



INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
LOME (TOGO)

ETUDES TOGOLAISES

Revue Togolaise
des
Sciences

Vol 11, n° 2 – Juillet – Décembre 2017 - ISSN 0531 - 2051

Publication Semestrielle



Publication semestrielle

Institut National de la Recherche Scientifique (INRS)
BP 2240 LOME – TOGO
Tél (228) 22 21 01 39 / (228) 22 21 39 94
Email: inrstogo@yahoo.fr

ETUDES TOGOLAISES

Revue publiée sous le haut patronage du Ministre de
l'Enseignement Supérieur et de la Recherche

Directeur de Publication : Prof. Kouami KOKOU

Rédacteur en chef : Dr. Sénamé Dodzi KOSSI

Responsables Administratifs et Financiers : M. Frédéric Adjagnon NADOR/
M. BONFOH Wakilou

Comité scientifique de lecture

- Pr. Messanvi GBEASSOR, Lomé – Togo
 - Pr. Kouami KOKOU, Lomé – Togo
 - Pr. Fidèle Messan NUBUKPO, Lomé – Togo
 - Pr. Mireille PRINCE-DAVID, Lomé – Togo
 - Pr. Kossi KOUMAGLO, Lomé – Togo
 - Pr. Moustapha KASSE, Dakar – Sénégal
 - Pr. Adolé GLITHO, Lomé –Togo
 - Pr. Serge GLITHO, Lomé - Togo
 - Pr. Kossi NAPO, Lomé – Togo
 - Pr. Comla de SOUZA, Lomé – Togo
 - Pr. Fulbert AMOUSSOUGA-GERO, Cotonou – Bénin
 - Pr. Akuetey SANTOS, Lomé – Togo
 - Pr. Nandedjo BIGOU-LARE, Lomé – Togo
 - Pr. Taladidia THIOMBIANO, Ouagadougou – Burkina Faso
 - Pr. Koffisa BEDJA, Lomé - Togo
 - Pr. Mawuena GUMEDZOE, Lomé – Togo
 - Pr. Koffi NDAKENA, Lomé – Togo
 - Pr. Koffi AKPAGANA, Lomé – Togo
 - Pr. Komla SANDA, Lomé – Togo
 - Pr. Komi TCHAKPELE, Lomé – Togo
 - Pr. Maurille AGBOBLI, Lomé –Togo
 - Pr. Aimé GOGUE, Lomé –Togo
 - Pr. Egnonto M. KOFFI-TESSIO, Lomé – Togo
 - Pr. Gauthier BIAOU, Cotonou – Bénin
 - Pr. Koffi AHADZI-NONOU, Lomé – Togo
 - Pr. Badjow TCHAM, Lomé – Togo
 - Pr. Kokou Folly Lolowou HETCHELI, (MC) Lomé – Togo
 - Pr. Edinam KOLA (MC) Lomé – Togo
 - Pr. Adzo Dzifa KOKOUTSÈ, Lomé – Togo
 - Pr Adou YAO, Abidjan – Côte d'Ivoire
- Prix du numéro : 2 500 Fcfa
- Abonnement : 4 500 Fcfa / An

Toute correspondance concernant la revue doit être adressée à :

Etudes Togolaise « Revue Togolaise des Sciences »,
BP 2240 LOME – TOGO ; Tél. (228) 22 21 01 39 / (228) 22 21 39 94
Email: inrstogo@yahoo.fr

SOMMAIRE

1. Ferkessédougou : histoire du développement d'une ville héritière du royaume de Kong, **Désiré KOUAKOU M'Brah** 4
2. L'accession à une parcelle dans la ville de Lomé : un parcours du combattant, **Komi N'KERE & Mawussé SOMADJAGO & ASSÉTINA Ayarma** 25
3. Genre et dynamique des modes d'accès aux ressources foncières en côte d'ivoire : persistance ou début d'une indépendance socio-foncière des femmes de la société akye ?, **Simon Adon AFFESSI & Ferdinand Adja VANGA & Franck-Gautier GACHA** 42
4. Les conséquences de la crise socio-politique sur les activités économiques des femmes en milieu rural ivoirien : cas des productrices d'Attieke d'akeikoi-village, **Jean-Arsène Paumahoulou GUIRIOBE** 57
5. Coopération sino-togolaise et adoption des intrants agricoles par les paysans de la vallée du Zio au Togo, **Kokou Mawulikplimi GBEMOU & Komivi BOKO** 70
6. Typologie des usagers vulnérables aux accidents de la route à Lomé au Togo, **Koffi KPOTCHOU & Yawo Atsu AGBEFU NOMESI & Sena Kodjo ATCHON** 81
7. Le statut des chefs traditionnels au Togo : entre indépendance et soumission, **Fiomegnon Kokuvi SEWAVI** 98
8. Conditions de travail et attachement au lieu de travail des agents du centre hospitalier de bè (Lomé-Togo), **Sadji N'Gbansonhfi GBANDEY & Sébastien YOUNGARE** 111
9. Les représentations de la mortalité maternelle chez les éwé du sud-ouest du Togo, **Mawufe Yawo DOTSU** 122

FERKESSÉDOUGOU : HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT D'UNE VILLE HÉRITIÈRE DU ROYAUME DE KONG (CÔTE D'IVOIRE)

Désiré Kouakou M'BRAH

Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

drmbrahdesire@gmail.com

Résumé

Localité créée au XVIII^e siècle, Ferkessédougou jouit d'une prestigieuse réputation dans le nord de l'actuelle Côte d'Ivoire grâce à la colonisation française, suite à la destruction de Kong le 18 mai 1897 par l'Almamy Samory Touré. Désireux de tirer profit des ressources naturelles et agricoles de la colonie de Côte d'Ivoire, le colonisateur français décide de faire de Ferkessédougou l'ancien Kong, décrit fort éloquemment par le Gouverneur Louis Gustave Binger. Ainsi, Ferkessédougou devient la ville phare du nord de la Côte d'Ivoire par la volonté du colonisateur qui lui octroie une importante gare ferroviaire à la jonction entre le Sud du pays et les colonies voisines notamment la Haute-Volta et le Soudan français. Malheureusement, cette entreprise coloniale s'éteint à cause de son abandon par la Côte d'Ivoire indépendante. Ferkessédougou rentre dans un marasme économique qui amène le Président Félix Houphouët Boigny à y implanter la toute première agro industrie dans l'optique de relancer le développement économique de cette ville sensée jouer le rôle d'équilibreur dans les clivages entre le sud et le nord du pays.

Mots clés : Kong, Ferkessédougou, développement, chemin de fer, rail, SODESUCRE, agro industrie.

Abstract:

Created in the 18th century, Ferkessédougou enjoys a prestigious reputation in northern Côte d'Ivoire thanks to the French colonization, following the destruction of Kong on 18 May 1897 by the Almamy Samory Touré. Desiring to take advantage of the natural and agricultural resources of the colony of Côte d'Ivoire, the French colonizer decided to make Ferkessédougou the old Kong described very eloquently by Governor Louis Gustave Binger. Thus, Ferkessédougou becomes the flagship city of the north of the Ivory Coast by the colonial will which grants him an important railway station at the junction between the south of the country and the neighboring colonies in particular the Upper Volta and the French Sudan. Unfortunately, this colonial enterprise is extinguished by its abandonment by independent Ivory Coast. Ferkessédougou returns to an economic slump that leads President Félix Houphouët Boigny to implant the very first agro industry in the perspective of reviving once again the economic development of this city supposed to play the role of balancer in the cleavages between the South and the north of the country.

Keywords: Kong, Ferkessédougou, development, railway, rail, SODESUCRE, agro industry.

Introduction

Sous-groupe sénoufo, les Niarafolo, partis du royaume de Kong, arrivent dans la région actuelle de Ferkessédougou aux environs de 1716 (D. M'BRAH, 2011, p.91). Leur guide Felguessi Silué fonde son village Felguessikaha la même année. Quelques années plus tard, des chefs de familles et des chefs guerriers procèdent au peuplement de la région par la construction de leurs propres villages. Dans ce mouvement d'essaimage, un frère de Felguessi, Djahama Silué opte pour le site actuel de Ferkessédougou qu'il baptise Djahamakaha. Peu de temps après, Dombi Silué s'installe également à Djahamakaha qui devient plus tard Poufiré en raison de l'aspect blanchâtre des maisons¹.

