

LE CHEMIN DE FER DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA RÉGION DE DIMBOKRO DE 1910 À 1939,

N'goran Alphonse BROU, Koffi Léon YAO (*Université Alassane Ouattara -
Côte d'Ivoire*)

brou0540@gmail.com / koffileonyao@yahoo.fr

Résumé

Dimbokro, capitale régionale des Baoulé-Agba, est située dans une position stratégique et socio-économique importante. De fait, l'autorité coloniale décide de rallier depuis Agboville le chemin de fer à la ville afin d'avoir non seulement un contrôle exclusif du pays agba, mais aussi, et surtout, d'exploiter toutes les richesses naturelles et agricoles de la Côte d'Ivoire. Ainsi, en 1910, le chemin de fer atteint Dimbokro. Le 11 septembre 1910, la gare de train est inaugurée par le Gouverneur Angoulvant. Par conséquent, Dimbokro connaît un développement socio-économique fulgurant et devient un passage obligé et un débouché privilégié grâce au chemin de fer et sa gare. L'on note alors une intensité des échanges commerciaux avec l'implantation de plusieurs commerçants et maisons de commerce dont certaines sont détenues par les Syro-libanais et une convergence effrénée de populations vers la ville venues de toutes les régions ivoiriennes, ainsi que des pays voisins. Grâce aux trafics du train par le truchement de sa gare, Dimbokro acquiert le statut de chef-lieu, poumon socio-économique du N'zi-Comoé pendant la période coloniale.

Mots clés : Dimbokro, gare du rail, développement, n'zi-comoé, socio-économique

THE RAILWAY IN THE ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT OF THE DIMBOKRO REGION FROM 1910 TO 1939

Abstract

Dimbokro, the regional capital of the Baoulé-Agba, is situated in an important strategic and socio-economic position. The colonial authorities decided to build a railway link from Agboville to the town, not only to gain exclusive control of the Agba country, but also, and above all, to exploit all the natural and agricultural resources of Côte d'Ivoire. In 1910, the railway reached Dimbokro. On 11 September 1910, the train station was inaugurated by Governor Angoulvant. As a result, Dimbokro underwent dazzling socio-economic development and became an essential passage and a privileged outlet thanks to the railway and its station. Trade was intense, with the establishment of a number of merchants and trading houses, some of which were owned by Syrian-Lebanese, and a frenzied convergence of populations towards the town from all regions of Côte d'Ivoire, as well as neighbouring countries. Thanks to train traffic through its station, Dimbokro acquired the status of chief town, the socio-economic lungs of N'zi-Comoé during the colonial period.

Keywords: Dimbokro, railway station, development, n'zi-comoé, socio-economic

Introduction

Fondée au XVIII^e siècle par Kouassi Djengbo, Dimbokro est à l'origine peuplée par les Agba Alanguira autour de 1720. Mais, plus tard autour de 1765, les Agba Alanguira cohabitent avec les Assabou venus dans la seconde vague de migration des Baoulés. Cette cohabitation a été possible grâce à un pacte scellé entre les deux peuples (M. K. Kangah, 2011, p. 54). En effet, en 1905, pour occuper toutes les contrées et exploiter les ressources économiques du pays, les gouverneurs français de Côte d'Ivoire, Henri Roberdeau et Emile Merwat, font installer un poste administratif à Aoussoukro, localité située à 40 km de Dimbokro. Trois ans plus tard, ce poste est jugé trop éloigné de Dimbokro (M. K. Kangah, 2011, p. 53). Alors, en 1908, ayant constaté l'avancée du tracé du chemin de fer depuis Agboville et dans son intention de créer une gare dans le Sud du pays "Agba", précisément sur la rive droite du fleuve N'zi, par l'arrêté du 14 décembre de la même année, Angoulvant⁴ décide de faire transférer le poste d'Aoussoukro à Dimbokro. En 1910, le chemin de fer atteint dans la ville de Dimbokro. Par arrêté local du 26 mai 1909, Dimbokro est ouvert à « l'exploitation régulière » le 1^{er} juin 1909 (S. P. Ekanza, 1983, p. 564). Le 11 septembre 1910, avec l'inauguration officielle de la gare de train, Dimbokro devient un poste administratif régional et une zone d'intense activité économique voire commerciale et sociale du fait de la présence du chemin de fer.

En quoi le chemin de fer a-t-il contribué au développement socio-économique de Dimbokro et ses environs de 1910 à 1939 ? L'objectif de cette étude est de montrer l'impact économique et social du chemin de fer dans de la région de Dimbokro. Pour atteindre cet objectif, une revue de la littérature a été faite. Ainsi, le croisement, le recoupement, la confrontation des informations recueillies des sources orales et d'archives, des ouvrages, des thèses et des publications scientifiques ont été le maillon essentiel de la méthode de traitement utilisée par l'historien. En plus, il y a eu le recours à l'interdisciplinarité. Les informations définitives montrent que le chemin de fer a joué et joue encore aujourd'hui un rôle crucial dans le développement socio-économique de la ville elle-même et de la région du N'zi-Comoé.

