

Infrastructures ferroviaires et reconfiguration sociodémographique dans la région d'Azaguié en Côte d'Ivoire de 1903 à 1980

N'founoum Parfait Sidoine KOUAME

Enseignant-chercheur

UFR Sciences Sociales

Université Peleforo GON COULIBALY (Korhogo, Côte d'Ivoire)

kouamesidoine23@yahoo.fr

Philippe GACHA

Docteur en Histoire maritime, coloniale et portuaire

Résumé : Cette étude est une contribution à l'histoire des migrations en Côte d'Ivoire, en particulier celle de la région d'Azaguié. En effet, au début du XX^e siècle, dans l'exécution de la politique d'exploitation coloniale, le chemin de fer traversa la région d'Azaguié. Cette traversée d'Azaguié par la voie ferrée, et la construction d'une gare ferroviaire dans cette localité, favorisèrent d'intenses migrations vers cette région, au point d'y apporter des changements sociodémographiques. Ainsi, cette étude vise à analyser les dynamiques migratoires à Azaguié avec le passage de la voie ferrée. Pour ce faire, l'étude s'appuie sur une mobilisation et une exploitation de sources orales et de sources écrites. Il ressort de cette approche méthodologique que des populations étrangères ont immigré à Azaguié, en raison des activités agricoles et commerciales qui s'y déroulaient, surtout avec le passage du train et la présence de la gare ferroviaire. La présence de ces infrastructures ferroviaires et celle de ces communautés ethniques favorisa une redynamisation de l'économie de cette localité, et la création de quartiers à caractère ethnique.

Mots-clés : Azaguié, chemin de fer, gare, immigration, économie.

Railway infrastructure and sociodemographic reconfiguration in Azaguié region of Ivory Coast from 1903 to 1980

Abstract: This study is a contribution to the history of migrations in Ivory Coast, particularly that of the Azaguié region. Indeed, at the beginning of the 20th century, in the execution of the colonial exploitation policy, the railway crossed the Azaguié region. This crossing of Azaguié by the railway, and the construction of a railway station in this locality, favored intense migrations towards this region, to the point of bringing socio-demographic changes. Thus, this study aims to analyse the migratory dynamics in Azaguié with the passage of the railway. To do this, the study is based on the mobilization and exploitation of oral and written sources. This methodological approach shows that foreign populations immigrated to Azaguié, due to the agricultural and commercial activities that took place there, especially with the passage of the train and the presence of the railway

station. The presence of these railway infrastructures and that of these ethnic communities favored a revitalization of the economy of this locality, and the creation of neighborhoods with an ethnic character.

Keywords: Azagüé, railway, station, immigration, economy.

Introduction

Située en Afrique de l'Ouest, la Côte d'Ivoire devint officiellement une colonie française en mars 1893. Dans le cadre de sa politique économique, l'administration coloniale française entreprit de grands travaux de construction d'infrastructures, notamment la construction de routes et d'un chemin de fer. La construction de ces infrastructures devait permettre ou faciliter l'exploitation économique de la colonie, et contribuer au développement de la colonie. La construction du chemin de fer qui devait relier le sud au nord de la colonie traversa de nombreuses localités, dont Azaguié, dans le sud de la colonie. À l'époque coloniale, la localité d'Azaguié était inscrite dans le cercle de l'Agnéby, en basse Côte d'Ivoire. De nos jours, Azaguié se situe à 40 km au nord d'Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire, et s'inscrit dans la région de l'Agnéby-Tiassa, et fait frontière au sud avec la sous-préfecture d'Anyama (voir Carte). La construction de la voie ferrée, qui débuta en 1903, arriva à Azaguié en 1905, avant de joindre les autres localités de la colonie, jusqu'à s'étendre à Ouagadougou, dans l'actuel Burkina Faso. Jusque dans les années 1980, années du déclin du train, moyen de transport rapide en Côte d'Ivoire, Azaguié, petit village du sud de la colonie, connu par le passage du chemin de fer, et ensuite, par la présence d'une gare ferroviaire, a été témoin d'une forte immigration de populations originaires de divers horizons, donnant un nouveau paysage sociodémographique à cette localité. Ainsi, cette étude pose la question de savoir, en quoi la construction des infrastructures ferroviaires à Azaguié a-t-elle dynamisé les flux migratoires dans cette localité, au point d'y apporter des changements sociodémographiques? Ainsi, dans cette étude, il s'agit d'analyser les mutations sociodémographiques opérées dans la localité d'Azaguié à la suite du passage de la voie ferrée et la construction d'une gare ferroviaire. Pour atteindre cet objectif, l'étude se fonde sur l'approche qualitative. Cette étude s'est appuyée sur des sources écrites et des sources orales. Les sources écrites ont été collectées dans des centres de do-

cumentation et de recherche par des prises de notes. Les sources orales ont été recueillies à travers des entretiens à Azaguié, notamment à Azaguié-Ahoua et à Azaguié-gare. Ces informations collectées ont fait l’objet d’exploitation à travers la technique du recouplement de ces informations.

À partir de cette approche, l’argumentation se structure autour trois principaux axes. Tout d’abord, il s’agit de présenter le peuplement originel de la région d’Azaguié. Ensuite, il est question d’analyser les dynamiques migratoires dans cette région, à partir de la construction des infrastructures ferroviaires, et enfin, l’impact de ces flux migratoires dans cette région est analysé.



Carte : La Sous-préfecture d’Azaguié

1. Le peuplement originel de la région d'Azaguié

Analyser le peuplement originel de la région d'Azaguié revient à identifier les premiers habitants de cette région à travers leurs sites de peuplement originel et leur mode de vie.