Le 10 mars 1893, la Côte d'Ivoire devint une colonie française. Mais il a fallu attendre la capture du conquérant Samory Touré dans l'ouest du pays le 23 septembre 1898 pour ouvrir la voie à l'implantation définitive des Français dans le nord de la Côte d'Ivoire. Désormais, seuls maîtres du pays, les Français s'attèlent à pacifier cette partie septentrionale de leur colonie. Par leur entremise, Poufiré est baptisé à nouveau Felguessikaha² puis Ferkessédougou par le jeu des interprètes dioula. Désireux de l'exploiter économiquement, les Français ambitionnent de créer une ligne de chemin de fer devant relier le sud de la Côte d'Ivoire (Abidjan) à la colonie voisine de la Haute-Volta (Ouagadougou). Pour ce faire, le nouveau chemin de fer devra traverser nécessairement tout le territoire du nord avant d'atteindre Ouagadougou.

Cette gigantesque entreprise coloniale ouvre la voie au développement de la localité de Ferkessédougou choisie pour abriter l'importante gare ferroviaire du nord de la colonie. Quelles sont alors les arguments techniques et financiers qui ont milité en faveur de Ferkessédougou d'autant plus que d'autres localités et non des moindres telles que Korhogo, Kong et Dabakala étaient en lice ? Quelles ont été les retombées de la présence du rail pour cette localité niarafolo durant toute la période coloniale ? En 1960, la colonisation française disparaît au profit de la Côte d'Ivoire indépendante. Malheureusement, le chemin de fer entre dans une période de léthargie qui atteint la ville ferroviaire de Ferkessédougou. Mais à partir de 1970, le Président Félix Houphouët Boigny décide de mettre fin aux disparités économiques entre le nord et le sud du pays. Une fois de plus, Ferkessédougou est choisi pour la construction du premier grand complexe sucrier de la Côte d'Ivoire.

¹ Entretien réalisé avec Kiyali Ouattara (82 ans) et Moussa Koné (64 ans) à Ferkessédougou en mars 2009.

² Détruit par les troupes de Ba Bemba, Felguessikaha doit être reconstruit selon la volonté des Français. Le chef Nahouo refusa de s'y établir et pour contenter les Français, il préféra attribuer le nom Felguessikaha au site Poufiré Lanfiéra qui devient "Felguessi-Kafonon" c'est-à-dire "Felguessikaha nouveau". Le site reconstruit prit le nom de "Felguessi-Kalèhè" ou "Felguessikaha ancien". Très rapidement, "Felguessikaha-Kafonon" devint Felguessidougou et plus tard Ferkessédougou du fait des Dioula.

Cette agro-industrie inspirée du contexte international va-t-elle effectivement relancer l'essor économique de la capitale des Niarafolo et ainsi contribuer à la réduction des inégalités entre le nord et le sud ivoiriens ?

Voici autant d'interrogations qui méritent une remontée dans le passé afin de comprendre non seulement les grandes opportunités saisies par Ferkessédougou depuis la période coloniale jusqu'à l'indépendance mais surtout d'analyser objectivement leurs répercussions politiques, économiques, sociales et culturelles sur cette agglomération niarafolo.

Cet article se veut une analyse historique du développement de Ferkessédougou de la colonisation française à l'indépendance de la Côte d'Ivoire, plus précisément de 1898, année de l'arrestation du conquérant soudanais Samory Touré, à 1980. Cette dernière borne chronologique est marquée par la conjoncture économique mondiale qui ne manque pas d'influencer l'économie ivoirienne en général mais plus particulièrement celle de l'industrie sucrière de Ferkessédougou. Ainsi, la démarche historique vise donc à dégager les grands traits de l'évolution de cette ville coloniale.

La réalisation de cet article a nécessité l'exploitation des sources d'archives composées essentiellement des correspondances entre le Gouverneur de la colonie de la Côte d'Ivoire et le Gouverneur général de l'AOF basé à Dakar (Sénégal). Il s'agit de la série KK relative aux grands travaux réalisés durant la colonisation. Pour ce qui est de l'histoire de la SODESUCRE en particulier, l'exploitation d'une abondante source imprimée, disponible à la Chambre d'agriculture de Côte d'Ivoire a été d'un grand intérêt.

Par ailleurs, il a été judicieux de recueillir des sources orales en territoire niarafolo en vue d'une part de connaître les opinions et réactions des bénéficiaires directs de ces infrastructures à Ferkessédougou, d'autre part d'avoir les témoignages des populations voisines dans la mesure où elles ne sont pas restées indifférentes à ces différentes réalisations dont a joui la capitale niarafolo.

La confrontation et la critique des sources d'archives et orales ont été enrichies par l'exploitation des travaux universitaires existants. Cependant, il faut noter l'absence de statistiques réelles afin de montrer l'évolution de Ferkessédougou avec l'avènement du chemin de fer.

Cette étude est bâtie autour de trois grands axes chronologiques. Il s'agit d'abord de saisir le contexte colonial d'apparition de Ferkessédougou, dans l'ombre de la ville historique de Kong, sur la première scène politique et économique dans le nord de la Côte d'Ivoire. Ensuite, il est question de découvrir le développement colonial de cette ville à travers l'avènement du chemin de fer et de la gare ferroviaire. Enfin, il importe de montrer la lutte entreprise par la Côte d'Ivoire indépendante contre les inégalités régionales, ce qui a abouti à la création

d'une industrie sucrière à Ferkessédougou, de quoi relancer l'essor de cette localité victime de la "mort" du rail.

1. L'avènement de Ferkessédougou, le nouveau Kong

Des études techniques révèlent que le chemin de fer doit nécessairement passer par Ferkessédougou. Des arguments divers justifient ce résultat.

1.1. Du déclin de Kong à l'avènement du projet de la construction du chemin de fer

Affaibli par l'échec de son attaque contre la forteresse du roi de Sikasso, Tiéba Traoré (1887-1888), et menacé par une révolte de ses sujets, Samory abandonne aux Français en 1889 tout le territoire de son empire (Traité de Nyaro, 21 février 1889). Mais, le commandant supérieur du Soudan, Archinard était bien décidé à l'éliminer. Pour échapper à la pression française, Samory décide d'entrer en Côte d'Ivoire où les Traoré d'Odienné reconnaissent sa suprématie depuis 1881 (Y. Person, 1983, p.20). L'irruption des Samoriens dans le nord de la Côte d'Ivoire est marquée d'abord par leur installation à Niondié³ puis après à Dabakala.

Non loin de là, Kong constitue une puissance politique et économique. Cette localité était une métropole dioula qui constituait un point de jonction entre le sud et le nord. C'était donc un carrefour incontournable pour qui voulait s'insérer dans les axes commerciaux de la Côte d'Ivoire. Kong était parcouru d'un bout à l'autre par des caravanes qui transportaient au Soudan le cola et l'or de la forêt, ou par d'autres caravanes qui descendaient vers le sud, pour apporter des produits aux comptoirs européens installés sur la côte. De même, cette cité marchande jouissait à la fin du XVIIIe siècle d'une renommée religieuse en raison de l'essor de l'islam. Aussi, à partir du 12 mars 1895, Samori conclut-il avec Kong un pacte de non agression à Borono. Par cette diplomatie, l'Almamy obtenait ainsi l'ouverture des marchés de Kong et de Bobo à ses marchands pour les achats de chevaux, de fusils, de poudre et de denrées de première nécessité. Mais Samory craignait que Kong se dote d'une armée puissante pour lui échapper (G. Kodjo, 1984, p.54)⁴. Il décida

³ Niondje ou Nyodyi ou enfin Niondié est en effet situé au sud de Boundiali, sur la haute Marahoué, dans une zone très peu peuplée. Avec Samory, Niondié connut pendant deux ans une animation extraordinaire et les environs se couvraient de hameaux de cultures et où faisaient escale la plupart des convois en route vers l'est. Niondié devint bientôt une agglomération centrée sur la résidence de Samory comme l'était jadis Bissandougou. Les biens et le personnel de la cour allaient s'y stabiliser jusqu'à leur transfert au Dyimini au début de 1895 (Y. Person, 1975, p. 1565).