Cette étude est structurée autour de trois grands centres d'intérêt : d'abord, il s'agit de faire la présentation de la ville de Dimbokro à travers la migration et le peuplement et l'implantation de l'administration française, ensuite, montrer que le chemin de fer fut un moteur du développement socio-économique pour la ville de Dimbokro et sa région et, enfin, indiquer les mutations socio-économiques survenues dans le pays Agba grâce à la présence de ce moyen de transport.

1. Présentation de la région de Dimbokro

Dans cette partie, il est question de faire d'une part, l'historique de la

⁴ Louis-Gabriel Angoulvant, initiateur de la manière forte et bourreau des populations ivoiriennes, il fut gouverneur de la Côte d'Ivoire du 18 février 1908 au 27 décembre 1916 (J-N., Loucou, 2012, p. 65, 104).

région de Dimbokro à travers la migration et le peuplement, et d'autre part, décrire les circonstances de la création du poste administratif colonial français de Dimbokro suite à l'implantation de l'administration française.

1.1. Migration et peuplement

Située dans une cuvette modulée par les chaînes de montagnes formant le V baoulé et aux abords du fleuve N'zi, Dimbokro serait fondée au XVIII^e siècle par Kouassi Djegbô, l'un des chefs Agba de la suite de la reine Pokou (M. K. Kangah, 2018, p. 121). Elle est bornée au Nord-est par Yamoussoukro, au Sud par Toumodi et au Sud-est par Bongouanou. Dimbokro est à 240 km d'Abidjan par la voie terrestre et aussi par les rails (M. K. Kangah, 2018, p. 122). En effet, une migration du grand groupe Akan provoquée par des guerres entre Asante et Denkyira est à l'origine du mouvement des Agba Alanguira et Assabou vers le centre-est de la Côte d'Ivoire pour s'installer définitivement à Dimbokro. Commencés en 1699, ces conflits restaient encore sans dénouement l'année suivante durant laquelle, les Denkyira avec à leur tête Badu Akrafi Brempong, résistent désespérément. Ce dernier est capturé par les Asante (R. K. Allou, 2002, p. 713). Partant, les Alanguira issus des Denkyira se déplacent alors de façon massive pour s'établir sur le site de *Djegbôklô* ou village de Djegbô autour de 1720. *Djegbôklô* ou village de Djegbô devient par déformation Dimbokro sous l'autorité coloniale française (M. K. Kangah, 2018, p. 121). Plus tard, vers 1765, dans la quête de territoire, les Assabou issus des Asante, venus dans la seconde vague de migration des Baoulés s'installent aux abords du fleuve N'zi où ils y trouvent les Alanguira déjà établis, avec qui ils partagent l'espace sans aucun problème majeur (R. K. Allou, 2002, p. 713). S. P. Ekanza (2006, p. 63-65) souligne que le peuple Agba est une des huit tribus baoulés. Il est surtout constitué de deux grands groupes akan d'origines différentes : les Alanguira issus des Denkyira et les Assabou des Assanté⁵. À leur côté, vivent d'autres peuples baoulés pour des raisons économiques et sociales. Ce sont les Aïtou, Nanafoué et N'zikpli. Le pays Agba est composé des départements de Dimbokro, Ouéllé, Bocanda, Kouassi-Kouassikro, M'bahiakro, Prikro et Daoukro (M. K. Kangah, 2018, p. 121). En 1920, l'on enregistre aussi la présence des Européens et aussi des Syro-libanais. Parmi les commerçants d'origine européenne, l'on peut citer De Kersabiec, Harambat, Dulout, Caoret, Delpeyroux, etc. Ils s'installent à Dimbokro pour la plupart dans les années 1920. Ils cohabitent avec des commerçants syro-libanais dont la Société Salomon Maouad et J. Zouain (S. P. Ekanza, 1983, p. 567). En effet, les premiers commerçants syro-libanais arrivent en Côte d'Ivoire vers la fin du XIX^e siècle. Ils installent dans les grandes villes carrefours, portuaires dont Grand-Bassam, et surtout, dans les villes d'économie de traite ou de plantation comme la ville de Dimbokro pour y faire du commerce (L. K. Yao, 2016, p. 15-18).

⁵ Les Denkyira et les Asante sont deux peuples du Ghana.

1.2. L'implantation de l'administration coloniale en 1908

En 1905, afin d'occuper toutes les contrées ivoiriennes et d'exploiter toutes les ressources économiques de la colonie ivoirienne, l'administration française installe un poste administratif à Aoussoukro situé à 40 km de la ville de Dimbokro. En 1908, selon les autorités coloniales, ce poste créé pour soumettre les Baoulé-Agba ne fut pas tenu à cause des effectifs réduits dont disposaient les autorités du Cercle du Baoulé-Sud (M. K. Kangah, 2011, p. 53). Dans le même temps, le tracé du rail se poursuit depuis Agboville et l'on prévoyait une gare de train dans le Sud du pays "Agba", sur la rive droite du fleuve, plus précisément dans la ville de Dimbokro. Ainsi, pour rentabiliser cette partie du chemin de fer, Angoulvant décide, par l'arrêté local du 14 décembre 1908 (S. P. Ekanza, 1983, p. 565), de faire transférer le poste d'Aoussoukro, jugé trop éloigné de la gare du rail, à Dimbokro, village situé sur le tracé du chemin de fer. Alors, rapidement, des bâtiments sortent des terres sur la rive gauche du N'zi à proximité des deux villages baoulés à savoir Langui-Broukro et Aoussoukoffikro (M. K. Kangah, 2011, p. 57). Le 1^{er} juin 1909, la gare de train est ouverte au commerce. L'accélération de la conquête militaire en amont permet de mettre fin aux résistances des Agba et Ouélé, mais aussi, d'établir des postes à Bongouanou en décembre 1908 remplaçant celui de Sahoua ; à Ouélé en 1910 et à Daoukro en février 1911, pour remplacer Akakoumoékro. En 1909, Dimbokro devient un poste militaire effectif de l'administration coloniale à vocation économique voire commerciale et sociale du fait des activités ferroviaires.