1.1. Les sites de peuplement des premiers habitants d'Azaguié

Nul ne doute que la Côte d'Ivoire soit un territoire depuis longtemps habité. Selon les travaux de J-N. Loucou (1984, p. 12), «de nombreux vestiges du Néolithique parsèment les régions du sud, du centre et du nord de la Côte d'Ivoire». Cela veut dire qu'à l'instar des régions du sud de la Côte d'Ivoire, la région d'Azaguié aurait connu un peuplement datant du néolithique. Toutefois, ce qui est certain, c'est que selon la tradition orale des populations d'Azaguié, le site primitif de la localité fut *M'bromé* qui veut dire «premier village», en langue ébrié. Cela montre que ce site aurait été concédé aux Abbey par les Ebrié, avec lesquels ils partageaient le même espace. À partir de ce site, les habitants essaimèrent pour peupler les villages autochtones actuels, constituant Azaguié, et qui sont de nos jours, des quartiers de la localité. Il s'agit d'Azaguié-Ahoua, d'Azaguié-Brida et Azaguié-Makouguié.

Ahoua est un village qui appartenait à l'origine aux Attié. Ce site possédait de nombreux atouts naturels, en l'occurrence des terres cultivables et des forêts pour la chasse, tandis que le site de *M'bromé* ne disposait pas suffisamment de terres cultivables. Le site d'Ahoua était donc convoité par les Abbey. C'est cette raison qui justifierait la migration de certains des leurs, du site de *M'bromé* vers Ahoua, et qui parvinrent à s'y installer par la force.

Brida dont les habitants sont originaires également de *M'bromé*, est un village fondé par des Abbey. D'après la tradition orale, le fondateur de ce village aurait été expulsé de *M'bromé*, car il a été accusé de

pratiques occultes. D'ailleurs, le nom Brida donné au village, et qui vient de l'expression abbaï « *mon-mirida* », qui signifie littéralement « je suis coincé, perdu quelque part », l'atteste.

Par ailleurs, les problèmes qui ont secoué le groupe tiôffô, ainsi que la scission du village d'Érymakouguié, ont conduit une poignée de ses habitants, en particulier les membres du lignage dirigeant « Assôrôgbô », à migrer sur les terres d'Azaguié. Accueillis sur le site d'Azaguié, cette population hôte garda le nom de leur origine qui est Erymakougié, d'où l'appellation *Assadjè morôkoudjè* dont l'écriture subit une légère modification par les autorités coloniales pour donner Azaguié-makouguié.

1.2. Le mode de vie des habitants de la localité

Chez les Abbey en général, le système politique comportait trois niveaux qui sont la résidence, le lignage et le village. Les Abbey possèdent un terme qui désigne la résidence, d'où l'appellation *reni* ou *sawa*. Ce dernier abritait plusieurs concessions. Le *reni* constitue de ce fait, une unité politique dont le chef *renichî* détenait l'autorité. Il était à la fois fondateur et père. Toutes les personnes vivant dans sa cour étaient sous sa tutelle. À ce titre, il veillait à assurer une bonne entente entre les membres. Son autorité était incontestable et viagère. Son frère ou à défaut son fils aîné lui succédait à sa mort. Ce système propre aux Abbey et aux Abidji diffère des autres Akan. Ce système était aussi pratiqué dans les sociétés de la forêt telles que les peuples appartenant aux aires culturelles krou (Dida, Bété,...), les plus anciens peuples de la Côte d'Ivoire, et avec qui les Abbey cohabitaient. Ainsi, chez les Abbey, le premier fils succédait à son père à condition qu'il soit marié. Notons à juste titre que la succession se faisait par épuisement définitif de la branche.

La seconde structure politique est le lignage ou *téni*. Par exemple, selon des sources collectées, « au sein du village d'Ahoua, l'on compte cinq lignages ou *téni*, à savoir : *titiou tété* (vrai), ôho-tchoun (de provenance inconnue), *boudèpè* (venus du pays attié), ôho-djè (groupement

de plusieurs villages) et âha-djè»¹. Les noms donnés impliquent leur communauté d'ascendance et une unité de résidence. Le village est formé de quartiers correspondant à celui des lignages représentés. Notons que c'est au niveau de chaque lignage que se déroulait l'essentiel de la vie politique. Chacune des familles lignagères était dirigée par un chef de famille appelé *ténichî*. La fonction de chef dans le lignage incombait généralement à une personne âgée incarnant un certain nombre de valeurs (sagesse, expérience et le savoir-faire). D'après les sources orales, le chef de lignage n'était pas forcément le plus vieux du lignage. Il avait comme fonction, le règlement des conflits au sein du lignage et veillait sur les relations inter-lignagères. Cette fonction, contrairement à la précédente, n'était pas héréditaire. Le personnage dominant tous les chefs lignagers était le chef de terre ou encore appelé *nana*. *Nana* signifie patriarche hiérarchique. Le lignage *titi* ou *tété*, fondateur du village, détient cette fonction. Le chef de terre devait être doué d'une grande intelligence afin d'assurer une situation stable tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du village. Dans l'exercice de sa fonction, il s'entourait de notables, probablement les autres chefs de lignage. Ces notables jouaient un rôle de juges et de conciliateurs. Ils aidaient le chef de terre à bien mener sa tâche et l'accompagnaient dans ses déplacements officiels. Les notables sont de ce fait désignés par l'appellation «porte-cannes». Cette appellation signifie manifestement que l'escorte se munissait de l'attirail de noblesse : la canne sculptée et dorée. L'ensemble de ces dignitaires constituait le Conseil des Anciens qui rendait la justice (M. Indat, 1980, p. 32). Selon des sources collectées, «dans le village d'Azaguié-Ahoua, les membres de la famille fondatrice n'accédaient pas à la tête de la chefferie du village. La raison serait le cumul de fonctions. Cependant, ils prenaient part à la gestion du village en tant que conseillers du chef»².