⁴ En réalité, l'existence d'échanges politiques et commerciaux entre Kong et la France intriguait énormément Samory. Après le passage de Binger en 1889 et 1892, Marchand avait laissé à Kong une résidence commerciale à la garde du douanier Bailly. Selon Y. Person (1975, p.), c'est l'ambiguïté des relations de Kong avec les Français qui a conduit Samory à raser cette ville. Par ailleurs, l'Almamy avait entrepris de détruire cette cité en raison du mépris que ses imans éprouvaient pour son titre d'Almami.

aussitôt d'asseoir sa domination sur cette prestigieuse ville commerciale et religieuse.

Pour y arriver, il lui fallait d'abord soumettre le pays pallaka qui lui tenait tête. Vers fin avril 1896, ses généraux, Kunadi Kélébaga, Morlaye et Bilali surprennent les Pallaka et les battent sans merci. Les Pallaka sont en fuite après avoir fait plié l'échine aux samoriens à deux reprises. Une fois débarrassé des Pallaka, Samory avait les mains libres pour se diriger vers la cité marchande et religieuse de Kong qui constituait un enjeu de taille dans sa lutte contre les Français.

« Le 18 mai 1897, avec un corps d'élite de 4 000 hommes, il attaqua la ville sans défense. Après une demi-journée de combats les Samoriens s'emparèrent de la ville, y égorgèrent les Karamoko et la population valide. Ce fut la fin de la métropole dyula. (...) (G. Kodjo, 1984, p.97)»

Par conséquent, Kong est abandonnée et vidée totalement de sa population. En raison des difficultés de ravitaillement et de la perte de son importance commerciale, les Français renoncent à Kong dont le poste est supprimé en 1904 (P. Kipré, 1985, p.123). Le 1^{er} juin 1904, le chef-lieu du cercle de Kong est transféré provisoirement de Dabakala à Korhogo. Ce n'est que le 5 octobre 1905 que le transfert définitif du chef-lieu du cercle de Kong à Korhogo est effectué (D. Tchiffé, 1976, p.4-6)⁵. Le cercle de Kong devient simplement la région de Kong car jusqu'au lendemain de la première guerre mondiale, Kong demeurait toujours une cité vidée de ses habitants. Les exilés de la guerre de Samory refusaient d'y retourner tandis que les chefs politiques et religieux n'entreprenaient rien pour aider l'administration coloniale dans sa politique de retour des réfugiés en vue de la reconstruction de la ville. La prestigieuse cité marchande est plongée désormais dans un marasme économique.

Bien avant la destruction de Kong par Samory, Marchand envisage en 1895 la construction d'un chemin de fer reliant Grand Lahou au Bagoé par le Bandama pour gagner ensuite le centre de Kong. Cependant, c'est en 1898 que l'idée de la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire commence véritablement à prendre consistance. La première pose du rail s'effectue le 20 juin 1904 (E. Maestri, 1976, p.405). Le choix du tracé de la ligne ferroviaire est soumis aux différentes études techniques.

⁵ Le 17 Octobre 1898, peu avant l'arrestation de Samory à N'Guélérou, un décret général de réorganisation de l'AOF rattache à la colonie de Côte d'Ivoire, toutes les anciennes régions conquises par Samory, suite à la suppression de la colonie du Soudan français. Ainsi selon D. Tchiffé (1976, p.4-6), le cercle de Kong est créé par l'arrêté n° 291 du 5 octobre 1898.

1.2. Les considérations techniques en faveur du choix définitif de Ferkessédougou

Le désir de domination politique et surtout la volonté d'exploitation économique ont conduit le colonisateur français à opter pour la construction d'un chemin de fer en Côte d'Ivoire. Les études en vue de la construction de la voie ferrée commencent en 1898 d'après les indications du Lieutenant-gouverneur Louis Gustave Binger. Il s'agissait d'examiner les possibilités d'établir une liaison par voie ferrée entre la côte et le pays de Kong à travers la forêt qui s'étend sur toute la largeur de la colonie. La réalisation de cette œuvre coloniale répondait à deux objectifs majeurs, à savoir, affirmer la présence française et convaincre les populations locales de la supériorité française. Effectivement, le chemin de fer était inconnu en général des populations ivoiriennes. Aussi, la construction de cette infrastructure représente pour eux le symbole de la puissance des Blancs. L'ignorance du chemin de fer par les populations sénoufo se traduit par différentes allégories attribuées à cet équipement dont celle de "*serpent métallique*⁶". Le chemin de fer devait joindre la côte ivoirienne à la colonie de la Haute-Volta. La construction de la voie ferrée visait, de ce fait, à drainer les produits naturels et agricoles de ces territoires vers le port d'Abidjan. Celui-ci évacuait tous ces produits vers la métropole par voie maritime. Sur le terrain, la voie ferrée atteignit la localité de Bouaké au centre de la Côte d'Ivoire en 1912 et Ferkessédougou en 1929 (E. Maestri, 1976, p.580 et 712). Le choix de cette dernière localité a été finalement retenu suite à plusieurs considérations.

En effet, la mission d'études était dirigée par le capitaine Houdaille et ses collaborateurs, Crosson-Duplessis et Thomasset. Cette mission a effectué une série d'opérations topographiques et de reconnaissance. Cette mission d'études du tracé du chemin de fer prenait en compte des critères bien précis. Ces critères étaient chargés d'indiquer les régions à desservir avec des données sur leur population, les principaux produits exportés ou importés, les distances qui les séparent des voies de communication existantes auparavant (Anci, 1920). Ainsi, le choix du tracé devait tenir compte des activités économiques que pouvait susciter la localité visée dans sa zone. Par ailleurs, le site devait permettre d'avoir un important gain de distance par rapport aux autres localités. Enfin, ce site devait favoriser la construction du rail sur un terrain requérant le minimum de dépenses financières possibles.

⁶ Entretiens réalisés en 2009 à Ferkessédougou et à Sinématiali avec Mitiébién Yéo et Coulibaly Ndjerouha Moussa.

En somme, le site ne doit pas comporter de complications dues à sa topographie car l'administration coloniale ne saurait accepter des dépenses supplémentaires⁷.

Pour le tracé du rail entre Niangbo et la Haute-Volta, Il n'a pas été facile de choisir l'orientation du tracé au nord de Bouaké. Deux sites ont retenu l'attention du colonisateur, à savoir Korhogo et Ferkessédougou. Le premier site envisagé par les ingénieurs était celui de Korhogo en raison de sa renommée historique (Anci, 1911). Capitale du pays tiembara, cette localité jouait un rôle majeur dans le nord du pays grâce à l'influence de son chef charismatique, Gbon Coulibaly. Après la destruction de la cité marchande de Kong par Samory Touré, Korhogo constituait le centre politique de la région septentrionale. Toutefois, les considérations techniques et économiques ont pris le dessus sur la dimension politico-historique de cette grande ville (Anci, 1911). Le tracé par Korhogo mesure environ 560 kms, par contre, en passant par Ferkessédougou, il serait de 550 kms ; ce qui constitue certes un gain minime, mais énorme de 10 kms.

En outre, un autre argument de taille allait écarter définitivement Korhogo du tracé du chemin de fer.

« Il eut été sans doute préférable de se rapprocher davantage de Korhogo, mais cette solution eut nécessité la construction de deux ponts sur le Bandama et le tracé adopté tient compte de ces difficultés d'ordre topographiques sans sacrifier le côté économique de la question. » (Anci, 1918)

Le tracé par Korhogo était freiné par la construction de deux ponts sur le fleuve Bandama. Une telle situation nécessitait non seulement assez de capitaux mais également le ralentissement du délai de construction du chemin de fer. Or, devant une quelconque augmentation du budget, la position du colonisateur était très explicite comme en témoignent les propos conclusifs du Gouverneur Antonetti (Anci, 1919).

« Il n'est pas question de gaspiller de l'argent. L'exposé que j'ai fait (...) démontre encore que tout le monde (techniciens et profanes) est d'accord sur la nécessité d'adopter des tracés conciliant le point de vue financier avec le but économique à atteindre. »

⁷ Le principe de la politique française de mise en valeur des colonies était assez explicite sur la question financière. En effet, l'idée était bien admise que les investissements coloniaux ne devaient rien coûter à la Métropole. Aussi, les fonds devaient provenir essentiellement des colonies elles-mêmes avec une faible contribution de Paris.