2. Le chemin de fer dans le développement socio-économique de la région de Dimbokro

L'essor socio-économique de Dimbokro et sa région a été possible grâce à la présence du chemin de fer. Ainsi, le chemin de fer constitue un véritable moteur de croissance des activités socio-économiques de Dimbokro et de sa région.

2.1. La croissance des maisons de commerce à Dimbokro, une résultante du passage du chemin de fer

Créée selon les récits oraux, par Kouassi Djegbô, Dimbokro bénéficie, en dehors des facteurs géographiques relativement favorables, d'un concours de circonstances qui ont contribué à accroître l'essor de la localité baoulé (S. P. Ekanza, 1983, p. 565). En effet, pour réaliser la politique coloniale de soumission des populations du Cercle de Dimbokro, les colons français ont recommandé vivement de rallier le chemin de fer depuis Agboville à la ville de Dimbokro, car la ville a une position stratégique et économique importante. Ces recommandations se sont matérialisées, d'abord, par la construction d'un poste militaire entre 1909 et 1910, puis, par le passage effectif du chemin de fer en 1910 (M. K. Kangah, 2018, p. 121). Dès lors, la voie ferroviaire apparaît plus que le meilleur qui puisse susciter la transformation la plus profonde de la ville de Dimbokro et de sa région. Il constitue aussi le moyen de vaincre les résistances locales à la pénétration française. Voilà, pourquoi, le Lieutenant-Colonel Espitallier a affirmé

que le chemin de fer est « ...le meilleur instrument de pénétration et de pacification, car habituer les populations africaines à commercer », c'est les amener à se débarrasser de leurs armes (Semi-Bi Zan, 1973-74, p. 46). Attribuant au chemin de fer un rôle polyvalent, Léon Jacob (1906, p. 8)⁶ montre « l'intention des nouveaux maîtres de s'installer à demeure ». Meilleur moyen de pénétration et de civilisation dans les années 1900, le chemin de fer constitue de toute évidence, l'outil de communication qui crée de la richesse économique, qui fait circuler la vie et le travail dans toute la région de Dimbokro. Le chemin de fer⁷ est plus que jamais le meilleur outil qui a contribué à l'essor des activités économiques voire commerciales en favorisant l'installation des compagnies et maisons de commerces autour de la gare et dans tout le Cercle de Dimbokro. Ces compagnies et maisons de commerces sont pour la plupart détenues et gérées par les Syro-libanais. Ceux-ci sont impliqués dans presque tous les secteurs d'activités de la région. Ils exercent plus dans le commerce d'import-export et surtout, dans la grande distribution des produits importés. Potentiels concurrents des commerçants européens (L. K. Yao, 2017, p. 2-3), ils ont participé à l'animation de la ville. Cette prospérité socio-économique est basée sur l'exploitation, la commercialisation et l'acheminement par trains des productions locales naturelles et agricoles telles que le caoutchouc, la cola, les graines et les huiles de palme, le café et le cacao (B. Bertoncello, 1988), par le truchement des maisons et acteurs de commerce.

Aussi, la gare ferroviaire de Dimbokro constitue-t-elle sans aucun doute, le lieu de complément par excellence de développement des activités socio-économiques dans toute la région du N'zi-Comoé. Lieu d'escale des trains, de charge et de décharge, de groupage et de dégroupage des produits naturels et agricoles et de distribution des marchandises européennes dans le pays baoulé, la gare du train devient aussi une zone d'attraction sociale et économique. Dans les premières années du rail, la ville de Dimbokro représente alors un point de passage obligé entre la capitale économique Abidjan et le Nord du pays. À partir de 1910, à l'affût d'affaires juteuses, quatorze (14) maisons de commerce⁸ européennes dont deux maisons britanniques et 12 maisons françaises (S. P. Ekanza, 1983, p. 566) et des maisons syro-libanaises, s'implantent en force autour de la gare et dans tout le

⁶ Cité par Semi-Bi Zan, 1973-74, p. 48

⁷ Débutés officiellement le 12 janvier 1904 à Abidjan (A. N. Brou, 2019, p. 20), les travaux de construction de la voie ferroviaire atteignent la ville de Dimbokro en 1910, puis la création et l'inauguration de sa gare le 11 septembre de la même année (B. Y. Koua, 2019, p. 41)

