant 6 mois². Ils sont constitués de populations ivoiriennes.

Le mot "engagé" ne saurait être considéré comme un euphémisme de l'administration française. En réalité, sur ordre de l'administrateur transmis par l'intermédiaire de représentants au chef de village, ce dernier doit amener obligatoirement 10 travailleurs par village. Les travailleurs "volontaires" déjà formés, donc immédiatement rentables.

En effet, ils sont retenus grâce à leur métier d'origine. Ils sont des charpentiers, maçons et forgerons. Ils sont originaires du Sénégal, du Soudan, du Dahomey, de la Guinée et des autres colonies. Ceux-ci sont rémunérés, alors que les premiers travaillent gratuitement.

¹ Anoumaba est situé au point 140 km de la tête de ligne Abidjan. Tiémélékro représente le point 162 km et Dimbokro le point 183 km.

² À partir de 1930, le temps du recrutement administratif passe à 12 mois.

Les travaux se faisaient avec un matériel rudimentaire, car il n'y avait aucun outil mécanique. En effet, le débroussaillage et le déboisement se faisaient au coupe-coupe et à la hache. Les remblais d'une certaine hauteur se faisaient au moyen de corbeilles que les travailleurs portaient sur leur tête (S. Bi-zan, 1973, p.153-157).

Sur ce chantier, deux groupes de travailleurs bénéficient des prérogatives et devoirs différents. En effet, la durée de la journée de travail était de 8 heures au maximum pour le personnel européen et de 10 heures pour le personnel noir (JOCI, 29 mai 1909, p.38). Les manœuvres travaillaient de 6 heures 15 minutes à 12 heures, prenaient leur repas, se reposaient entre 12 heures et 14 heures et reprenaient le travail jusqu'à 17 heures 30 minutes.

Les Africains choisis comme chef d'équipe frappaient à mort leurs compatriotes dans l'intérêt d'obtenir le meilleur résultat. De cette bastonnade, certains recrutés en mourraient. Par ailleurs, l'insuffisance quantitative et qualitative de la nourriture entraîne des actes de banditisme des travailleurs. Ils exerçaient des actes de pillage dans les plantations du village de Ménou et attaquaient des vendeuses au marché d'Anoumaba (A.M. N'guessan, 1983, p.34-43).

Alors, le chemin de fer qui commence en 1908 est devenu entièrement exploitable en 1910, après l'ouverture de la gare de Dimbokro. En effet, des arrêtés locaux d'ouverture à l'exploitation sont pris par les autorités coloniales. Le 10 Octobre 1908, au kilomètre 140, la station ferroviaire d'Anoumaba est ouverte au trafic. Au kilomètre 162, la station ferroviaire de Tiémélékro est ouverte grâce à l'arrêté local du 25 Décembre 1908. À peine atteinte la rive gauche du N'zi, l'arrêté local du 25 Mai 1909 autorise l'ouverture à l'exploitation d'une gare provisoire au bord de l'eau.

L'arrêté local du 06 Août 1910, permet d'ouvrir la gare de Dimbokro (E. Maestri, 1976, p.257). Ainsi, très rapidement, le chemin de fer enregistre un succès incroyable dans le Moronou ouest.

1.2. Le Chemin de fer, créateur de routes et la fin des expéditions commerciales dans le Moronou ouest de 1910 à 1930

Dès l'arrivée du chemin de fer dans le Moronou, le gouverneur Angoulvant donne des instructions au commandant Hostains qui venait de prendre le commandement du cercle du N'zi-Comoé, en remplacement du commandant Marchand. Il demande de « favoriser le développement des routes, l'ouverture progressive du pays au commerce, l'exploitation industrielle par l'utilisation des ressources agricoles et la culture des plantes nouvelles » (S.I. Bio, 1982, p.62).

En effet, pour le gouverneur Angoulvant, c'est la création des routes qui permet à l'arrière-pays des rails de participer à l'économie de traite. Par conséquent, dans tous les cercles où passe le chemin de fer en général et dans la subdivision du Moronou en particulier, le réseau routier est mis en place en se convergeant vers le chemin de fer.

Ainsi, de 1910 à 1930, trois routes partent de Bongouanou pour traverser les rails. Le premier axe est Bongouanou-Dimbokro. C'est une route carrossable d'un parcours de 60 km. Elle part de Dimbokro, traverse les villages de Sogansou, Asahara, Boafoukro, Banabo pour atteindre Bougouanou. Le second axe routier est celui de Bongouanou, M'batto, Anoumaba-Sérébissou, Sanguibouga. La troisième route est l'axe Bongouanou, M'batto, Tiémélékro-Sérébissou, Sanguibouga (ANCI, 1EE148 (3), 1915, p.10).