Au vue de toutes ces considérations topographiques, techniques et financières, le choix de Ferkessédougou est alors retenu définitivement par la Métropole⁸. En effet, en dehors de l'économie réalisée par le tracé à Ferkessédougou, d'autres réalités ont encouragé le colonisateur. Ferkessédougou constitue un carrefour important reliant à la fois Korhogo, le sud de la Côte d'Ivoire et la colonie de la Haute-Volta. Cette caractéristique militait en faveur de la localité niarafolo. Cette position centrale offre à cette localité un avantage supérieur sur Korhogo en matière de développement du commerce colonial. En tenant compte de toutes ces observations techniques, le Lieutenant-Gouverneur de la Côte d'Ivoire déclarait à Monsieur le gouverneur général de l'AOF que le seul point qui mérite un examen et une décision spéciaux concernant la Côte d'Ivoire est le choix du tracé de Ferkessédougou⁹. Cette localité est donc retenue comme point de passage du rail après Bouaké et Niangbo au détriment de Korhogo. Cette décision de l'administration coloniale participe à l'urbanisation de la localité niarafolo¹⁰.

2. Le développement colonial de Ferkessédougou ou l'apparition d'une ville coloniale rayonnante

Sitôt choisi, Ferkessédougou voit démarrer les travaux de construction de sa gare ferroviaire. Conjointement à ces travaux, des aménagements y sont réalisés pour faire de cette localité un centre urbain.

⁸Les études techniques et financières permettent de rejeter l'idée retenue par T. Ouattara (1999, p.210) pour qui le chef traditionnel de Korhogo, Péléforo Gbon Coulibaly était opposé à toute idée de construction du rail dans sa région pour des raisons inavouées. Le fait que ce dernier ait amené les chefs sénoufo à se soumettre tous à Samory Touré, le mettait dans une mauvaise posture afin d'exiger quoi que ce soit des Français qui venaient d'éliminer ce conquérant. En outre, avec la politique d'Angoulvant (1908-1920), les constructions d'infrastructures se faisaient contre les populations locales sans leur avis.

⁹ Il faut avouer que le site de Ferkessédougou ne figurait pas auparavant dans les propositions des administrateurs coloniaux comme en témoignent les propos suivants. « On pouvait adopter un tracé rapprochant la voie ferrée des groupements importants de Korhogo, en allongeant quelque peu la distance à franchir pour atteindre le Comoé, ou, au contraire, laisser plus loin dans l'ouest les groupements précités et se diriger vers Kong pour suivre le plus court chemin. (...) Le choix entre ces deux tracés serait dicté par la comparaison des intérêts économiques en jeu, les difficultés et le prix de revient.» ANCI: 5 KK 74 *Correspondance relative à l'avant-projet du prolongement du chemin de fer au nord de Bouaké (mémoire descriptif) 1911.*

¹⁰ Etant choisie pour abriter la gare ferroviaire, Ferké devrait aussi bénéficier du projet de construction d'un village de liberté appelé encore "village des Etrangers" en raison de son histoire. Cette localité avait accueilli les réfugiés de Niéllé et avait abrité à Lanviera-Koungoufoungo une importante colonie étrangère constituée d'éléments venus de Niéllé, de Sinématiali et de Korhogo, à la suite des guerres de Ba Bemba et de Samory Touré dans la région (D.M'Brah, 2011, p. 246).

2.1. Le chemin de fer, créateur de l'urbanisation de Ferkessédougou

L'existence des villes est un phénomène très ancien en Afrique de l'ouest. Néanmoins, c'est la colonisation française qui y a contribué largement au développement des villes. Il convient de souligner que la construction des villes coloniales était principalement fonction des considérations liées aux besoins de la colonisation. Comme le fait remarquer Catherine-Coquery Vidrovitch (1988, p.21), « le choc colonial a constitué un élément décisif de l'urbanisation africain contemporain, avec l'émergence de villes coloniales caractérisées par l'apparente juxtaposition et l'inévitable interpénétration de deux modèles apparemment contradictoires : le ou plutôt les modèles autochtones anciens, déjà largement métissés sur le plan culturel, et le modèle spécifique colonial/blanc/métropolitain ».

Ainsi, la ville coloniale¹¹ est le résultat d'apports nouveaux auxquels des éléments antérieurs cèdent complètement ou partiellement la place¹².

Le site du village Poufiré retient l'attention du colonisateur français¹³ car sa localisation répond, en grande partie, à un impératif de transport : l'avènement de la ligne de chemin de fer dont les études techniques avaient formellement désigné la localité niarafolo comme point de passage approprié. Aussi, fut-elle transformée en poste administratif à partir de 1909¹⁴. C'est donc à l'instigation et à l'initiative du colonisateur que le poste de Poufiré va devenir peu à peu un centre urbain tout entier tourné vers la réalisation du projet d'exploitation de la colonie (P. Kipré, 1985, p.134). En 1923, l'administration coloniale commence à s'implanter chez les Niarafolo. Le village de Ferkessédougou a été érigé en chef-lieu de la

¹¹ En Afrique, le pouvoir colonial a promu le fait urbain comme élément moteur d'une société économique et politique majoritairement autochtone.

¹² Pierre Kipré (1985, p.11) épouse largement la définition de la ville coloniale donnée par Mondjanagni pour qui la ville coloniale se présente comme un espace géographique, qui depuis sa genèse, s'enrichit de génération en génération par des apports nouveaux qui viennent agrandir le premier noyau urbain. A cette définition, Pierre Kipré (1985, p.11) précise que les apports nouveaux peuvent aussi modifier radicalement le rôle de ce "premier noyau urbain" et cela en fonction de finalités économiques, politiques et sociales.

¹³ Le premier acte de la colonisation fut de fixer les villes. En règle générale, souligne Catherine Coquery-Vidrovitch (1988, p.57), les colonisateurs ont cherché à se greffer sur un tissu régional ancien. Tel est le cas de Ferkessédougou que les Français par le biais du commandant Pineau découvrent sous le nom de Poufiré après l'arrestation du résistant Samory Touré. Cette localité n'était alors qu'un simple hameau de cultures avec une population peu nombreuse en raison des déplacements et des morts du fait des guerres de Ba Bemba contre les Niarafolo en 1896. Yves Person, Samori, *une révolution dyula*, tome 3, p.1611.

¹⁴ Dans le nord de la Côte d'Ivoire, la création des postes consacre la victoire sur Samory d'une part et d'autre, part matérialise la présence du nouveau dominateur. Chez les Niarafolo, Samory et ses sofas n'ont pas guerroyé mais ont aidé ces derniers à se débarrasser de leurs voisins, les Pallaka. De ce fait, ce peuple n'accueille pas les Français comme des libérateurs mais tels de nouveaux conquérants (D. M'Brah, 2011, p.265).

subdivision¹⁵ nouvellement créée par arrêté n° 192 GP du 3 mars 1924 (T. Ouattara, 1991, p.388). Il était question pour l'administration coloniale de mettre en place dans cette localité les infrastructures nécessaires (routes, ponts, chemin de fer). Des travaux importants sont effectués en vue de la construction du nouveau poste de Ferké. C'est donc à partir de ce moment que Ferkessédougou devient véritablement une ville coloniale car il s'agit pour le colonisateur d'y créer un nouveau cadre de vie où se retrouvent même sommairement, le confort et la technicité de l'Europe. Cet objectif permet de comprendre l'ambition du gouverneur Antonetti qui déclara, à propos de Ferké¹⁶, lors de discussions pour le lotissement de la ville :

« Je veux créer là une grande ville en éventail, autour d'une grande place, avec un quartier pour chaque race. Je veux ressusciter la vieille et grande ville de Kong et lui redonner la splendeur qu'elle avait avant sa destruction par Samory». ¹⁷

A l'analyse, cette volonté manifeste du gouverneur n'a rien d'humaniste. En tant que construction coloniale, la nouvelle ville de Ferkessédougou doit servir de point de départ de la conquête politique, économique et sociale du colonisateur. Autrement dit, la ville coloniale a pour vocation de renforcer l'autorité française sur les populations sénoufo. Ainsi, le colonisateur ne pouvait pas se passer des villes. L'essentiel de leur pouvoir était centré sur et à partir des villes, dans lesquelles vivaient la plupart d'entre eux. La ville coloniale fut plus que jamais le centre stratégique des décisions militaires, politiques et économiques (Coquery-Vidrovitch, 1988, p.59 ; Kipré, 1985, p.134). La ville marque à cet effet l'établissement de l'autorité française, préalable à la mise en place d'un système d'exploitation coloniale. Avec l'ouverture de sa gare ferroviaire en 1929, Ferkessédougou assouvit pleinement cet objectif car la ville devient un poste d'évacuation des produits de la région vers le sud. Par conséquent, elle connaît un accroissement et une accélération de ses échanges¹⁸ avec les localités voisines telles que Korhogo, Sinématiali, Koumbala, etc. Le chemin de fer ouvre davantage le pays niarafolo aux autres peuples de la Côte d'Ivoire et à ceux des autres colonies attirés par le développement du commerce suscité par le rail (D. M'Brah, 2011, p. 358).