⁸ Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO), Compagnie Française de la Côte d'Ivoire (CFCI), Compagnie Générale de l'Afrique Française (CGAF), Compagnie Forestière de l'Afrique Française (CFAF), Société Commerciale Africaine pour l'Importation et l'Exportation (SCA), Compagnie des Scieries Africaines et Françaises (SCAF), Société Commerciale de l'Ouest Africain (SCOA), Compagnie Française de Kong (CFK), Compagnie Commerciale de la Côte d'Afrique (CCCA), Compagnie Commerciale et Industrielle des Palmeraies (SCIPA), Compagnie Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique (CCICA), Cohen Frères (CF), De Tessières (DT), W.D. Woodin and Co (WDW) et Richard King and Co (RK) (S. P. Ekanza, 1983, p. 567).

pays baoulé, pour accroître le trafic du chemin de fer. Les traitants africains⁹ affluent aussi dans la ville-gare de train. Leur nombre est resté élevé jusqu'au début de la seconde guerre mondiale (S. P. Ekanza, 1983, p. 567). Ces grandes maisons de commerce européennes et levantines drainent, non seulement les produits agricoles de la localité, du cercle, mais aussi, ceux des cercles du Haut Sassandra et de Séguéla (B. Y. Koua, 2019, p. 76). À côté de ces grands commerçants, apparaissent des commerçants moyens et traitants dioula et sénégalais (S. P. Ekanza, 1983, p. 567). Ils achètent les produits agricoles et autres auprès des populations locales pour les exporter directement vers la métropole abidjanaise où ils les vendent aux grandes maisons de commerce européennes et syro-libanaises. Le commerce dans la localité de Dimbokro est aussi assuré par les intermédiaires ambulants traitants ou sous-traitants, qui disposent des magasins pour accumuler uniquement les produits achetés en attendant de les acheminer vers un comptoir ou une succursale.

2.2. Le chemin de fer et l'essor des activités socio-économiques de la région de Dimbokro

Artère principale de l'exploitation économique de la colonie de Côte d'Ivoire, le chemin de fer a été le moteur de développement socio-économique et spatial de la plupart des localités traversées. C'est le cas de Dimbokro qui lui doit sa naissance grâce à sa présence. Ainsi, tout le long du chemin de fer, des entreprises de transformation des produits du secteur primaire¹⁰ installées, accueillant des commerçants européens et syro-libanais. Par exemple, au Sud du territoire ivoirien, toutes les productions des localités comme Bongouanou, Daoukro, Kotobi, Mbatto et Daoukro convergeaient vers la gare de train de Dimbokro (F. Dagnogo et al., 2012, p. 3). Alors, la gare de train est devenue un lieu de groupage et de dégroupage, de charge et de décharge des marchandises venues de toute la région du N'zi-Comoé. En 1912, du fait des activités, la gare devient la principale gare de train de l'intérieur du pays en favorisant l'exportation de la cola, les graines et huiles de palme, le maïs, le coton et les cuirs. Elle a accru son aire d'influence en drainant aussi les produits du Haut-Sassandra et de Séguéla. Le tableau ci-dessous montre l'évolution du trafic des produits par le chemin de fer de 1921 à 1939.

Tableau 1 : Le trafic ferroviaire des produits d'exportation du N'zi-Comoé 1921-1939 (en tonne)

	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1929	1939
Cola	246	403	440	479 909	694	900	-	363
	228	130	577		600	231		
Caoutchouc	7 265	30	55	83 934	174	108	-	22,5
			700		041	283		
Palmiste	314	766	1105	1 145	1 993	2 034	1	166,6

⁹ Il s'agit des Soudanais (dioula), des Sénégalais et des Appolloniens.

¹⁰ Une station d'égrenage de coton à vapeur est créée à Dimbokro.

s	414	221	588	398	180	270	31,73	
Cacao	32 632	110 921	110 915	324 026	309 049	656 792	2243,28 0	881,25
Coton	6 351	4 415	11 508	44 049	79 732	101 586	-	-
Total	606 890	1 284 717	1 724 288	2 077 316	3 250 602	3 801 162	2 375,0 1	1 433,35

Source : S. P. Ekanza, 1983, p. 847

Le trafic ferroviaire des produits d'exportation dans ce tableau indique que, le chemin de fer a placé la région du N'zi-Comoé au centre de la croissance économique de la Côte d'Ivoire. En 1921, le chemin de fer enregistre 606890 tonnes de produits agricoles d'exportation. La production connaît une croissance fulgurante pour atteindre plus de 3 millions de tonnes en 1926, soit un taux de croissance de 90%. Cela montre bien le dynamisme économique de la région de Dimbokro. En 1910, par l'arrêté Général, elle est érigée en chef-lieu du N'zi-Comoé à la place de Bongouanou qui avait, depuis la création du Cercle en 1907, assumé cette fonction (S. P. Ekanza, 1983, p. 565). Dès lors, la ville et sa région deviennent le poumon socio-économique du N'zi-Comoé comprenant Bongouanou, Ouellé et Bocanda¹¹. Partant de ce fait, des pistes et surtout des routes sont ouvertes convergeant à la gare ferroviaire de Dimbokro. Ce sont les tronçons Bocanda-Dimbokro et Toumodi-Dimbokro qui sont ouverts en 1912, Bongouanou-Dimbokro en 1914 et Ouellé-Bocanda-Dimbokro en 1917 (P. K. Konan, 2011, p. 58). Par ailleurs, la grande voie Ouest Toumodi-Yamoussoukro-Bouaflé ouverte en 1913 atteint à Daloa en 1914. Cette voie intègre le Cercle du Haut-Sassandra à l'arrière-pays de la gare de Dimbokro (P. K. Konan, 2011, p. 58). Ces routes relient les zones productrices du café et du cacao de la région du Nzi-Comoé au centre-gare de train de distribution de Dimbokro. Servant de lieu de rassemblement, de stockage, de transit, de redistribution et aussi de point d'accès à la région, la gare du rail devient le point de convergence unique de toute une région. Elle a contribué à la création d'une région de plantation cacaoyère et caféière et favorisé la richesse de l'arrière-pays agba. À partir de 1930, le café, d'abord exploité près de la voie ferrée, puis le long des pistes reliées à la gare, complète l'économie de plantation locale et renforce la centralité de la gare de Dimbokro (F. Dagnogo et al., 2012, p. 3). Outre, ces deux produits d'exportation, l'on note l'essor des produits vivriers dans la région de Dimbokro comme l'indique le tableau ci-après.