Avant la construction de ces trois axes routiers, le Moronou pouvait néanmoins se vanter de disposer

jusqu'en 1909, d'un réseau de pistes et sentiers qui reliaient les principales agglomérations de la région aux grands axes extérieurs. Les sentiers les plus fréquentés étaient débroussés sur une largeur de trois mètres environ, afin de rendre la circulation plus aisée. Parmi ces voies, émergent deux voies longitudinales et trois voies latitudinales (S.P. Ekanza, 2015, p.152-155).

Les voies longitudinales sont d'un grand intérêt du point de vue économique, car elles relient les deux fleuves limitrophes du territoire morofwè : le N'zi et le Comoé. Cette voie est de loin la plus fréquentée. En effet, elle fut empruntée aussi bien par les autochtones Agni, commerçants occasionnels que par les commerçants apollonien, bambara et autres.

La première voie longitudinale baptisée « route caravanière du Moronou » par Marchand est orientée dans le sens Sud-Ouest/Nord-Est. Elle traverse successivement Sanguibonga, Sérébissou et N'drossou, en territoire Ahali. En pays Amantian, elle passe à Anoumaba. Dans le Sahoua, elle traverse Gramassabo et M'batto. Dans le N'gatianou, cette voie passe par Anialesso, N'zuékokoré, M'baoucesso et Bongouanou.

La deuxième voie longitudinale, part d'Ahounianfoutou à l'ouest passe par Ménou, Tiémélékro. Elle poursuit sa course en pays Ahali, en traversant Kommabo, Diekabo, Diangobo, et N'gohinou. Elle pénètre le territoire alangwa en traversant Tano kakoukro, Koakro, N'drikro où elle rejoint la piste secondaire qui devient plus tard la grande voie coloniale : Dimbokro-

Bongouanou (ANCI, 1EE141(181), 1909, p. 4).

Les trois voies latitudinales sont orientées dans le sens Sud-nord et reliaient le Moronou au pays baoulé. La première voie, la plus occidentale, longe sensiblement le N'zi. Ainsi, elle part de Sérébissou, dessert Ahouanou, Ahounianfoutou, Kore-Koressou, Tomidanou et Diamalabo. À partir de ce village, deux pistes permettaient d'atteindre Dimbokro. Soit les populations passent par Ebimolossou, soit elles passent directement sur le N'zi.

La deuxième voie latitudinale part de M'batto, dessert les villages Amantian de Diakadiokro, Ehuikro, Assalekro, Assémiankro. Cette voie entre en territoire Alangwa et traverse les localités d'Adouakoakro, Koakro, Boafokro. Cette voie fait un détour dans le Ngatianou par Fronobo, Kamrankro et Amonkro, puis franchit le N'zi avant d'atteindre Bengassou et le futur poste administratif d'Aoussoukrou.

La troisième voie latitudinale est orientée Nord-sud en direction des pays Abbè et Akyé. Elle traverse d'une part, Anoumaba, Agbanou, Mgblibo, Ciéchi et Treinou. D'autre part, cette voie reliait M'batto, Assiè-Akpressé en direction de Morié ou d'Afféry (S.P. Ekanza, 2015, p.155).

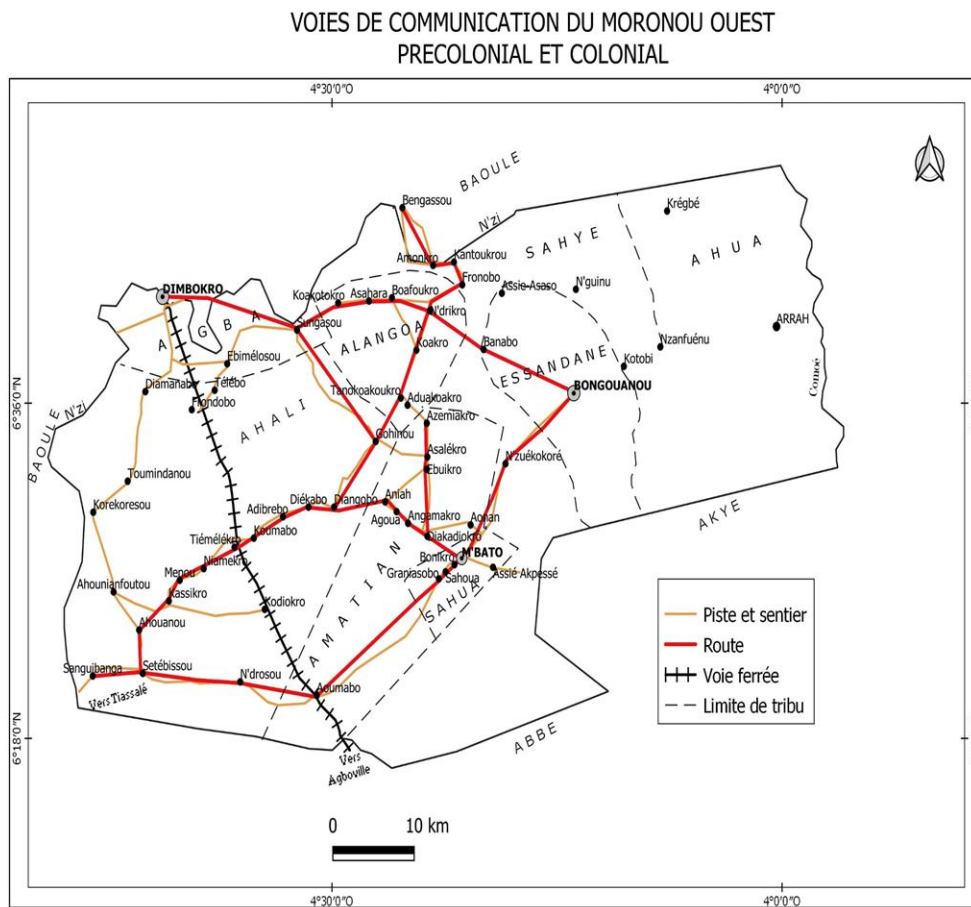
Ce sont ces voies réservées aux expéditions commerciales³ dans les pays baoulé, Akyé et Abbè ou dans les régions plus lointaines de la côte. Par elles pénètrent dans la région les marchandises étrangères d'origine européenne, dont le besoin se faisait sentir, au sein de la société du