1. D'après M'BOLO Abokon Faustin, Entretien individuel à Azaguié-Ahoua, le lundi 14 septembre 2015.

2. D'après MOSSOA Atté Antoine, Entretien individuel, le 18 septembre 2015 à Azaguié-Ahoua.

Le chef de terre exerçait à la fois une fonction politique et religieuse. Dans la vie politique, il prenait toutes les décisions importantes concernant le village et qui relevaient de sa compétence et celles de ses conciliateurs en rapport à son arbitrage dans le règlement des conflits. Au niveau religieux, il se présentait comme l'intermédiaire entre les vivants, les ancêtres et les génies. Il priait et faisait des offrandes quotidiennes. Selon les travaux de M. Indat (1980, p. 32), les offrandes faites, ont pour finalité la fécondité des femmes, la santé et la tranquillité dans le village ainsi que l'accroissement des ressources et le bonheur des habitants du village. Il est important de signaler que le *nana*, ainsi que l'ensemble des habitants ne faisaient pas les prémices des fêtes des ignames, sauf à Azaguié-Makouguié qui conserve la tradition tiôffô.

Sur le plan économique, le fait que la région était couverte d'un ensemble forestier dense abritant plusieurs espèces végétales et animales, avec des climats variables³, et était établie sur des sols favorables aux cultures de subsistance, faisait que les habitants pratiquaient l'agriculture de subsistance et la chasse. En plus, ces habitants étaient engagés dans le négoce depuis le XVIII^e siècle. Dans cette activité, les habitants d'Azaguié avaient noué des relations commerciales avec leurs voisins de proximité tels que les Ebrié, les Attié, les Adioukrou, les Abidji, etc.

De nombreux produits étaient au cœur de ce négoce traditionnel. Il s'agit de l'or, produit le plus prisé et présent dans le commerce entre les Abbey et les Agni. À ce produit s'ajoutent ceux issus de la forêt. Les commerçants empruntaient les voies jalonnant la forêt pour se rendre en pays Attié, Ebrié, Adioukrou. Ils ramenaient de ces pays du sel marin, du poisson et des esclaves (*kanga*).

3. Le climat de ce secteur comporte comme tous ceux de la zone forestière trois mois écologiquement secs (Janvier-Août-Décembre) et neuf mois pluvieux, appartenant au régime tropical que l'on qualifie de guinéen mettant ainsi en évidence son caractère : forte pluviosité (1750 mm). Cette pluviosité est répartie en deux saisons pluvieuses avec une température moyenne de 26° et une humidité atmosphérique très élevée.

Le commerce s'étendait avec les Européens présents sur les côtes, avec qui ils échangeaient un certain nombre de produits jugés nécessaires comme les armes à feu, les étoffes, l'alcool contre les produits forestiers. Les transactions commerciales s'effectuaient essentiellement par le troc et même le troc à la muette. Les échanges répondaient presque tous au critère de troc, c'est-à-dire objet matériels contre les objets matériels, mais cela pouvait aller au-delà. Ainsi l'or, l'esclave, l'ivoire, le sel, les barres de fer et le cuivre, les étoffes, les perles firent leur apparition comme monnaies d'échange entre les acteurs économiques. Les Européens ajoutèrent à ces monnaies les fusils, la poudre, l'alcool, les cotonnades, les verroteries. Ainsi, la région d'Azaguié regorgeait de nombreuses potentialités naturelles et humaines, lui procurant une économie propre aux peuples de forêt de Côte d'Ivoire. C'est dans cet ensemble forestier que vivaient les Abbey, avec un système politique très bien structuré, qu'arrivèrent les Français et plusieurs autres communautés ethniques, avec la construction des infrastructures ferroviaires.

2. La construction des infrastructures ferroviaires et l'arrivée massive de populations à Azaguié

Le pays des Abbey fut traversé pour la première fois, en 1893 par Jean-Baptiste Marchand, un explorateur français. Toutefois, l'année 1903 marque un tournant dans l'histoire des Abbey, en raison de la présence effective des Français dans leur région. Cette présence française s'explique en partie par la construction de la voie ferrée.

2.1. La traversée de la voie ferrée et la construction de la gare à Azaguié

Selon l'étude de N. A. Brou (2023, p. 19), c'est en 1895 que le Capitaine Marchand envisagea pour la première fois, la construction de la voie ferrée dans la colonie de Côte d'Ivoire. Après plusieurs missions d'exploration et d'étude de l'intérieur de la colonie, qui permirent à la France d'avoir une idée des nombreuses potentialités

naturelles du territoire, l'administration coloniale décida de mettre en place des moyens de transport adéquats à la politique coloniale. C'est dans ce contexte que le projet de construction du chemin de fer se concrétisa, et sa construction fut « confiée à une équipe composée des Capitaines Crosson-Duplessis, Thomasset et le Lieutenant Macaire, le médecin Lamy, sept sergents et huit caporaux choisis dans le régiment du génie et enfin un personnel africain composé de 110 unités dont 50 porteurs et 60 miliciens » N. A. Brou (2023, p. 19).

En outre, c'est le décret du 6 novembre 1903 qui autorisa l'ouverture des travaux de la construction d'une première section du chemin de fer Abidjan-Erymakouguié, pour une longueur de 79 km. Le site d'Erymakouguié occupait une position centrale sur le tracé du chemin de fer du pays Abbey. Le village d'Erymakouguié était le chef-lieu de la chefferie la plus importante que l'on rencontre en venant du sud. Selon les travaux de J. E. Brou-Moustapha (2014, p. 215), à la tête de cette chefferie se trouva Agbé Okogny Kakoudoua, un sage et indépendant des autres chefferies. Ce dernier conclut un accord avec les Français, et les autres chefs tiôffô s'alignèrent sur sa position. Le chemin de fer qui devait traverser la colonie, et plus particulièrement les régions du sud telles que la région d'Azaguié, devait permettre de drainer les matières premières des régions de l'intérieur, vers le Sud, précisément sur la côte, pour leur transport en direction de la France, et permettre également la redistribution des produits manufacturés vers toutes les régions intérieures de la colonie. Avec la construction du chemin de fer, l'administration coloniale pouvait atteindre les matières premières dont une grande partie était située à l'extérieur de la zone d'attraction du chemin fer. L'autre but était celui de pouvoir contrôler les populations.