¹¹ Bocanda incluait Kouassi-Kouassikro.

Tableau 2 : Évolution du trafic ferroviaire des produits vivriers du N'zi-Comoé 1921-1926 (en tonne)

	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Manioc Igname Bananes	4 446	10 299	79 991	29 830	43 358	165 573
Mais	86	46065	1167	3580	5372	20922
Total	4 532	56 364	81158	33 410	48 730	186 495

Source : S. P. Ekanza, 1983, p. 847

En observant les données de ce tableau, l'on constate une croissance du trafic ferroviaire des produits vivriers dans le cercle du N'zi-Comoé qui est passée de 4532 tonnes en 1921 à 186495 tonnes en 1926 soit une augmentation de 181963 tonnes en 5 ans. Cela montre l'effectivité de l'influence du chemin de fer sur le développement de la région toute entière de Dimbokro. En effet, l'arrivée en 1910, du train provoque sans aucun doute la transformation la plus profonde de Dimbokro et par-dessus tout, de toute la région du N'zi-Comoé. Le paysan se devait de produire assez de vivriers aussi bien pour satisfaire les besoins de la cellule familiale que pour acquérir des biens matériels indispensables à l'épanouissement de la famille entière. Petit centre commercial sans aucune importance avant la colonisation¹², Dimbokro abritant les rails et la gare de train, devient bien avant la gare de Bouaké, le carrefour commercial le plus important du centre savanicole de la colonie (S. P. Ekanza, 1983, p. 565). Toutes les pistes et les routes créées dans le cadre de l'exploitation des ressources du pays, y convergent, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région du N'zi-Comoé. Dès lors, la ville-gare constitue une véritable zone d'influence socio-économique de grande envergure, car elle intègre aussi à sa sphère spatiale le pays baoulé, les pays gourou et même bété. En 1912, alors que, le chemin de fer atteint la ville de Bouaké, la région de Dimbokro connaît grâce au chemin de fer, une activité commerciale intense comme le montre le tableau 3 ci-dessous. Le caoutchouc, la cola, les palmistes, puis le cacao et le café ainsi que les vivriers de l'arrière-pays agni et baoulé, ou en provenance du Haut-Sassandra, et accessoirement du Worodougou, destinés à la Basse-Côte passent nécessairement par la gare du rail de Dimbokro. De même, le sel, les alcools et les tissus ainsi que les matériaux de construction, remontés par chemin de fer pour les régions environnantes, passent par la gare ferroviaire de Dimbokro. Celle-ci devient-elle ainsi une véritable plaque tournante. Par ailleurs, grâce à la création de la gare du train, Dimbokro, chef-lieu du N'zi-Comoé connaît un réel développement commercial. Elle a contribué à faire de la ville une véritable métropole cosmopolite (S. P. Ekanza, 1983, p. 568). Le chemin de fer a eu des conséquences positives sur l'ensemble des populations du N'zi-Comoé en facilitant leur circulation au point où elles ont abandonné les anciennes routes jugées dangereuses ou difficiles à pratiquer (B. Y. Koua, 2019, p. 42).

¹² ANCI, 1RR39, Rapport agricole et économique du Capitaine Schiffer. Bongouanou, le 7 juin 1909.

3. Les mutations socio-économiques liées à la présence du chemin de fer

Attirées par la gare de train, les compagnies et maisons de commerce européennes et syro-libanaises furent nombreuses à Dimbokro. Elles ont influencé les exportations du café et du cacao. Ici, il s'agit de montrer d'une part, le rôle du chemin de fer à travers le monopole des compagnies et maisons de commerce et d'autre part, à travers la croissance et l'influence des commerçants implantés.