³ L'expédition commerciale est un voyage à but commercial et plein de risques. En effet, tous les éléments jeunes et valides de la grande famille, y compris les alliés et les esclaves étaient associés dans ce voyage. La colonne groupait dix à quinze personnes quelquefois un effectif plus important. En tête et à l'arrière des hommes armés encadraient les autres voyageurs, placés au milieu de la colonne et chargés de bagages ou *Trowa*. Leur passage dans les

villages et campements, quand on ne pouvait pas éviter ces derniers, ils se dissimulaient dans les bois, à l'orée du village et attendaient la nuit. Comme le voyage était long (Moronou à Cape Coast, il ne fallait pas moins de trois mois pour le voyage aller et retour), l'on emportait de quoi manger qui se conservait fort bien sur plusieurs semaines. Il s'agit des galettes de maïs et de banane ou *Dkonon* et la galette à base de manioc et banane ou *Ngbaou*.

Moronou. Avec l'avènement du chemin de fer, les expéditions commerciales prennent fin dans le Moronou ouest.

Les déplacements des populations se font désormais par les routes vers les rails.



Source : carte réalisée à partir de Simon Pierre EKANZA, 1979, *Mutation d'une société rurale : Les Agni du Moronou (18^e siècle-1939)*, thèse pour le doctorat d'État, Aix en Provinces, p.548.

2.LE CHEMIN DE FER DANS LE MORONOU OUEST, UN ÉQUIPEMENT AU SERVICE DES PRODUITS DU SOL ET DE RENTE DE 1908 À 1928

Après la construction des rails, l'administration française décide dans un premier temps de récolter les produits immédiatement utilisables du Moronou ouest et de les développer. Dans un second temps, pour éviter que les échanges ne cessent entre Européens et la population locale à cause de l'épuisement des produits du sol, ceux-ci développent de nouveaux produits agricoles.

2.1. Le développement de la production des cultures vivrières et des produits de cueillette dans le Moronou ouest de 1908 à 1921

Dès l'ouverture des rails du Moronou, l'administration française décide de récolter les productions vivrières et les produits de cueillette de la région, afin de les convoier dans les villes environnantes, à travers le chemin de fer.

L'évolution des exportations du surplus de la production vivrière dans le Moronou ouest

À l'avènement du chemin de fer dans le Moronou, les productions vivrières subissent une augmentation. En effet, le surplus de la production est exporté à travers le train pour nourrir les populations des villes

environnantes comme Dimbokro, Agboville et Abidjan.

Le tableau n°2 montre l'évolution de la production vivrière de 1912 à Août 1913 dans le Moronou Ouest.

Tableau n°2 : L'évolution des exportations de la production vivrière dans le Moronou de 1912 à Août 1913

GARE	PK	Cultures vivrières	Tonnage en 1912	Tonnage jusqu'en Août 1913
Anoumaba	140	Ignames et bananes	43,5	47,7
		Maïs	5,5	5,7
		Escargots et viandes fumées	1,3	7,6
Tiémélékro	162	Ignames	106	119,4
		Bananes	52,5	21
		Maïs	40,5	14,3

Source : ANCI, 1EE148, 1909-1915, Rapport trimestriel, p.8.