En outre, à la faveur de la construction de la voie ferrée, des stations-gares ou gares secondaires furent construites le long des rails. Dans ses travaux, N. A. Brou (2023, p. 20) donne les raisons de la construction des gares quand il écrit :

Partant, le chemin de fer comme moyen de transport dont l'efficacité est prouvée aussi bien, en Europe qu'en Amérique, doit drainer avec ses gares les richesses des zones de savane et de forêt qu'il traverse [...] il y a la nécessaire sécurisation des trains grâce à la bonne organisation des croisements et des secours. Ensuite, s'ajoute la maintenance continue de la voie ferrée en tous lieux et en tout temps. Enfin, l'on note la facilitation des interventions pour les dépannages et les réparations des trains.

En fait, ces gares secondaires pouvaient abriter des entrepôts, des magasins pour la collecte des produits ou matières premières drainés de l'intérieur de la colonie. Certes, elles étaient aussi des lieux de jonction des points nécessitant la maintenance ou les réparations des rails au besoin, mais, elles étaient des lieux stratégiques de l'administration coloniale pour le déploiement rapide des soldats, en cas d'interventions militaires. Les stations-gares construites le long de la voie ferrée avaient principalement des fonctions économique et militaire. N. A. Brou (2023, p. 20) précise que ces gares devaient être distantes les unes des autres, d'une distance allant de 15 à 20 km. Ainsi, dans cette dynamique d'installation de gares secondaires, une gare-station fut construite dans la localité d'Azaguié. La traversée d'Azaguié par la voie ferrée et la construction d'une gare secondaire vont favoriser le déferlement de plusieurs communautés ethniques dans cette région.

2.2. L'immigration de populations dans la localité d'Azaguié

La construction du chemin de fer draina des milliers de personnes. La main d'œuvre employée aux travaux de construction de cette entreprise était essentiellement africaine. Elle avait pour tâche le déboisement, le terrassement, l'édification d'ouvrage d'art et la pose de la voie. Les travailleurs de ce chantier étaient composés d'un groupe d'ouvriers et de manœuvres volontaires originaires des diverses colonies de l'Afrique Occidentale Française (AOF). Ainsi, dès 1903, les chantiers du chemin de fer comptaient 378 manœuvres recrutés. L'année suivante, 400 à 600 Dahoméens vinrent accroître cet effectif. En 1905, l'on dénombrait 1200 Dahoméens sur les 2200 tra-

vailleurs des chantiers de construction (Z. Semi-Bi, 1974, p. 169). Cela signifie que, dès sa première année de construction, l'administration française a eu recours le plus, à la main-d'œuvre importée du Dahomey.

À ces travailleurs, s'ajoute un groupe de travailleurs recrutés par l'administration dans les cercles de la Côte d'Ivoire et de la Haute-Volta. À Azaguié, en plus des populations originaires des colonies voisines de la Côte d'Ivoire, des Abbey ainsi que des populations d'autres contrées voisines se rendaient volontairement sur les chantiers du chemin de fer pour y travailler. La région d'Azaguié abritait plusieurs personnes venues des villages voisins (Yapo, Grand-Morié, Lapo, Kassiguié, Wahin, etc.) depuis l'époque coloniale. Ainsi, selon des sources collectées, «dans cette zone presque tous les villages abbey étaient représentés en dehors des populations anciennement installées»⁴. Tous ces travailleurs s'activaient pour permettre au rail de gagner le poste militaire d'Érymakouguié et Agboville en 1906, plus tard le pays baoulé à travers Dimbokro et Bouaké.

À côté de ces travailleurs, l'on note l'arrivée des colporteurs dioula aux alentours de la voie ferrée. En effet, nul ne doute que les Dioula étaient depuis longtemps présents dans le négoce, et effectuaient de longues distances du nord vers le sud de la colonie. Ils sillonnaient presque tout l'intérieur et marquaient des étapes à chaque carrefour, comme ce fut le cas à Tengréla, Bondoukou, Kong, Bobo-Dioulasso ou vers la Gold Coast par Bégo. Toutefois, à l'ouverture des travaux de construction du chemin de fer, les regards se tournèrent vers les régions qu'il traversait. Ces acteurs du circuit économique suivront donc les étapes de sa construction. Ceux-ci marquaient des étapes à chaque fois que la voie ferrée passait par un village. C'est dans ce contexte que la localité d'Azaguié traversée par le rail, fut témoin de l'arrivée de cette communauté de commerçants.

Ces déferlements engendrèrent une catégorie de personnes sédentaires dans la première décennie de la construction du rail. Le village d'Azaguié-Ahoua a ainsi abrité des travailleurs du chemin fer et les

4. D'après MOSSOA Atté Antoine, *Op. cit.*

premiers migrants dioula. Les deux catégories de personnes furent logées auprès de la rivière *Bébasso*⁵. Les premiers migrants dioula reçurent des autochtones abbey des terres afin de construire des cases pour stocker leurs marchandises. Les premiers arrivants comme Moussa Bakayoko, Kaloulo Sylla et Samba Diallo⁶ ont témoigné un grand respect envers l'autorité villageoise abbey. La bonne entente lui valut la visite des autorités villageoises comme Kotchi, Meney, Achi Mao, Kouassi Dèdjé, les vendredis après la grande prière. D'Azaguié-Ahoua, les travailleurs étaient transportés dans des wagons chaque matin jusqu'aux lieux de travail. Quant aux migrants dioula, ils bénéficiaient de la protection de l'armée coloniale composée en majeure partie de soldats venus du nord (E. Maestri, 1976, p. 779). N'oublions pas non plus qu'ils rembourraient les caisses de l'administration coloniale, par le paiement de permis et des patentes. Profitant de leurs bons rapports avec l'administration coloniale, les commerçants dioula s'installèrent en masse. En outre, l'entente entre les colporteurs dioula et les Abbey ouvrit aussi les portes des villages voisins aux commerçants. Ils passèrent les pistes jalonnant la forêt jusqu'à Akradio en pays Adioukrou et dans les villages de Jacquerville. Ils ramenèrent de ces zones, du poisson, du sel marin qu'ils vendaient à la population abbey.