3.1. Le chemin de fer et l'essor de l'économie de plantation

Le chemin de fer a favorisé l'introduction et le développement de l'économie de plantation basé sur le café et le cacao dans le cercle de Dimbokro. En stimulant cette agriculture d'exportation, il a permis à la région de Dimbokro d'être le centre, voire la "capitale" des échanges commerciaux dans toute la région du N'zi-Comoé et de développer plusieurs infrastructures économiques et sociales pour le bien-être des peuples ivoiriens. Ces infrastructures croissent et connaissent une amélioration entre 1910 et 1957, période de l'âge d'or de la ville. Ainsi, l'administration coloniale, d'une part, agrandit et améliore les routes¹³ existantes qui relient la ville de Dimbokro aux autres localités, de production cacaoyères à savoir Toumodi, Bocanda, M'batto et Bongouanou (B. Y. Koua, 2019, p. 78), et, d'autre part, elle ouvre de nouvelles afin d'accroître le trafic du chemin de fer et rendre par la même occasion plus aisés les échanges commerciaux (S. P. Ekanza, 1983, p. 549-550). Les routes permettent à la population et aux acheteurs de produits d'acheminer les produits agricoles vers la gare de train de Dimbokro. En effet, la gare du rail est devenue le lieu le plus fréquenté par la population et a favorisé l'essor de petits commerces aux abords des rails. Lieu de charge et décharge des produits agricoles et manufacturés, la gare évacue la quasi-totalité de la production agricole du N'zi-Comoé vers Abidjan. Pour J. K. Brou¹⁴, le marché de Dimbokro non loin de la gare de train est aussi devenu l'une des places d'affaires les plus importantes de toute la région à cause de la densité des échanges commerciaux. Sur ce marché, l'on trouve des produits européens et des produits vivriers comme le manioc, l'igname, les légumes et les céréales, les poissons, de la viande et les produits artisanaux de toutes sortes.

Dans le même sens, selon Yao Germain¹⁵ :

L'on assiste à une floraison de boutiques, de boulangeries et de maisons de commerce détenues, en majorité, par les Européens et les Syro-libanais. Dans les boutiques et les maisons de commerce, nous retrouvons les articles venant de l'Europe comme les boîtes de conserves, les savons, les produits alimentaires, les boissons non alcoolisées et alcoolisées comme le rhum, gin et surtout les matériaux de constructions et d'équipements qui favorisent l'essor des petits métiers à Dimbokro.

¹³ YAO Koffi Théodore, 64 ans, chef d'équipe à l'usine UTEXI (1974-2002), le 24 août 2018 à Dimbokro.

¹⁴ BROU Kouadio Jules, 74 ans, agent de la mairie, le 28 août 2018 à Dimbokro, par B. Y. Koua, 2019, p. 122.

¹⁵ Entretien auprès de YAO Germain le 25 août 2018 par KOUA Yao Bernard

En marge des activités commerciales, il se développe de nouvelles activités à Dimbokro, dont l'artisanat, développé par des charpentiers, des menuisiers, des forgerons, des ouvriers monteurs de machine, des mécaniciens, des transporteurs de personnes, de produits et de marchandises¹⁶. L'économie de plantation durant cette période coloniale a eu des répercussions sur la société.

3.2. Croissance socio-culturelle et l'influence des commerçants implantés

La ville de Dimbokro, à l'origine peuplée d'Agba, devient avec la colonisation et le développement des activités économiques un melting-pot où l'on retrouve presque toutes les populations de l'Afrique Occidentale Française (AOF). C'était la capitale de toute la région baoulé avant l'arrivée du chemin de fer à Bouaké. Ainsi, l'importance des activités économiques a consacré à la ville une carrure solide (M. K. Kangah, 2018, p. 122). Le développement de l'économie de plantation et le monopole commercial dans cette partie du pays ont engendré l'exode d'autres peuples vers la localité de Dimbokro. Ce sont, en général, les Agba de Bocanda, de Ouellé, de Daoukro, les Agni du Moronou, les Malinké ou Dioula venant du nord, les Gouro, etc., sans oublier la présence des Syro-libanais, des commerçants moyens d'origine européenne et des Africains composés des Sénégalais et des Appoloniens de Grand-Bassam installés à Dimbokro depuis l'exploitation du chemin de fer. Aussi, l'on a les ressortissants de l'ancienne Haute-Volta actuel Burkina-Faso. La population voltaïque s'accroît au compte des grands travaux entamés dans le pays. Ces populations africaines ont créé des quartiers qui portent leurs noms comme le quartier dioula, le quartier sénégalais et le quartier appolonien (S. P. Ekanza, 1983, p. 567). Cet exode de populations a provoqué un brassage socio-culturel entre les différents groupes réunis. Grâce au chemin de fer, Dimbokro connaît une croissance démographique et urbaine rapide, pour atteindre 1340 habitants en 1921. Cette croissance démographique comme le montre le tableau 3 ci-dessous, favorise l'extension rapide de la ville pour « épouser », sans aucun doute, son statut de chef-lieu de région du N'zi-Comoé (S. Bredeloup, 1991, p. 6).

Tableau 3 : Évolution démographique de la région du N'zi-Comoé 1908-1938

Années	1908	1926	1936	1938
Cercle du N'zi-Comoé	73 650	123522	11575	116134
Côte d'Ivoire	11417.3	1 724 545	3 850 000	3 983 149

Source : ANCI 5 D3 XIII-26-9/65-67 (172), Recensement population de L'Indénié 1936 et 1938

ANCI5 D-VI-11/5 (3036), Résultats du recensement de la population de 1926.