L'observation du tableau n°2 nous montre l'évolution des produits vivriers embarqués dans les gares de train d'Anoumaba et Tiémélékro.

À Anoumaba, l'exportation des ignames et bananes passe de 43,5 tonnes à 47,7 tonnes en Août 1913. Au niveau de l'exportation de maïs, elle passe de 5,5 tonnes à 5,7 tonnes de 1912 à Août 1913. À Tiémélékro, la vente d'ignames passe de 106 tonnes de 1912 à 119,4 tonnes à Août 1913. Pour les bananes et le maïs les exportations sont respectivement de 21 tonnes et 14,3 tonnes. La quantité de bananes et maïs vendus en Août 1913 est faible, car la saison de la grande production de ces produits est fixée à Novembre-Janvier.

En définitive, la construction des rails contribue à l'évolution de la vente du surplus des productions vivrières du Moronou ouest. Cependant, en plus des produits vivriers, les Européens s'intéressent aux produits de cueillette.

Le développement des produits de cueillette dans le Moronou ouest

La présence des rails dans le Moronou permet d'exploiter les produits de cueillette. Ils concernent les palmistes, la cola, le caoutchouc et la liane productrice ou la glu.

Les morofwès exploitaient le palmiste depuis la période précoloniale. Ce produit servait à produire de l'huile de palme destinée à produire du savon pour être commercialisé chez les peuples voisins. Depuis la construction du chemin de fer dans le Moronou ouest, ce produit subi une forte demande par les Européens. En effet, l'huile de palme sert de graisse pour l'engrainage des moteurs. Ainsi, à Dimbokro, la vente de ce produit qui était de 0,5 tonne en 1913, passe à 700 tonnes en 1917(ANCI, 1EE48, 1919, p.17).

Concernant le cola, elle est présentée comme un produit du sol qui faisait objet d'achat par les commerçants soudanais. Ils venaient dans la forêt pour chercher la noix de cola. La quantité de cola récoltée dans le Moronou prenait la direction du Nord.

Dès l'avènement des rails, les grosses maisons de commerce européennes s'en sont impliquées. L'exportation de la noix de cola a continué de prendre la direction du nord, mais, aussi la direction du Sud de la colonie de Côte d'Ivoire. La forte demande de ce produit par les Européens a suscité une grande production dans les régions des Sahua et Amantians. Ainsi, la production de la noix de cola connaît une évolution positive. Elle passe de 24 tonnes en 1912 à 31 tonnes au milieu de l'année de 1913 sur le marché de Dimbokro (G. Sanogo, 1979, p.18).

Dans le Moronou ouest, il existe une seule variété de caoutchouc : le *funtumia elastica*. Il était partout répandu dans la forêt du Moronou, sans être utilisé par la population locale, avant la pénétration française. C'est après la mise en place des rails que la population a commencé à bien exploiter ce produit. Ainsi, à la gare de Dimbokro, la quantité de production augmente de 31 tonnes en 1913 à 75 tonnes en 1917 (ANCI, 1EE48, 1919, p.11).

La liane productrice est une liane qui donne le latex qu'on coagule par l'addition du jus de citron. Ce produit appelé *Amalé*, dans le Moronou, était utilisé depuis 1916 pour remplacer le caoutchouc. On lui donne aussi le nom de la *glu*. Sa production commence depuis l'arrivée des rails dans le Moronou (ANCI, 1EE48, 1919, p.19).

La construction des rails dans le Moronou ouest contribue au développement des produits du sol. À la suite des produits de cueillette, quels sont les nouveaux produits créés par les Français dans le Moronou ?

2-2. La création des plantations de café-cacao dans le Moronou ouest

Dans le Moronou ouest, le café et le cacao sont développés pour venir en appui des premiers produits du sol. Pour les Français, ils permettent, aussi, d'éviter que le chemin de fer déjà mis en place ne soit un échec. Ainsi, en 1915, pour compenser l'abandon du caoutchouc, frappé par la mévente, l'administration française cherche à imposer la culture cacao et du café.

La création des plantations de cacaoyers dès 1916

En 1916, l'administration française décide d'entreprendre sur une vaste échelle la culture du cacao dans le district de Bongouanou. Alors, elle désigne un moniteur d'agriculture pour la formation des planteurs.

Le moniteur Brou Coffi d'Angbanou est choisi, car il aurait déjà pratiqué en tant qu'ouvrier, la culture du cacaoyer, à Tiassalé et aurait assisté aux enseignements pratiques donnés en 1914-1915 par monsieur l'agent d'agriculture, Dellas (ANCI, 1RR 9/11, 27 février 1916, p.5).