Cependant, les relations entre Dioula et Abbey se détériorèrent, en général, dans le pays abbey, et cela lors de la révolte des Abbey de 1910 contre l'administration coloniale. En fait, les Dioula étaient méprisés par leurs hôtes, car accusés de faire cause commune avec les Français. Par contre, les Abbey ne montraient aucune animosité envers les travailleurs du rail. Les travailleurs étaient plutôt appréciés par les habitants, étant donné qu'Agboville devint un carrefour commercial où se faisaient les échanges des produits en provenance de

5. *Bébasso* est le cours d'eau le plus important du village, tous les sacrifices se font presque dans cette rivière sacrée, les génies de celle-ci sont les protecteurs des habitants et conjurent les mauvais sorts.

6. Samba Diallo fut à la tête de tous les commerçants de cette région. Il fut reconnu par l'administration coloniale comme étant le chef des Dioula de la zone d'Azaguié. Il exerce cette fonction de 1912 jusqu'à sa mort en 1940.

Tiassalé qui avait perdu sa réputation de zone commerciale active au détriment de cette nouvelle ville coloniale. De plus, les travailleurs des chantiers ferroviaires étaient des consommateurs des produits *abbey* (vin de palme, l'ananas sauvage, le citron,...). Par ailleurs, l'on note que dans ces tensions entre Abbey et les autorités coloniales, les Dioula d'Azaguié, dès leur installation, se tinrent à l'écart.

À partir de 1930, l'on observe l'arrivée en masse de populations d'origine voltaïque dans la colonie de Côte d'Ivoire. Ces migrations des années 1930 ont fait l'objet de nombreuses études. Dans ses travaux, L. J. Tokpa (2006, p. 16) révèle que l'arrivée des Voltaïques à partir des années 1930 fut liée à la mise en valeur extrêmement rapide des possibilités agricoles d'exploitation de cette région Azaguié. Ainsi, la mise en valeur de l'espace d'Azaguié débuta véritablement à partir de 1930 avec l'exploitation agricole et forestière depuis boycottée par la population locale⁷. Le train passant par la voie ferrée était le moyen adéquat pour le transport de cette main d'œuvre. Les migrations voltaïques en direction de cette région s'accélérent à partir de 1946, date de l'abolition du travail forcé par la loi du 10 avril 1946.

Cette migration intense fut l'œuvre du Syndicat Interprofessionnel pour l'Acheminement de la Main-d'œuvre (SIAMO), qui en prenant des mesures attractives, en ce qui concerne l'amélioration des conditions de vie des manœuvres, permit de répondre au besoin de la main d'œuvre qui se raréfiait, en raison de l'abolition du travail forcé en 1946. À l'accession de la Côte d'Ivoire à l'indépendance, malgré la suppression du SIAMO⁸, les migrations originaires de l'ancienne Haute-Volta continuaient en raison de la politique d'ouverture des frontières mise en place par les nouvelles autorités dirigeantes de la Côte d'Ivoire indépendante. Azaguié reçut encore plus de nombreux migrants par la voie ferrée qui avait atteint Ouagadougou dans les

7. Avant cette date, les cultures commerciales furent volontairement négligées par les Abbey parce que cette résistance passive va à l'encontre des intérêts des Français désireux de voir multiplier les plants de cacao dont l'Indéné voisin reste gros producteur.

8. Les nouveaux dirigeants préféraient mettre fin aux fonction de cet organe, car le considérant comme un instrument d'exploitation de l'administration coloniale.

années 1950. La raison économique n'explique pas à elle seule, ces migrations. En effet, le fait de migrer répond aussi à un aspect social et culturel dans la mesure où, le migrant qui retourne dans son pays d'origine, maîtrise plus ou moins une langue locale du lieu de résidence et parle la langue française avec un accent ivoirien. Il est tout de suite identifié parmi tant d'autres. Ce que lui vaut l'appellation de «diaspo»⁹. Les campements de la région d'Azaguié abritaient presque tous les groupes ethniques de la Haute-Volta. Les Voltaïques venaient des régions de Banfora, de Ouagadougou, de Fada, de Kaya, de Dédougou et bien d'autres. Comme dans le cas général de la Côte d'Ivoire, toutes les régions de la Haute-Volta ont une représentativité à Azaguié¹⁰.

Le chemin de fer inaugura un nouveau type de migration qui fut au centre du peuplement de cet espace. Il s'agit de la migration familiale. En effet, les migrations, dès le départ, furent celles des hommes qui cherchaient à se frayer un chemin dans la société. Après l'installation définitive de ces derniers, l'on assiste à la venue massive des membres de leur communauté à savoir : enfants, frères, épouses, amis, etc. On assiste, dès lors, à un accroissement des résidents de la gare. Les travailleurs de la carrière de l'Aké-Béfiat étaient originaires en majeure partie de la Haute-Volta, car l'une des vocations du rail reste le transport à distance de ces populations vers les zones forestières. Selon des sources collectées, «les travailleurs de la carrière s'installèrent presque tous à la gare, et étaient transportés chaque matin au lieu du travail»¹¹. À ces deux catégories de peuplement s'ajoutent les demandeurs d'emploi qui séjournaient durant des mois avant de trouver un éventuel emploi.

Les conditions naturelles des régions du sud de la colonie sont incontestablement favorables à l'économie de plantation, car il n'y a pas d'accident de relief et des nuances pédologiques qui peuvent

9. D'après KAMBOULÉ Frédéric, Entretien individuel, le mardi 08 septembre 2015 au quartier Englin (Azaguié-gare).

10. *Idem*.