Capitale régionale de la boucle du cacao, la ville de Dimbokro a bénéficié de la réalisation de plusieurs infrastructures sociales à savoir des écoles dont l'EPP Plateau 1 construite en 1912, des centres de santé, des églises et des mosquées. Le chemin de fer a fait de Dimbokro, une véritable métropole, une ville coloniale par

¹⁶ Entretien auprès de YAO Germain le 25 août 2018 par KOUA Yao Bernard

excellence, cosmopolite où se retrouvent dans un splendide isolement les divers éléments de la société coloniale (S. P. Ekanza, 1983, p. 568). Enfin, le chemin de fer et sa gare ont favorisé le développement de l'économie de plantation entraînant une mutation profonde de la société de Dimbokro. Avec l'instauration de la vision coloniale française, l'individualisme prend progressivement le pas sur la cohésion du groupe Agba. Par ailleurs, l'homme sachant qu'il est libre crée un foyer autonome où il dispose de tous les fruits de son travail. Le chemin de fer a introduit les produits importés d'Europe tels que le ciment qui a bouleversé l'habitat dans tout le cercle du N'zi-Comoé. Avec l'introduction du ciment à Dimbokro et sa région, les cases cèdent peu à peu la place aux bâtisses de type rectangulaire. L'on utilise des briques cuites dans la construction des murs. Les habitats présentent des doubles pentes entourées de vérandas ou de galeries. Ils montrent le bouleversement architectural à Dimbokro et dans toute la région du N'zi-Comoé. Désormais, les habitats sont ornés de plafonds de grande hauteur. Il y a l'usage des tôles pour la confection des toitures en lieu et place des pailles (A. N. Brou, 2018, p. 315). Ces produits importés d'Europe ont provoqué de profondes transformations socio-culturelles chez les populations agba comme le changement du mode de vie. Les habitudes ont changé avec l'introduction du sucre, du lait et des boîtes de conserve. Les déplacements s'effectuent rapidement et plus facilement, en utilisant des bicyclettes pour les petites distances ou le train pour les autres distances (B. Y. Koua, 2019, p. 42). Avoir un vélo ou voyager en train est synonyme d'accès à la modernité et de prestige social. Quant aux jeunes de Dimbokro, ils portent des chapeaux avec en mains des cigarettes pour montrer leur élégance¹⁷. Dans le domaine de la médecine occidentale, l'évolution des consultations témoigne de l'intérêt poussé que les populations du N'zi-Comoé portent à leur santé comme en témoigne le tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4 : Évolution des consultations médicales par les habitants du N'zi-Comoé

Années	1933	1934	1935	1936	1937
Consultations	2744	4154	5493	12322	12821

Source : S. P. Ekanza, 1983, p. 796

En observant bien les données dans ce tableau, l'on constate que, les habitants de Dimbokro et du N'zi-Comoé ont un grand intérêt pour la médecine occidentale introduite sans doute dans les habitudes des populations. En 1933, il y a eu 2 744 consultations. Ce nombre est multiplié par 4,5 pour atteindre 12 821 en 1937, soit une croissance moyenne annuelle de 91,8%. Cette croissance du nombre de consultation témoigne de l'intérêt de plus en plus poussé que les habitants de la région de Dimbokro portent à leur santé. Pour finir, il importe d'indiquer qu'avant l'introduction de l'économie de plantation à Dimbokro, le chef de lignage et ses membres avaient une forte assise économique. Le trésor de famille géré par ceux-ci leur donnait une certaine autorité sur les autres membres de la famille. Mais, depuis l'instauration de l'économie de marché, chaque chef de ménage acquiert son

¹⁷ Enquête orale réalisée par KOUA Yao Bernard (2019, p. 83)

autonomie par la création de plantation personnelle. Partant, il ne se sent plus redevable du chef de lignage. Ainsi refuse-t-il de se soumettre à l'autorité du chef de lignage (B. Y. Koua, 2019 : 83).