Par ailleurs, plusieurs dizaines de morofwès, conduits par le chef de poste de Bongouanou, se rendent à la fin d'Août 1916 à Abengourou. Ils visitent les plantations de cacao et achètent sur place 3500 cabosses (ANCI, 1RR39, 18 Août 1916, p.6). En 1917, un premier bilan de la culture cacaoyère est établi pour le Moronou ouest. Il donne 25162 plants de cacaoyers pour les cantons Amantian, Ahali, Alangwa et Sawa⁴.

Le tableau n°3 nous montre le nombre de plants et d'hectare de cacao par canton.

⁴Depuis 1915, cette partie du Moronou relève de la subdivision centrale de Dimbokro.

Tableau n°3 : La répartition des plants de cacao par canton dans le Moronou ouest en 1917

Cantons	Amantian	Ahali	Alangwa	Sawa
Nombre de villages	11	21	07	05
Nombre de plants	22 545	6 513	2467	3637
Hectares (ha)	23,25	16,25	4,5	5,75

ANCI, 1RR 39, 1917, Tableau indiquant le nombre de plants de cacao en pépinière pour le N'zi-Comoé, p.10.

L'observation du tableau n°3 nous montre qu'en 1917, 43 villages du Moronou ouest se sont lancés dans la culture du cacao. Ainsi, sur la base de 625 plants de cacaoyers à l'hectare en moyenne, nous obtenons en 1917, une surface d'environ 50 hectares de cacaoyers pour la région occidentale du Moronou.

À partir de cette base, une culture de ce produit sur une grande échelle ne s'esquissa qu'à partir de 1921. L'influence de certains planteurs pilotes exerce un effet contagieux dans cette région du Moronou. Ainsi, au troisième trimestre 1923, toutes les portions de la subdivision de Dimbokro qui longent à l'Est et à l'ouest de la voie ferrée, entre, Anoumaba et Tiémélékro sont devenues un terrain de plantation de cacaoyers (ANCI, 1RR39, 4^e trimestre 1923, p.11).

L'année 1924 peut être retenue comme celle de la fin de l'initiation des morofwès à la culture cacaoyère. Désormais intégré à la gamme des cultures connues et appréciées, le cacao y connaît un développement remarquable grâce à la présence du chemin de fer.

La création des plantations de caféiers dans le Moronou ouest dès 1928

Le café de variété robusta croissait déjà à l'état spontané dans le Moronou. Il faut attendre 1928 pour que l'on en fasse une culture. Dans le Moronou ouest la culture du caféier se développe parallèlement à celle du cacaoyer. En effet, sous l'impulsion de l'administration coloniale, le cours du café monte afin d'accroître l'intérêt pour cette culture. En 1928, des pépinières avaient été aménagées par l'interprète principal Bilé, qui possédait à Tiémélékro une plantation de cacaoyer.

Par ailleurs, en 1930, les Agni du Moronou ouest plantent environ 200 000 pieds de caféiers (ANCI, 1RR39, 4^e trimestre 1923, p.2). En 1933, le territoire qui longe à l'Est et à l'ouest de la voie ferrée, entre, Anoumaba et Tiémélékro occupe 166 hectares de caféiers. Quoiqu'il en soit, le caféier occupe en 1934, une place de premier plan dans l'économie du Moronou ouest. Ainsi, de 1935 à 1945, la culture du café fut solidement implantée dans les cantons Agni du Moronou, administrativement rattachés à Dimbokro.

En définitive, en récompense à leur engagement dans la production des cultures industrielles dans le Moronou ouest, des titres fonciers ont été attribués à 5 planteurs originaires de la région. Ainsi, les titres fonciers n° 75, n°76, n°77, n°78, et n°79 sont attribués respectivement à Ebi Ettien planteur à Anoumaba ; Ena Ettien planteur à Ménou ; Fossou Aka planteur à Alongo ; Sadiè Victor planteur à Tiémélékro et Yao Bernard planteur à Yaokro situé à 25 kilomètres de la route Bongouanou-Dimbokro.

Donc, les territoires qui longent à l'Est et à l'ouest de la voie ferrée, entre, Anoumaba et Tiémélékro sont devenues une zone de plantation de cacao et de café pour le bon fonctionnement du chemin de fer.

3. LE CHEMIN DE FER DU MORONOU, SOURCE DE CRÉATION DE CENTRES COMMERCIAUX, DE LIEUX DE REFUGE ET D'IMMIGRATION

Le souci immédiat des Français en construisant le chemin de fer est de faire entrer les populations africaines dans le système capitaliste, fondé sur l'intensification des échanges. Une fois entraîné dans le système capitaliste, il fut aisé pour les Français de susciter des besoins nouveaux que les Africains devaient satisfaire en consommation. Pour y réussir, des centres commerciaux devaient être créés.