11. D'après AMARA Sylla, entretien individuel, le 29 août 2015 à Azaguié-gare.

jouer un rôle mineur sur les cultures. C'est dans ces conditions que la culture de la banane fut introduite dans la région sud du fleuve Sassandra avant la Seconde Guerre mondiale. Cette culture, qui s'est rapidement développée en Côte d'Ivoire, s'est finalement implantée dans le sud-est de la colonie, dans un rayon de 200 kilomètres autour d'Abidjan. Plusieurs Européens s'installèrent à Azaguié dans l'objectif de créer des plantations commerciales. L'on peut citer Rock, Maran, Piparo, Dinisé, Jean Marie et Jean Eglin qui apparaissaient comme les gros employeurs de main-d'œuvre dans leurs différentes exploitations de banane. La production bananière dans la région d'Azaguié prit son envol surtout à partir des années 1959.

La culture de banane occupait une place prépondérante dans cette région à côté des cultures de café, de cacao, ainsi que les cultures vivrières qui n'étaient pas à négliger non plus dans la région. Certes, ces différentes cultures étaient pratiquées par la population locale, mais selon des sources collectées, «elles drainèrent également une main d'œuvre étrangère, car la culture bananière nécessite des moyens considérables, surtout en période de coupe des régimes de bananes dans les plantations»¹². Ces populations étrangères déferlaient dans la localité grâce au train. Au titre des populations immigrantes, l'on compte des Baoulé, des Malinké et des Sénoufo, de conditions de vie modestes qui constituaient la majorité des allochtones domiciliés dans la région. Tandis que certains étaient des manœuvres dans les plantations européennes, d'autres travaillaient en tant que métayers dans les plantations appartenant à des populations locales ou à leur propre compte dans de petites plantations de vivriers (les tubercules, les légumes), ou encore dans l'extraction du vin de palme vendu au jour le jour. Certains d'entre eux finirent par s'y établir définitivement.

Le fait qu'il existait des trains rapides, des express et des omnibus qui pouvaient assurer jusqu'à vingt liaisons en une journée dans la phase de gestion publique du chemin de fer à partir de 1960, favorisait une

12. D'après N'GBESSO Diko, Entretien individuel, le 16 septembre 2015 à Azaguié-gare.

forte mobilité dans la région. Notons que sur l'ensemble du territoire, le transport ferroviaire était assuré par la Régie des chemins de fer Abidjan Niger (RAN). Cette forte présence de communautés ethniques venues de divers horizons ne fut pas sans conséquences dans la région d'Azaguié.

3. Les mutations liées au dynamisme migratoire dans la région d'Azaguié

La forte immigration de communautés ethniques à Azaguié se solda par la formation de quartiers à la suite d'un regroupement par origine ethnique. La présence de ces communautés dans cette localité donna un coup de pouce aux activités économiques qui avaient cours dans cette région.

3.1. Le regroupement par origine ethnique et la formation des quartiers

L'administration coloniale encouragea les populations à s'installer autour de la gare. Dans cet objectif, le colonisateur opta pour le regroupement ethnique et culturel. En fait, cela devait permettre aux administrateurs coloniaux de mieux administrer les communautés présentes dans la localité, à travers surtout une collaboration avec les chefs de chacune de ces communautés ethniques. Il s'agit également de créer une animation économique autour de la nouvelle gare de train, comme ce fut le cas d'autres villages déplacés par l'administration coloniale sur le long des voies de communication afin de leur assurer un entretien (V. Bonnecase, 2001, p. 6-7).

Dans cette dynamique, les communautés ethniques immigrantes installées auparavant dans les villages autochtones ou aux abords immédiats en tant que commerçants et manœuvres des grandes plantations, se déplacèrent pour s'établir à proximité de la gare ferroviaire. Et la construction d'une école primaire non loin de la gare en 1946, motiva encore plus, les communautés ethniques à s'y installer.

Les Dioula qui vivaient en majorité dans le village d'Ahoua, effectuèrent le déplacement. Avant d'effectuer ce déplacement, le chef des Dioula demanda la permission à leurs hôtes. Des sources collectées¹³ décrivent ce rituel par ce propos :

Les rituels ont été alors faits dans la rivière *Bébasso* aux génies protecteurs afin que les vœux de ces déplacés soient exaucés, et que le respect mutuel demeure entre les deux communautés. De son côté le chef des Dioula fit venir un marabout du Mali pour des sacrifices dont les paroles reposent sur les versets coraniques. Tous les chefs de familles dioula furent conviés à prendre part à ce rituel. Les sables de toutes les rivières bordant la terre d'accueil (Azaguié) ont servi à faire ce rituel. Le but de ce sacrifice reposait sur deux aspects à savoir, la protection et la prospérité des activités économiques. Un bœuf de couleur blanc et noir fut immolé pour couronner le rituel.

La raison économique ne justifie pas à elle seule, la volonté de déplacement de la communauté dioula. Les motifs secondaires sont à la fois religieux, et culturels. En effet, selon ces mêmes sources collectées, «les populations enclavées dans le village d'Ahoua étaient pour la majorité de confession musulmane. Isolées dans un village d'Ahoua, elles ne jouissaient pas pleinement de tous les droits comme celle de la construction d'une mosquée et d'une école coranique»¹⁴. Aussi, le village d'Ahoua, à l'instar des autres villages abbeys avait-il des interdits. Le respect de ces interdits constituait un obstacle au bon déroulement du culte musulman. Ainsi, le déplacement près de la gare fut une aubaine pour la communauté dioula, car elle pouvait dorénavant jouir pleinement de tous ses droits. Cette idée se justifia par la construction d'une mosquée et d'une école coranique dès 1946 dans les environs de la gare après leur installation.

En outre, étant une poignée de personnes au milieu d'une masse, la perte de l'identité culturelle restait une crainte aux yeux de cette population du fait que les enfants nés dans le village abbeys avaient tendance à épouser très rapidement la culture de cette population

13. D'après NOUR Diakité, entretien collectif, le 28 août 2025 à Azaguié-gare.

14. *Idem*.

dominante. Raison pour laquelle, comme le signalent des sources collectées, «pour préserver l'identité culturelle, les Dioula estimaient que leur déplacement garantissait la sauvegarde de leurs repères identitaires tels que la langue, la religion»¹⁵.