Conclusion

En définitive, la période de 1910 à 1939 marque un tournant significatif d'une part, pour la ville de Dimbokro, d'autre part, pour toute la région N'zi-Comoé en termes de transformations provoquées par la colonisation en Côte d'Ivoire à travers les infrastructures réalisées dans le cadre de la « mise en valeur » de la colonie. L'exemple ici est celui de l'impact du chemin de fer sur le développement économique et social, de la ville de Dimbokro et de sa région. En effet, située dans une position stratégique et socio-économique importante dans la colonie de la Côte d'Ivoire, notamment au terminus de ligne du chemin de fer venant d'Agboville, la ville de Dimbokro devient très vite la capitale régionale des Baoulé-Agba grâce à ce moyen de transport destiné à faciliter le contrôle exclusif du pays agba, mais aussi, et surtout, d'exploiter toutes les richesses naturelles et agricoles du territoire. L'inauguration de la gare de Dimbokro, le 11 septembre 1910, a permis à cette agglomération de connaître un développement socio-économique fulgurant grâce à l'intensification des échanges commerciaux. Le chemin de fer a donc joué un rôle crucial en facilitant le déplacement des personnes et des marchandises, ce qui a dynamisé le commerce local et a permis l'intégration économique de la région à une échelle plus large. Il a contribué à l'essor des activités agricoles et extractives en offrant de nouvelles opportunités pour exporter vers d'autres marchés, ce qui a conduit à une augmentation des revenus et à une amélioration des infrastructures urbaines. Par ailleurs, l'accessibilité améliorée a attiré plusieurs commerçants et maisons de commerce, notamment des Européens, des Syro-libanais, des Africains des régions environnantes et des colonies voisines qui se sont implantées aux abords des rails, dans toute la région N'zi-Comoé et autour de la gare ferroviaire et routière. Il convient aussi d'indiquer que, la présence du chemin de fer a favorisé une mobilité accrue, facilitant l'interaction entre différentes communautés et cultures, ce qui a enrichi le tissu social de la région. Elle a été sans aucun doute à l'origine de la création de nouveaux emplois, stimulant ainsi un changement démographique marqué par une urbanisation croissante et le développement de pôles urbains autour des gares. En un mot, le chemin de fer fut un vecteur essentiel du développement économique et social de Dimbokro, transformant profondément son paysage et posant les bases pour son développement futur. Sa contribution a laissé un héritage durable qui continue d'influencer la région à ce jour. Dimbokro devient le poumon socio-économique de la région N'zi-Comoé et acquiert le statut de chef-lieu. Cette dynamique socio-économique et surtout, son statut de chef-lieu de région ont favorisé l'éclosion 10 ans plus tard, après 1939, d'une vie politique intense qui s'était traduite par des manifestations anticoloniales en janvier 1950. Celle-ci plaça Dimbokro parmi les régions qui furent l'avant-garde de lutte pour l'indépendance de la Côte d'Ivoire (J. N. Loucou, 2012, p. 276-277).

Sources et bibliographie

1. Sources

a. Les sources orales

N°	Enquêtés	Age s	Fonctions	Thèmes de l'entretien	Dates et lieux de l'entretien
01	YAO Koffi Théodore	64	Chef d'équipe de l'UTEXI	Les infrastructures socio-économiques réalisées	Entretien réalisé le 24 août 2018 à Dimbokro
02	BROU Kouadio Jules	74	Agent de la Mairie	L'essor de l'économie dans le N'zi-Comoé	Entretien réalisé le 28 août 2018 à Dimbokro
03	YAO Germain	62	Menuisier	Le rôle de la gare de train	Entretien réalisé le 25 août 2018 à Dimbokro

b. Les sources d'archives

ANCI : 5 D3 XIII-26-9/65-67 (172), Recensement population de l'Indénié 1936 et 1938

ANCI : 5 D-VI-11/5 (3036), Résultats du recensement de la population de 1926.

ANCI : 1RR39, Rapport agricole et économique du Capitaine Schiffer. Bongouanou, le 7 juin 1909.

2. Bibliographie

ALLOU Kouamé René, 2002, *Histoire des peuples de civilisation Akan. Des origines à 1874*, Thèse de Doctorat d'État d'Histoire, Université de Cocody, Abidjan, 1515 p.

BERTONCELLO Brigitte, 1988, *Une ville au-dessus de tout soupçon : Dimbokro (République de Côte d'Ivoire) : les mutations du commerce alimentaire dans une ville moyenne en déclin*, Thèse de doctorat en Géographie, Paris, EHESS.

BREDELOUP Sylvie, 1991, « Des négociants au long cours s'arrêtent à Dimbokro (Côte d'Ivoire) », *Cahier d'études africaines*, Vol. 31, n°124, pp. 475-486.

BROU N'goran Alphonse, 2019, « La capitale Abidjanaise, un pôle socio-économique de la Côte d'Ivoire de 1934 à 1980 », *RSS-PASRES*, Revue des Sciences Sociales, n° 22, pp. 18-31.

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.

EKANZA Simon-Pierre, 2006, *Côte d'Ivoire, terre de convergence (XV^e-XIX^e)*, Abidjan, CERAP, 119p.

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

1042 p.

DAGNOGO Foussata et al., 2012, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo*, CNRS UMR 8586, pp. 1-17.

JACOB Léon, 1906, « Les chemins de fer africains : Afrique Occidentale », *Q.D.C.*, n°225, pp. 6-25.

KANGAH Kouakou Marcelin, 2018, « Dimbokro et la répression colonialiste de janvier 1950 », *Revue d'histoire et d'archéologie africaines, GODO GODO*, n°31, pp. 119-130.

KONAN Kouamé Pascal, 2011, *Développement urbain en Côte d'Ivoire : cas de la ville de Dimbokro*, Thèse unique de Géographie, Université Cocody-Abidjan, 337 p.

KOUA Yao Bernard, 2019, *Dimbokro, un pôle économique dans le N'zi-Comoé (1910-1983)*, Mémoire de Master d'Histoire, Université Alassane Ouattara, 146 p.

LOUCOU Jean-Noël, 2012, *La Côte d'Ivoire coloniale, 1893-1960*, Abidjan, les Éditions FHB et les Éditions du CERAP, 365 p.

MAESTRI Edmond, 1976, *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : histoire, problèmes, influences sociales, économiques et culturelles*, Thèse d'Histoire, Université de Aix en Provence, 2 volumes, 864 p.

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

YAO Koffi Léon, 2016, *Les Syro-libanais dans le commerce colonial de la Côte d'Ivoire de 1907 à 1960*, Thèse de Doctorat d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 436 p.