¹⁵ La Subdivision de Kong devint alors la Subdivision de Ferkessédougou.

¹⁶ Vilmin Maurice fut le premier chef de poste à abrégé l'appellation "Ferkessédougou" en "Ferkessé" puis "Ferké"

¹⁷ Bulletin de la Chambre de Commerce d'Abidjan. En 1927, le lieutenant-gouverneur par intérim Maurice Bourguine, n'hésite pas à écrire au gouverneur général que « Ferké doit devenir la grande ville du nord ». Par conséquent, Avant même l'arrivée du train, on prédit à cette localité le plus bel avenir.

¹⁸ Selon Edmond Maestri (1976, p 711), « En Côte d'Ivoire, le chemin de fer ne créa pas le commerce, il l'activa ; il ne créa pas l'économie d'échanges, il la généralisa ; il ne créa pas les relations entre la savane et la forêt, il les intensifia. »

En effet, le chemin de fer draine plusieurs types de produits vers le territoire niarafolo. De façon générale, deux sortes de produits circulaient par le chemin de fer du sud de la colonie de Côte d'Ivoire vers Ferkessédougou au nord. En plus des produits importés, figuraient également le savon, le tabac, les tissus, le ciment, la chaux, les matériaux de construction en fer, le pétrole et l'essence. A ces produits, s'ajoutaient ceux des régions côtières en particulier les poissons séchés, la viande fumée et les bananes. Ces va-et-vient du train, dans ces deux directions, permettaient d'acheminer les produits importés de la métropole et du reste de l'Europe vers le nord puis enfin les produits d'exportation africains en direction du sud. De retour de Ferkessédougou, le train transportait vers le sud les productions agricoles et animales du nord des colonies de la Côte d'Ivoire, de la Haute-Volta et du Soudan français.

Cette caractéristique du chemin de fer conduit Edmond Maestri (1976, p.712) à qualifier la voie ferrée d'exportateur de produits tropicaux et de diffuseur des produits européens. Très vite, les produits venus de mer ont commencé à faire leur entrée dans la vie des Niarafolo. En cela, la voie ferrée a amplifiée chez ces derniers la création de nombreux besoins. Avec le train, la gare ferroviaire a transformé la localité de Ferkessédougou en un centre urbain important. Une idée du rayonnement économique de Ferkessédougou est dévoilée par Jean Tricart (1956) :

« Pour les six premiers mois de 1955, l'exploitation des statistiques du poste de Ferkessédougou nous a fourni le chiffre de 1.437 camions dont le chargement moyen approche 5 tonnes, soit au total 7.000 tonnes environ. On peut donc estimer à 12.000 ou 14.000 tonnes les exportations annuelles officiellement contrôlées à Ferkessédougou ».

La gare ferroviaire de Ferkessédougou véhicule toutes les productions agricoles de l'hinterland ivoirien et sert de transit aux différents trains venant des colonies voisines en direction d'Abidjan. Par conséquent, la nouvelle ville coloniale enregistre la construction de la résidence du chef de poste, des bureaux administratifs, du bureau de la Société de Prévoyance, du camp des gardes et de la prison, puis des services des Eaux et Forêts. Les prêtres de la Société des missions africaines de Lyon ne manquent pas d'y édifier la première église catholique, une école primaire et leurs habitations. Par ailleurs, les missionnaires participent à l'urbanisation de Ferkessédougou par la création d'un nouveau quartier baptisé Saint Paul destiné à accueillir les chrétiens et les catéchumènes (M. Ouattara, 2006, p.7). Après les travaux de construction de la gare ferroviaire, l'administrateur Grob Georges effectua le premier lotissement commercial de la ville en 1931, favorisant ainsi l'installation des maisons de commerce (T. Ouattara, 1991, p.

356)¹⁹. Grâce à ce lotissement, Ferké voit s'installer les succursales de la Compagnie française de la Côte d'Ivoire (CFCI), de la compagnie ivoirienne des cultures agricoles (CICA), de la société anonyme de commerce et d'industrie (SACI), de la compagnie française de l'Afrique de l'ouest (CFAO), des établissements Escarré et Trabucato. A côté de ces compagnies, figuraient des commerçants indépendants tels que Pascal, Ladjï Sissoko et Henri Otayeck (Anci s.d ; T.Ouattara, 1999, p.584). Deux ans plus tard, Burg Maurice entreprit le second lotissement commercial de la ville, ce qui témoigne du développement continu du commerce dans le nouveau centre urbain (T. Ouattara, 1991, p.405). Comme le montre la carte ci-après, la ville coloniale de Ferkessédougou se développe aux dépens du terroir de Poufiré²⁰ et des autres villages environnants dont les autorités coloniales se gardèrent bien d'y apporter quelques aménagements. Dans un souci d'embellissement de la nouvelle ville coloniale, des manguiers, des fromagers et des kapokiers furent plantés le long de ses grandes artères. Sur la route de Korhogo, une ferme cotonnière est implantée avec pour vocation l'étude et l'expérimentation des variétés de coton, de riz et d'arachides ainsi que la distribution des semences (Anci, 1927).

Vu que Ferké est devenue le nouveau Kong, le colonisateur songea à y bâtir un nouveau quartier sensé accueillir toute la population ayant abandonné l'ancienne cité marchande. Dans cet optique, il construisit à partir du 26 avril 1924 un village de liberté ou "Kong-kura" c'est-à-dire "Kong-nouveau". Ce village-quartier a reproduit le modèle architectural de Kong avant sa destruction afin que

¹⁹ Les Niarafolo et les Pallaka, leurs voisins, étaient les principaux ouvriers des différentes constructions d'urbanisation de Ferkessédougou. Pour ce qui est de celle du chemin de fer, le colonisateur a dû recourir également à la main d'œuvre étrangère, en particulier celle des Mossis de la colonie de la Haute-Volta. Leur présence sera à l'origine de la création d'un quartier appelé Mossibougou, c'est-à-dire le quartier des Mossi. Les peuples mossi ont contribué largement à la construction du rail car ils constituent du fait de leur réputation de "travailleurs résistants et fougueux" selon l'expression de l'ancien diplomate voltaïque, monsieur Frédéric Guirma (2004, p.20). Le 5 Septembre 1932, un décret supprime la Haute-Volta et en Janvier 1933, elle est partagée entre le Niger, le Soudan et la Côte d'Ivoire qui englobe le centre de Ouagadougou et tout le sud (Bulletin d'information de Sitarail, 2004, p.21).