3.1. Anoumaba et Tiémélékro, des centres commerciaux au service du chemin de fer

Les centres commerciaux d'Anoumaba et Tiémélékro implantés le long de l'axe ferroviaire, s'ils ne doivent pas leur fondation au chemin de fer, furent-ils favorisés dans leur expansion par l'avènement de celui-ci. En effet, dès 1908, les chantiers de construction de la ligne ferroviaire y drainent une population d'immigrants, estimée à 600 personnes et dont une partie vit de différents petits commerces (ANCI, 1EE181, 1909, p.2).

À Tiémélékro, les commerçants affluent en masse et sont très actifs. Selon l'administrateur du poste du N'zi-Comoé, les commerçants Dioula rayonnent dans toute la région environnante. Ils achètent les denrées aux populations locales, les expédient sur les marchés de Dimbokro, Agboville et Abidjan, pour les revendre, afin de réaliser des bénéfices (ANCI, 1EE148, Juillet 1914, p.3).

En Juillet 1914, les Dioula de la région ont expédié environ 28 tonnes

d'ignames, de bananes et de maïs. Du 15 Décembre 1914 au 15 Février 1915, 72,862 tonnes d'ignames et de bananes sont passés par ces deux gares. Pour l'administrateur du poste de Dimbokro, les pays Ahali et Amantian connaissent une forte progression du mouvement commercial animé par les commerçants Dioula (ANCI, 1EE148, Juillet 1914, p.5). Ces denrées qui arrivent sur ces gares proviennent de l'arrière-pays et leurs destinations étaient les villes de la basse côte.

Au cours de ces échanges, en plus de la production vivrière, d'autres produits étaient vendus dans les centres d'Anoumaba et de Tiémélékro. Ils concernent les palmistes, les noix de cola et le caoutchouc.

Après avoir vendu ces produits aux commerçants Dioula, les morofwès achetaient les produits européens comme le sel, les tissus, l'alcool et les matériaux de construction. Ainsi, l'importance prise par ces deux centres a asphyxié les centres commerciaux autrefois prospères, comme « Sandié-Bounga » à la limite du Moronou et Tiassalé où Baoulé et Agni défaisaient leurs bagages pour échanger leurs produits (S.P. Ekanza, 1979, p.571).

Malheureusement, les grandes maisons de commerce manquent dans ces deux localités entraînant l'inexistence du commerce du café et du cacao. Les grandes maisons de commerce se sont installées à Dimbokro⁵.

En définitive, grâce au chemin de fer, les activités commerciales sont devenues très florissantes dans le Moronou ouest. Mais la mise en place de cette économie a suscité l'installation de réfugiés et

⁵ Les grandes maisons de commerce installées à Dimbokro en 1921 sont : Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO) ; Société Commerciale de l'Ouest Africaine (ESCOA) ; Compagnie Bordelaise des Comptoirs Africains (CBCA) ; Compagnie Générale de l'Afrique

Française (CGAF) ; Compagnie Française de Kong (CFK) ; Compagnie Commerciale de la Côte d'Ivoire (CCCA) ; Compagnie Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique (CCICA) ; De Tésières (DT) ; Cohen Frères (CF) ; Société Commerciale Africaine (SCA) ; W.D Wooding and Co (WDW) ; Richard King and Co (RK).

d'immigrants dans les centres commerciaux du Moronou ouest.

3.2. Anoumaba et Tiémélékro, lieux d'immigration et de refuge

Le rayonnement des localités d'Anoumaba et Tiémélékro dû essentiellement au passage du chemin de fer a attiré de nombreuses populations flottantes. En effet, au moment de l'installation du rail et des gares, des quartiers distincts sont concédés aux populations soudanaises par les autorités coutumières.

Par la suite, les premiers commerçants soudanais sont rejoints par leurs femmes, enfants et frères. Ce qui entraîne une population importante d'immigrants soudanais. Selon l'administrateur de la subdivision de Dimbokro, en juillet 1914, cette population était d'environ 600 personnes (ANCI, 1EE148 2/6, Juillet 1914, p.3).

Ces populations d'immigrants dont une partie vit de différents petits commerces ou d'industries rencontrent des difficultés de cohabitation avec la population locale.

En effet, l'autre moitié des populations d'immigrants vit de rapines. Ils prennent dans les champs, ignames, bananes sans payer et quand le propriétaire réclame, il est frappé à coups de bâtons. Ainsi, ces comportements violents exercés par les immigrants, à l'égard de la population locale contraste avec l'attitude paisible dont ce peuple faisait preuve.

Par ailleurs, Anoumaba et Tiémélékro deviennent les lieux de refuge et d'asile pour les vagabonds venant des cercles d'Agboville, Tiassalé et d'ailleurs (S.P. Ekanza, 1979, p.571). En effet, si Anoumaba et Tiémélékro se hissent au niveau des centres commerciaux relativement importants dans la région, tout restait à faire au

plan de l'organisation urbaine et du fonctionnement administratif.