Les populations venues de la Haute-Volta, à l'exception de Mos-sikro, se regroupèrent pour donner naissance au quartier Boussanga-dougou dominé majoritairement par les Boussanga. À côté de l'ethnie dominante, ce quartier abrite des Lobi, des Bôbô, des Dagara et d'autres groupes ethniques venus de la Haute-Volta. Cette concentration de populations d'origines voltaïques s'explique par le fait que les manœuvres des grandes plantations s'étaient affranchies de leurs employeurs. Ils s'étaient reconvertis dans d'autres activités des secteurs informels ou dans les cultures vivrières. Le boom des cultures pérennes (cacao, café) conduisit les Agni et les Baoulé à s'installer à Azaguié-gare. Ces deux groupes akan se regroupèrent autour du plus ancien migrant appelé Amani pour former le quartier d'Amanikro. Le quartier Korokôbougou fut formé par les Sénoufo affranchis des campements. Les manœuvres des plantations et de l'usine Eglin se cantonnèrent dans le quartier Eglin qui fut l'un des premiers campements situés non loin de la gare ferroviaire. Le quartier des anciens cadres tel qu'Ernest Boka porta le nom de Comikro, comme ce fut le cas dans les anciennes grandes villes où les Comikro sont nés du regroupement des cadres subalternes de l'administration coloniale. La majorité des Abbey se groupèrent au quartier Akôkro au centre d'Azaguié-gare.

À côté de ces quartiers, d'autres se sont créés par la suite. Ainsi, nous avons Bramakoté, N'tyéêrêrê, le quartier Météri sur l'ancien domaine de Météri, et plus loin le quartier bambou qui tire son nom des bambous de chine, et qui fut par le passé le lieu de résidence de tous les Européens. Selon des sources collectées, «actuellement, il ne reste plus que le quartier administratif d'Azaguié situé à quelques

15. D'après AMARA Sylla, *Op. cit.*

dizaines de mètres de la gare et à environ un kilomètre d'Ahoua»¹⁶. Au total, les différentes communautés immigrées dans la localité d'Azaguié se sont concentrées à la gare à cause des voiries. La gare qui reste la propriété foncière du village d'Ahoua représente pour ces immigrés le lieu de survie. Dans la cohabitation, ces communautés ethniques développèrent une vie d'ensemble harmonieuse basée sur le respect des valeurs religieuses et culturelles des unes et des autres. Le brassage culturel s'est développé très rapidement à travers les mariages entre les différentes communautés. L'on note un apprentissage des langues les uns les autres. Ainsi, il arrive qu'un seul individu arrive à s'exprimer en plusieurs langues. Cela constitue une richesse et contribue également au renforcement de la cohésion sociale. À cela s'ajoutent les techniques culturelles partagées entre les agriculteurs¹⁷.

Aussi, étant donné qu'aucune cohabitation n'est exempte de conflits, au sein de chaque communauté ethnique vivant à Azaguié, le chef de communauté avait pour responsabilité de régler les conflits qui pouvaient subvenir dans sa communauté. Mais, lorsque le conflit concernait des communautés différentes, sa gestion fut dévolue au chef central. Chacun des chefs concernés jouait le rôle d'avocat. Les autres chefs, quant à eux, assistaient le chef central dans la prise de décision. Dans cette région où vivaient des communautés différentes, l'on mettait plus l'accent sur le droit coutumier. Dans la gestion des conflits, les populations préféraient trouver un consensus¹⁸. En fait, ce mode de gestion était utilisé afin de maintenir et de consolider les bons rapports qui existaient entre les différentes communautés ethniques.

16. D'après ARIKO Clément, entretien individuel, le 4 septembre 2015 à Azaguié-gare

17. D'après N'GUESSAN Koffi Ernest, entretien individuel, le 20 août 2015 à Azaguié-gare

18. D'après KONÉ Moussa, entretien individuel, le 13 avril 2014 à Azaguié-gare.

3.2. La redynamisation de l'économie locale autour de la gare ferroviaire

Le transport ferroviaire fut dès le départ, au cœur du développement économique de toutes les régions traversées, ainsi que dans l'ensemble de la colonie de Côte d'Ivoire. Avant son déclin dans les années 80, il était le moteur du développement socio-économique et spatial des régions qu'il traversait. Par conséquent, sur tout le long de la voie ferrée, des entreprises de transformations des produits du secteur primaire s'installèrent et contribuèrent à redynamiser les activités marchandes associées, accueillant par conséquent, des populations diverses.

Dans le cas d'Azaguié, tous les acteurs commerciaux préexistants vivaient dans le village Ahoua près de la rivière Bébasso et un groupuscule resta fixé au quartier Bambou. La gare de Tomasset (km 37) fut déplacée vers l'actuel site d'Azaguié gare (km 42) à cause de la carrière d'Aké-Béfia¹⁹. Ainsi, le train marquait un arrêt à cet endroit qui devint le lieu d'échange entre les passagers et les Dioula venus d'Ahoua. La gare devint de ce fait une zone d'attraction commerciale et un carrefour des pistes. À proximité de cette gare se trouvaient des scieries, des campements et des champs appartenant aux habitants d'Ahoua. Presque toutes les plantations modernes se regroupaient à proximité de celle-ci. La construction de la gare permit la sédentarisation presque définitive des Abbey vivant dans les campements, étant donné que par le passé, ceux-ci regagnaient leur village, chaque fin de semaine ou lors des événements importants (fête, décès,...). Dès sa construction, la gare fut le lieu incontournable au sein duquel naissaient toutes les activités économiques. Ainsi, elle facilitait l'écoulement des produits agricoles et permettait d'acheter des produits de première nécessité sans effectuer de longue distance²⁰. La gare fut le point de convergence unique de tous les produits des villages environnants, le lieu de rassemblement et de stockage de café

19. D'après AMARA Sylla, *Op. cit.*

20. *Idem.*

et de cacao. À ces produits, s'ajoutent plusieurs tonnes de roches chargées à la carrière de l'Aké-Béfiat située à environ 16 km de la gare et desservie par le rail. Ainsi, plusieurs activités économiques se créèrent autour de la gare.