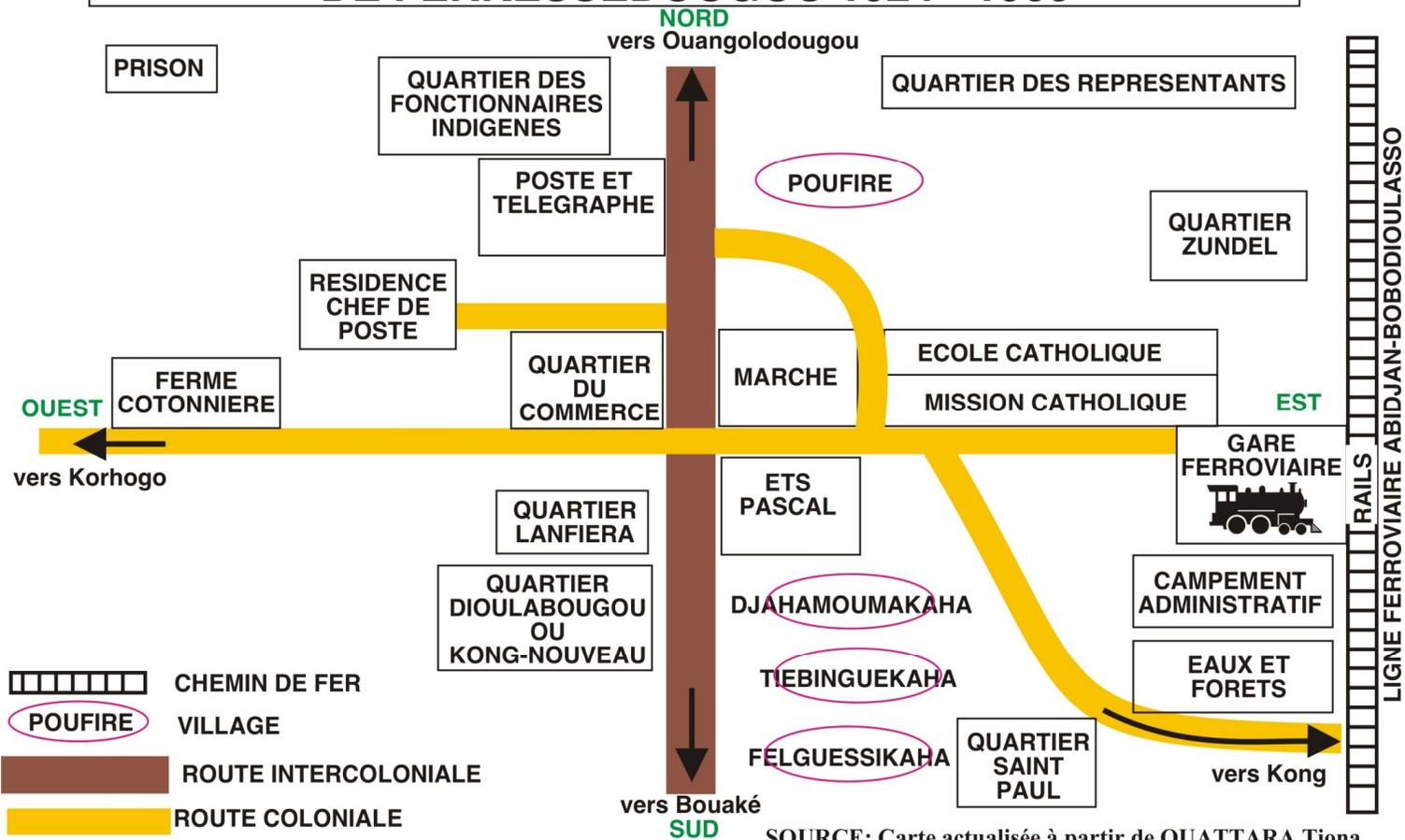
²⁰ D'après Pierre Kipré (1985, p.138), la conséquence majeure de cette évolution fut de donner à l'habitant du village le plus proche du poste le sentiment d'être exclu de ce "nouveau monde". Même lorsque leurs activités mettaient certains d'entre eux au contact du poste (petits marchands, artisans, serviteurs ou porteurs), ils se considéraient « à l'étranger » : pour tous, le poste est bien le « Monde du Blanc » et non un quartier de l'agglomération autochtone. Ainsi, s'opère la marginalisation d'une partie de la population potentielle du poste. Allant dans le même sens, Coquery-Vidrovitch (1988, p.63) fait remarquer que la politique de l'habitat urbain a été réservée aux colons car le reste des habitats était conçu comme transitoire et rudimentaire. D'où, poursuit-elle la tendance à assimiler la ville coloniale à la ville blanche c'est-à-dire à la partie de la ville où l'architecture, l'urbanisme et le mode de vie étaient de facture européenne, parce que, explicitement ou implicitement, l'usage en était réservé aux Blancs.

les populations ne se sentent pas trop dépayées. En juillet 1924, les maisons du chef Bafotigui Dao et de l'imam étaient achevées, et en août toute la population de Kong ancien fut transférée à Kong-kura de Ferké qui abritait dès lors 2 213 habitants²¹. Juste à côté de Kong-kura, le quartier Lanfiéra avait déjà été créé pour accueillir les populations qui ont fui la localité de Niéllé suite à sa destruction en 1894 par le roi Ba Bemba du Kéné Dougou (T. Ouattara, 1991, p. 405).

Ainsi, de simple village, Ferkessédougou, du fait de la volonté coloniale, prend l'ampleur d'une ville rayonnante. L'essor du rail participe considérablement au développement économique de la nouvelle ville.

21 Un rapport colonial fait observer que les familles ont quitté Kong après sa destruction dans le but principalement de ne pas participer aux travaux de toute nature qui devaient entraîner la réfection des villages détruits. En outre, en s'établissant à Ferké, ces émigrés trouvaient le moyen d'éviter les obligations diverses auxquelles la population locale est soumise (impôts, prestations et portage) car elle se réclame de leur qualité d'étrangers et de négociants pour se faire considérer comme des gens de passage et se soustraire ainsi à toutes ces charges. ANCI 2 EE 12 *Cercle de Kong, rapport sur les familles indigènes*, 26 février 1908.

VUE D'ENSEMBLE DE LA VILLE COLONIALE DE FERKESSEDOUGOU 1924 - 1960



Conception: Dr M'BRAH

Réalisation: B.M.KONE Ahmed

SOURCE: Carte actualisée à partir de OUATTARA Tiona, *Ferkessedougou, histoire d'une ville du nord de la Côte d'Ivoire*, P 587

2.2. Le chemin de fer, « susciteur » de l'apogée régionale de Ferkessédougou

Avec l'ouverture de sa gare ferroviaire en 1929, Ferkessédougou connaît un accroissement et une accélération de ses échanges avec les localités voisines telles que Korhogo, Sinématiali, Koumbala, et bien d'autres. Le chemin de fer ouvre davantage le pays niarafolo aux autres peuples de la Côte d'Ivoire et des autres colonies voisines. Ainsi, autour du rail, s'installent des habitants niarafolo et des contrées voisines soucieux ou non de profiter du commerce intense dû au chemin de fer. Ils achetaient les produits agricoles qu'ils revendaient notamment à l'administration puis à la population dans leurs boutiques ou leurs factoreries, sur les marchés administratifs dont celui du centre urbain colonial se tenant les jeudis et au cours des foires mensuelles des produits agricoles. Cette activité commerciale était soutenue par une activité de transport intense (E. Maestri, 1976, p.711)

Toutes ces activités rendirent grouillant le quartier « gare ferroviaire ». Déjà en 1925, Ferké est une ville de 4000 habitants qui concentre un nombre important de populations en quête de conditions meilleures et d'emplois. On y dénombre près de 200 Soudanais (Anci 1924)²². L'apparition de la ville coloniale de Ferkessédougou engendre avec le chemin de fer une augmentation de sa population qui est estimée à 7600 habitants en 1945 (Semi Bi s.d, p.290). Ainsi, de 1925 à 1945, la nouvelle ville coloniale a vu sa population presque doublée en seulement vingt ans. Ferké est devenu un véritable lieu d'échanges qui a supplanté les anciennes cités historiques comme Kong et Bouna. D'une manière générale, dans le nord de la colonie ivoirienne, toutes les routes avaient tendance à converger vers la gare ferroviaire de Ferké. Ville rayonnante avec le trafic routier et ferroviaire, suscite l'envie et la convoitise des cités voisines. La gare ferroviaire dont le mouvement de passagers était si important, avait réussi à développer le petit commerce. L'activité commerciale a transformé cette nouvelle cité urbaine en un terminus commercial où la vente des produits européens donna naissance à de petites boutiques tenues soit par les Africains soit par les Libanos-Syriens. La grande capacité de transport permet de drainer vers le sud le maximum de richesses du nord, détournant par conséquent les anciens axes et courants commerciaux. C'est donc à juste titre que le chemin de fer est en AOF partout où il ouvre des portes de sortie, un merveilleux créateur de vie et de richesse (Anci, 1923).