En particulier, les mesures de police dans le Moronou ouest de 1929 à 1945 étaient difficiles. Ainsi, vagabonds et malfaiteurs s'y sentaient à l'abri de toute mesure de coercition. Par exemple, dans le village d'Agbanou situé à l'ouest de la voie ferrée et de la station ferroviaire d'Anoumaba, « toutes les cases sans exception étaient occupées par des étrangers de diverses races soudanaises qui avaient expulsé les habitants »⁶. Ces désordres altèrent, ainsi, la vie commerciale dans le Moronou ouest.

En somme, à cause du chemin de fer, les Agni du Moronou ouest ont connu la course acharnée pour l'acquisition de biens européens, mais aussi l'insécurité.

CONCLUSION

Cette étude porte sur le chemin de fer dans les mutations socio-économique du Moronou ouest de 1908 à 1945. Elle s'appuie, d'abord, sur des données provenant des archives nationales de Côte d'Ivoire, ensuite, sur des ouvrages, des thèses, des articles et enfin, sur les témoignages oraux. Le premier axe de réflexion porte sur la construction du chemin de fer et la fin des expéditions commerciales dans le Moronou ouest de 1908 à 1930.

Il ressort que les travaux de construction du chemin de fer du Moronou sont l'œuvre d'une main-d'œuvre d'Africains recrutés et volontaires. Sur ce chantier, les privilégiés étaient le personnel européen, alors que le personnel africain travaillait dans les conditions difficiles.

⁶ Yomanfò N'GBOTTI, Planteur, entretien semi directif réalisé auprès du chef de la famille Gon de Sérébissou, le 06/10/2024 à Sérébissou.

Dès l'arrivée du chemin de fer dans le Moronou de 1908 à 1910, le commandant Hostains impulse la construction des routes pour permettre à l'arrière-pays des rails de participer à l'économie de traite.

Ainsi, ces nouvelles routes remplacent le réseau de pistes et sentiers qui reliaient les principales agglomérations de la région. L'abandon du réseau de pistes et sentiers met, donc, fin aux expéditions commerciales dans le Moronou ouest. Ainsi, l'objectif qui consiste à montrer que la construction du chemin de fer conduit à la création des routes et met fin aux expéditions commerciales dans le Moronou ouest est atteint.

Ce constat permet de revenir brièvement sur le deuxième volet de la réflexion consacré au chemin de fer dans le Moronou ouest comme un équipement au service des produits du sol et de rente de 1908 à 1928. Il montre qu'après la construction des rails, l'administration française décide dans un premier temps de récolter les produits immédiatement utilisables du Moronou ouest.

Les Européens récoltent, ainsi, les productions vivrières pour alimenter les villes environnantes à travers le chemin de fer. Par ailleurs, ils transportent à Abidjan à partir des rails, les productions de cueillette comme les palmistes, la cola, le caoutchouc et la liane productrice ou la glu. Dans un second temps, pour éviter que les échanges ne cessent entre Européens et la population locale à cause de l'épuisement des produits du sol, l'administration française développe les produits de rente comme le cacao et le café.

L'objectif qui consiste à présenter le passage de la production des produits du sol aux plantes nouvelles dans le Moronou ouest est atteint.

Le troisième axe de notre réflexion consiste à montrer qu'en construisant le chemin de fer, l'un des soucis

immédiats des Français était de faire entrer les populations africaines dans le système capitaliste. Il consiste à créer des besoins nouveaux que les Africains devaient satisfaire en consommant les produits européens. En outre, Anoumaba et Tiémélékro se développent comme des centres commerciaux.

Le rayonnement de ces localités attire de nombreuses populations d'immigrants et de réfugiés. Donc l'objectif consistant à analyser le chemin de fer du Moronou comme source de création de centres commerciaux, lieux de refuge et d'immigration est atteint.

Cependant, pour cerner totalement l'histoire du chemin de fer dans les mutations socio-économiques du Moronou ouest, il serait bon de mener une étude approfondie sur l'évolution des produits agricoles transportés dans les gares d'Anoumaba et de Tiémélékro.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE**Les sources orales**

Nom et prénoms	Qualité de l'informateur	Date et lieu de naissance	Thèmes abordés
Essan Kpangui,	Planteur et chef de terre de Diamalabo	Né le 1 ^{er} Janvier 1935 à Diamalabo	-L'organisation des recrutements de la main-d'œuvre pendant la construction du chemin de fer. -La construction des routes pour rallier le chemin de fer
Yomanfô N'gbotti	Planteur et chef de la famille Gon de Sérébissou	Né le 1 ^{er} Janvier 1947 à Anoumaba	-Les raisons qui amènent les populations d'agbanou à quitter leur village. -Anoumaba et Tiémélékro considérés comme lieux d'immigration et de refuge.