Avec les rails, les commerçants communiquent efficacement avec leurs fournisseurs et les marchandises arrivent plus rapidement dans les différentes régions. Les produits agricoles du nord descendent facilement vers le sud tandis que les articles européens abondent à Ferkessédougou. La présence massive des produits européens contribue à introduire un nouveau type de comportement chez

²² Il convient de préciser que dans le contexte colonial, la notion de seuil démographique n'est pas primordiale pour ériger une localité en ville coloniale.

les indigènes. Les miroirs, les tissus, l'alcool, les habits et les aliments s'intègrent dans leurs habitudes. En dépit de la rareté des chiffres, Ferkessédougou joue à coup sûr le rôle de plaque tournante de l'économie régionale du nord de la Côte d'Ivoire²³. Le développement du commerce colonial y attire non seulement des colporteurs dioula, des traitants sénégalais et n'zima mais aussi des artisans étrangers (bijoutiers ou tailleurs sénégalais, menuisiers ou maçons sénégalais ou soudanais (P. Kipré, 1985, p.137). Les commerçants soudanais ont une place prépondérante dans ce trafic. Sur 1.467 camions contrôlés durant le premier semestre 1955, à Ferkessédougou, 1.132 étaient immatriculés au Soudan, soit près de 70 % (J. Trichart, 1956, p.216).

Le détail des expéditions de la gare de Ferkessédougou nous donne une idée du poids des marchandises (en tonne) transportés par le chemin de fer :

Tableau n°1 : Marchandises transportées entre 1953 et 1954 à partir de Ferkessédougou

Produits	1953	1954
Riz	3.266	1.457
Mil	799	1.632
Maïs	31	374
Arachides	578	1,8
Amandes de karité	20	3,8
Igname	--	14,5
Sisal	--	38,6
Coton en graines	--	560
Coton égrené	242	380

Source : Tricart Jean (1956, p. 229).

Ce tableau statistique montre à peu près l'évolution des échanges commerciaux avec l'avènement du chemin de fer à Ferkessédougou au début des années 1950. Avant la période coloniale, ce type d'échanges était inexistant dans le système traditionnel de troc qui prévalait dans la région. De même, le commerce animé par les colporteurs dioula est difficilement quantifiable par faute de statistiques.

Toutefois, le développement du centre urbain de Ferké est freiné par la rareté des crédits d'entretien. Cette situation s'explique par les deux guerres mondiales (1914-1918 et 1939-1945) et la crise économique de 1929. Avec tous ces facteurs, le chemin de fer entre dans une léthargie qui plongeait progressivement la ville de Ferkessédougou dans un marasme économique. A partir de 1960, cette ville née du

²³ Toutes les localités traversées par le chemin de fer bénéficiaient au moins d'un temps d'arrêt des trains de voyageurs. Les populations en profitaient pour faire du commerce, ce qui contribuait à la redistribution des produits (vivriers notamment) et à la dynamisation des économies productives locales (F. Dagnogo, O. Ninot et J-L Chaléard, 2012, p.13).

chemin de fer est aujourd'hui en proie à de réelles difficultés de développement. Ses activités qui dépendent en grande partie de la voie ferrée ont pris un sérieux coup avec la baisse du trafic ferroviaire. En effet, le chemin de fer a été conçu par les colonisateurs pour drainer uniquement les matières premières vers le port d'Abidjan. En revanche, les échanges interafricains n'étaient que secondaires dans la politique coloniale. Par ailleurs, après l'indépendance, l'Etat ivoirien est amené à plus s'occuper des problèmes de développement dans d'autres secteurs que du chemin de fer qui perd de son importance.

Face à la léthargie dans laquelle sombrait Ferkessédougou, les autorités de la Côte d'Ivoire indépendante tentèrent de relancer le développement de cette ville par le biais de l'agro-industrie.

3. Les limites de la politique postcoloniale de développement de l'agro – industrie à Ferkessédougou

Ville du nord de la Côte d'Ivoire, Ferkessédougou doit se développer grâce à la culture de la canne à sucre. Originaire de l'Inde, la canne à sucre fut introduite en Afrique au XVI^e siècle. Les premières parcelles expérimentales ont été plantées en 1964 à Oumé, Zuénoula, Bouaflé, Niakaramandougou et Ferkessédougou. Les essais se sont avérés assez prometteurs pour la région de Ferkessédougou, d'où la création du complexe sucrier de Ferké I en 1974.

Le rêve de production de sucre devient une réalité avec la construction du premier complexe sucrier de la Côte d'Ivoire. Il est localisé à une quinzaine de kilomètres de la ville de Ferkessédougou. Les études de prospection avaient déjà choisi des sites car une usine sucrière a nécessairement besoin d'une large superficie. Pour le gouvernement de la Côte d'Ivoire, la création de ce premier complexe sucrier répondait à deux préoccupations : premièrement, créer une industrie qui permette au pays de produire une denrée nécessaire à la consommation intérieure, et deuxièmement, faire de la zone de production de cette denrée un pôle de développement économique. Bien que situé hors de la ville de Ferké, le complexe sucrier doit accroître le développement de cette ancienne localité qui dispose toujours du chemin de fer, indispensable au transport du sucre vers le sud du pays (D. M'Brah, 2013, p. 311).

En effet, face à la croissance de la demande alimentaire mondiale, beaucoup de pays en voie de développement dont la Côte d'Ivoire cèdent à la tentation de faire réaliser des complexes agricoles ou agro-industriels. C'est en cela que Ferkessédougou bénéficia de l'implantation du premier complexe sucrier du pays. Ferké I promet beaucoup de changements dans la région de Ferkessédougou, eu égard au discours tenu par le président Félix Houphouët Boigny lors de ses tournées dans le nord de la Côte d'Ivoire en 1974 (D. M'Brah, 2013, p. 309). Les habitants de Ferké s'imaginent déjà toutes les améliorations dont ils pourront jouir

avec la Sodesucre : salaires, construction de logements modernes dotés de sanitaires modernes, extension de la ville de Ferkessédougou. A l'inauguration du complexe en 1974 par le président, les populations de Ferké considèrent déjà leur région comme étant favorisée par l'Etat.

Effectivement, l'avènement de la Sodesucre crée des milliers d'emplois tant pour les Niarafolo que pour les autres Ivoiriens. La quête de salaire attire de nombreux Ivoiriens dans la région de Ferkessédougou qui connaît alors une nouvelle animation. Au plan fonctionnel, l'usine atteint sa vitesse de croisière avec une production de plus de 40 000 tonnes de sucre (D. M'Brah, 2013, p. 313). Ainsi, pour la première fois en Côte d'Ivoire, un mouvement de migration naît des villes du sud vers celles du nord (Aubertin, 1983, p.127). Ce mouvement concerne essentiellement les jeunes déscolarisés et les diplômés. Les travailleurs saisonniers non qualifiés sont majoritairement originaires des localités proches de l'usine. Il s'agit entre autres de Ferkessédougou, Sinématiali, Korhogo, Tafiré et Ouangolodougou. Etant donné la densité de leur population agricole et la faiblesse des revenus dans le pays sénoufo, l'Etat a jugé opportun que les emplois du complexe sucrier soient réservés en priorité à la population environnante (Baha Bi, 1986, p.412). En majorité de sexe masculin, les habitants de ces différentes localités viennent travailler à la Sodesucre. S'il est difficile de préciser le nombre de Niarafolo embauchés par la Sodesucre, du fait de l'absence de statistiques fiables²⁴, on peut néanmoins estimer qu'ils étaient nombreux. On y dénombrait beaucoup de manœuvres, d'agents d'entretien, de gardiens, de chauffeurs, etc. Avec la Sodesucre, les paysans entrent définitivement dans le circuit monétaire auquel ils avaient été initiés auparavant par le colonisateur français, sans le savoir. Par conséquent, ils acquièrent le statut de salarié en étant soit des temporaires soit des permanents (Baha Bi, 1986, p.195-197).

Dans le centre urbain de Ferkessédougou, la présence de la Sodesucre y a suscité une certaine animation. Le petit commerce s'est installé un peu partout dans la ville avec la multiplication des maquis dont le célèbre « Atlantique bar » et ses filles de joie. Par contre, la glorieuse ville du rail n'a pas pu amorcer de développement économique véritable, faute de politique d'urbanisation soutenue. En dehors de la construction du complexe sucrier, aucun travail d'aménagement n'a été entrepris à l'intérieur de la ville de Ferkessédougou. De ce fait, le premier maillon de l'agrobusiness sucrier ivoirien, a suscité plus de déceptions que de satisfactions pour cette localité. Ainsi, la Sodesucre n'est pas parvenue à redorer le blason de la ville coloniale héritière de Kong. L'industrialisation régionale « volontariste » ayant échoué, Ferkessédougou a assisté impuissamment au

²⁴D'après les études du Ministère du Plan (1975, p.32), la population rurale totale de la Sous- préfecture de Ferkessédougou en 1975 est de 20 000 habitants avec une population active masculine estimée à 5000 personnes.

démantèlement et au transfert à destination de la ville de Korhogo de la plupart des services publics qu'elle abritait à l'époque coloniale (D. M'Brah, 2013, p.317).