Les sources d'archives**Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI)****Séries EE : Affaires politiques**

ANCI, 1EE148 (3), 1915, *Rapport de tournée chez les Agni Ahali*, p.10.

ANCI, 1EE141 (181), 1909, *Rapport d'administration du N'zi-Comoé au lieutenant-gouverneur de Bingerville*, p.4.

ANCI, 1EE 48, 1919, *Les effets du chemin de fer sur le développement économique de la Côte d'Ivoire*, p.17.

ANCI, 1EE 48, 1919, *Les effets du chemin de fer sur le développement économique de la Côte d'Ivoire*, p.11.

ANCI, 1EE 148 2/6, 1914, *Rapport politique du poste de Dimbokro, pour le mois de juillet 1914*, p.3.

Séries KK : Travaux publics

ANCI, 5KK14, 1908, *Côte d'Ivoire, Correspondance du 14 Avril 1908*, p.6.

ANCI, 5KK29, 1918, *Correspondance sur l'influence du chemin de fer sur le développement économique de la Côte d'Ivoire*, p.4.

Séries RR : Agriculture et Élevage

ANCI, 1RR 9/11, 1916, *Du chef de poste de Bongouanou à l'administrateur du cercle du N'zi-Comoé à Dimbokro : de la désignation d'un moniteur de cacao-Bongouanou, le 27 février 1916*, p.5.

ANCI, 1RR9, 1916, *De l'administrateur du N'zi-Comoé au gouverneur à Bingerville, Télégramme officiel, Anoumaba, le 18 Août 1916*, p.6.

ANCI, 1RR 39, 1923, *Rapport sur la situation agricole et zootechnique du N'zi- Comoé, 4^e trimestre 1923*, p.11.

ANCI, 1EE/181, 1909, *Rapport d'administration du N'zi-Comoé au lieutenant-gouverneur de Bingerville*, p.2.

ANCI, 1EE/148, 1914, *Rapport politique du poste de Dimbokro pour le mois de Juillet 1914*, p.3.

Les sources imprimées : Les journaux officiels

Journal Officiel de Côte d'Ivoire, n°392 du 29 mai 1909, « Arrêté fixant l'horaire de travail des bureaux, ateliers ou chantiers du chemin de fer de la Côte d'Ivoire », p.38.

Bibliographie

BENVENISTE Corinne, 1974, *La boucle du cacao : Côte d'Ivoire étude régionale des circuits de transport*, Paris, orstom, 223p.

BIO Sawé Ishola, 1982, *Étude socio-économique du Moronou : les villages Assié à partir de la culture du café et du cacao : 1920-1957*, Abidjan, mémoire de maîtrise d'histoire, 186p.

EKANZA Simon Pierre 1979, *Mutation d'une société rurale : les Agni du Moronou (18^e siècle-1939)*, thèse pour le doctorat d'état, Aix en Provinces, 1007p.

EKANZA Simon Pierre, 1981, « Main-d'œuvre pendant l'entre-deux-guerres 1918-1945 », in, *Annales de l'Université d'Abidjan*, série I : histoire, Tome IX, p.73-97.

EKANZA Simon Pierre, 1981, « Le Moronou à l'époque de l'administrateur Marchand. Aspects physiques et économiques », in, *Annales de l'Université d'Abidjan*, série I (histoire), Tome IX, p. 54-70.

EKANZA Simon-pierre, 2015, *Le Moronou, terre méconnue de Côte d'Ivoire : Géographie, Agriculture et Sociétés*, Paris, l'Harmattan, 192p.

KIPRE Pierre, 1975, « La place des centres urbains dans l'économie de la Côte d'Ivoire de 1920 à 1930 », in,

Annales de l'Université d'Abidjan, série I : histoire, Tome III, p.93-120.

MAESTRI Edmond, 1976, *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*, thèse du doctorat troisième cycle, Aix en Provinces, 870p.

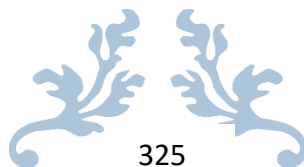
SANOGO Gabrielle, 1979, *Situation agricole dans le N'zi-Comoé : 1920-1939, mémoire de maîtrise*, Université nationale de Côte d'Ivoire, Abidjan, 57p.

SEMI BI-Zan, 1973, *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire 1940-1960*, Paris, thèse de Doctorat du 3^{ème} cycle université paris VII, 1003p.

Numéro 016 Mars 2025
Histoire et Analyses des Relations Internationales
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053





HARIS N°16 Mars 2025