Conclusion

Ferkessédougou est une localité qui ne doit pas sa naissance au rail car elle préexistait bien avant l'instauration de la colonisation française et l'établissement de la voie ferrée. En revanche, Ferkessédougou a été choisie par le colonisateur français en vue d'être le pôle de développement du nord de la Côte d'Ivoire en remplacement de Kong, ancienne cité abandonnée par ses habitants suite à sa destruction par Samory Touré. Ainsi, la ville de Ferké finit par constituer l'exemple de petit centre urbain dont la croissance a dépendu de trois facteurs primordiaux : l'action des pouvoirs publics coloniaux, l'existence d'une gare ferroviaire et la situation de la ville au carrefour de plusieurs axes routiers. C'est donc à l'initiative du colonisateur que Ferkessédougou est transformé en un centre urbain voué exclusivement à l'exploitation économique du nord de la colonie.

Au plan de l'aménagement, la localité niarafolo se voit doter d'une part d'un espace calqué sur le modèle européen et habité par les nouveaux dominateurs et d'autre part, de quartiers d'étrangers tirés du modèle africain. Dans ce poste devenu ville, existe véritablement une ségrégation entre Blancs et Noirs. Toutefois, cette urbanisation naissante fait de Ferkessédougou une plaque tournante importante dans le nord de la colonie. Le commerce s'y développe activement par le biais de la gare ferroviaire. Par conséquent, Ferkessédougou prend de l'ascension sur la grande ville rivale de Korhogo.

Malheureusement, cette « construction urbaine coloniale » tombe dans une léthargie économique suite au ralentissement du trafic ferroviaire et surtout au manque d'investissement lourd de la part de la Métropole. Une nouvelle opportunité s'offre à Ferkessédougou quelques années après l'indépendance de la Côte d'Ivoire. Dès 1974, cette ancienne ville coloniale est choisie par l'Etat indépendant pour réduire les disparités régionales entre le sud et le nord. La construction du premier complexe sucrier doit parvenir à accroître l'essor économique de Ferkessédougou censée devenir un pôle de développement au nord du pays.

Nonobstant la réalisation de ce projet grandiose et volontariste, la capitale des Niarafolo demeure une ville sans boom économique malgré un pouvoir attractif certain. Le chemin de fer colonial a certes transformé Ferkessédougou en un centre urbain rayonnant mais il a par ailleurs accéléré le déséquilibre nord sud dont souffre la Côte d'Ivoire. Devant ce double échec, faut-il conclure avec certains auteurs que cette ville est une localité maudite ? Assurément, non. Ferkessédougou n'a pas véritablement connu de projets de développement capable de faire d'elle un pôle économique dans le nord de la Côte d'Ivoire.

Sources et bibliographie

Sources

Sources orales

COULIBALY Ndjerouha Moussa, né en 1940, notable, entretien réalisé en 2010 à Sinématiali.

KONE Moussa Bim Yéti, né en 1953, journaliste, entretien réalisé en 2009 à Abidjan.

OUATTARA Kiyali, né en 1935, chef de canton, entretien réalisé en 2009 à Ferkessédougou.

YEO Mitiébien, né en 1948, chef de village de Paroulakaha, entretien réalisé en 2009 à Ferkessédougou.

Sources d'archives : Archives nationales de Côte d'Ivoire (ANCI)

ANCI : 1 KK 1 : Rapport fait par monsieur Kair, inspecteur de 1^e classe des colonies, concernant l'exécution des grands travaux publics se rapportant au développement de l'outillage économique de la colonie, 1919.

ANCI : 5 KK 69 : Correspondances relatives à la mission d'étude du chemin de fer de la Côte d'Ivoire. 1903.

ANCI : 5 KK 74 : Correspondance relative à l'avant projet du prolongement du chemin de fer au nord de Bouaké (mémoire descriptif) 1911.

ANCI : 5 KK 67 : Rapports sur les études et les travaux en cours au chemin de fer de la Côte d'Ivoire. 1923.

ANCI : 5 KK 62 : Rapport du capitaine THOMASSET relatif aux projets de continuation des travaux du chemin de fer de la Côte d'Ivoire. 1911.

ANCI : 5 KK 58 : Etudes du chemin de fer (mission Houdaille) 1899-1901.

ANCI : 5 KK 82 : Correspondance à Monsieur le Gouverneur Antonetti à Monsieur le Gouverneur Général au sujet d'un rapport de monsieur l'administrateur Meniaud (prolongement du chemin de fer) 1923.

ANCI : 5 KK 84 : Projet de prolongement du chemin de fer au nord de Bouaké du km 396 au km 450. 1923-1927.

Références bibliographiques

AUBERTIN Catherine, sans date, *L'industrialisation régionale volontariste. Notes sur le programme sucrier ivoirien*, ORSTOM.

BAHA Bi Youzan, 1986, *L'impact socio-économique de la Sodesucre sur le département de Zuénoula au centre de la Côte d'Ivoire*, Université d'Abidjan, Institut d'Ethno-Sociologie, Thèse pour le Doctorat de 3^e cycle, 279 p.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, « Villes coloniales et histoire des Africains » in *Vingtème Siècle, revue d'histoire*, n°20, octobre-décembre 1988, pp.49-73 ».

DAGNOGO Foussata, NINOT Olivier et CHALEARD Jean-Louis, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en

question », *EchoGéo*, 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 12 septembre 2017. URL : <http://echogeo.revues.org/13131> ; DOI : 10.4000/echogeo.13131.

- KIPRE Pierre, 1985, *Villes de Côte d'Ivoire (1893-1940)*, Abidjan, NEA, Tome 1, 238 p.
- KODJO Niamkey Georges, 1986, *Le royaume de Kong : des origines à 1897*, Aix-en-Provence, Thèse pour le doctorat d'Etat, 2 Tomes, p. 703.
- MAESTRI Edmond, 1976, *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire*, Aix-en-Provence, Thèse de Doctorat de 3e cycle sous la direction de MIEGE J.L., 2 volumes, 870 p.
- M'BRAH Kouakou Désiré, 2011, *L'histoire des Niarafolo de Côte d'Ivoire : des origines à l'indépendance (1711-1960)*, thèse pour le doctorat unique en Histoire sous la direction du professeur simon Pierre Ekanza M'Bra, 566 p.
- M'BRAH Kouakou Désiré, 2013, « La Sodesucre, une institution économique au service de la région de Ferkessédougou : 1971-1997 » in *Lettres d'Ivoire*, revue scientifique de littérature, langues et sciences humaines, n°016, Bouaké, p.293-306.
- OUATTARA Mikissigué Florent, 2006, *L'évangélisation de la paroisse Notre Dame de Lourdes de Ferkessédougou de 1923 à 2004*, sans édition, 50 p.
- OUATTARA Tiona Ferdinand, 1999, *Ferkessédougou : deux siècles d'histoire d'une ville de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 499 p.
- PERSON Yves, 1975, *SAMORI, une révolution dyula*, Dakar, IFAN-Dakar, Tome 3, n°89, p. 1272-2377.
- TRICART Jean, « Les échanges entre la zone forestière de Côte d'Ivoire et les savanes soudaniennes » in *Cahiers d'outre-mer*, n°35 - 9e année, Juillet-septembre 1956, pp. 209-238, http://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1956_num_9_35_2004, consulté le 20 Septembre 2017.
- ZAN Semi-Bi, 1973, *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire (1900-1940)*, Université de Paris VII, Thèse de Doctorat de 3^e cycle d'histoire, 387 p.
- ZAN Semi-Bi, *Equipement public et changements socio-économiques en Côte d'Ivoire (1930-1957)*, Université de Paris VII, Thèse pour le Doctorat d'Etat ès lettres et sciences humaines sous la direction de VIDROVITCH Catherine Coquery, 3 tomes, 1019 p.



Institut National de la Recherche Scientifique. INRS
BP 2240 LOME - TOGO
Tél. (228) 22 21 01 39 / (228) 22 21 39 94
Email : inrstogo@yahoo.fr