La gare donna alors naissance à une région de plantations et d'animation de plusieurs activités qui créèrent des corps de métiers. Azaguié-gare, à l'instar de toutes les régions traversées par le train, bénéficiait d'un temps d'arrêt des trains voyageurs afin de permettre aux populations de faire le commerce, surtout des produits vivriers, redynamisant ainsi des économies productives locales.

Conclusion

Dans l'exécution de la politique d'exploitation de la colonie de Côte d'Ivoire, la construction du chemin de fer débutée en 1903 et qui traversa la région d'Azaguié à partir de 1905, favorisa de nombreuses immigrations dans cette région peuplée originellement par des Abbey qui avaient leur propre mode de vie. Pour la construction de cet ouvrage, des ouvriers originaires d'autres colonies françaises, notamment le Dahomey et la Haute-Volta, furent employés sur les chantiers.

Les Dioula, éternels itinérants, qui assuraient la liaison entre les régions soudaniennes et la côte dans les décennies passées, furent aussi détournés vers cette région du rail. La majorité d'entre eux se sédentarisèrent dans la région d'Azaguié, surtout avec la construction d'une gare-station dans la localité. Ainsi, ils firent partie des premières vagues des migrants de l'époque coloniale de la région d'Azaguié.

Quelques décennies plus tard, en particulier à partir de 1930, de nombreuses populations d'origines diverses déferlèrent dans cette région à cause des grandes exploitations forestières et agricoles. Tous ces mouvements ont trouvé leur raison d'être grâce aux routes, et surtout au chemin de fer qui traversait cette région agricole, y compris la présence de la gare-station.

La présence de ces migrants dans la région d’Azaguié a favorisé d’une part, la redynamisation de l’économie locale, et la gare ferroviaire joua un rôle capital dans cette redynamisation, à travers les activités économiques qui s’y déroulaient. D’autre part, ce dynamisme migratoire a provoqué une urbanisation de la localité d’Azaguié, avec la création de quartiers à caractère ethnique, avec Azaguié-gare, comme quartier central. La cohabitation de ces communautés de cultures différentes s’est caractérisée par la cohésion sociale dans cet espace, et a fait de cet espace, un espace où les cultures sont imbriquées, c’est-à-dire multiculturelles.

Sources et bibliographie

Sources

Sources orales

N°	Nom et prénoms	Age et Fonction ou Statut social	Date, lieu d’entretien et type d’entretien	Thèmes abordés
1	AMARA Sylla	80 ans, Petit fils de SAMBA Diallo	Le 29 août 2015 à Azaguié-gare (Entretien individuel)	-L’historique de la fondation d’Azaguié-gare -Les relations Dioula- Abbey -La formation des quartiers
2	ARIKO Clément	69 ans, Chef des Abbey d’Azaguié-gare et chef central par intérim d’Azaguié-gare	Azaguié-gare Le vendredi 04 septembre 2015 (Entretien individuel)	-L’historique de la fondation d’Azaguié-gare
3	KAMBOULÉ Frédéric	Habitant au quartier Eglin	Azaguié-gare (quartier Eglin) Le mardi 08 septembre 2015 (Entretien individuel)	-Les origines des habitants -Les raisons du regroupement de groupes ethniques

4	KONÉ Moussa	75 ans, Chef central des ressortissants du grand nord ivoirien	Azaguié-gare Le dimanche 13 avril 2014 (Entretien individuel)	-Le mode de gestion des conflits -la cohabitation des différents groupes ethniques
5	M'BOLO Abokon Faustin	53 ans Notable et chef de quartier Doudépé d'Azaguié- Ahoua	Azaguié-Ahoua Le lundi 14 septembre 2015 (Entretien individuel)	-L'organisation d'Azaguié-Ahoua -La formation des quartiers -les rapports des habitants d'Ahoua avec les autres communautés présentes
6	MOSSOA Atté Antoine	67 ans Ancien chef d'Otopé, fils du premier chef d'Ahoua GNAMBA Mossoa , conseiller du chef d'Ahoua	Azaguié-Ahoua Le vendredi 18 septembre 2015 (Entretien individuel)	-Le lieu d'installation des travailleurs de rail et de commerçant Dioula -Le mode d'accès à la terre agricole -installation des familles lignagère d'Ahoua
7	N'GBESSO Diko	Secrétaire du chef AKO Ako Omer, chef d'Azaguié- Ahoua	Azaguié-Ahoua Le mercredi 16 septembre 2015 (Entretien individuel)	-L'utilité du chemin de fer -L'accueil des Dioula
8	N'GUESSAN Koffi Ernest	Chef des Baoulé-Agni	Azaguié-gare Le dimanche 30 août 2015 (Entretien individuel)	-Les rapports entre les différentes communautés -le mode de l'acquisition des terres agricoles
9	NOUR Diakité	74 ans, Petit fils du premier chef des Dioula SAMBA Diallo	Azaguié-gare Le vendredi 28 août 2015 (Entretien individuel)	-Les motifs de l'installation des Dioula -L'origine des commerçants Dioula -Les produits de l'échange -Le premier lieu de résidence

Source imprimée

Anonyme, 1904, «Les travaux publics à la Côte d'Ivoire. Le chemin de fer d'Abidjan à Ery-Macouguié», *Bulletin du comité de l'Afrique française*, n° 2, p. 52-55.

Bibliographie

BONNECASE Vincent, 2001, «Les étrangers et la terre en Côte d'Ivoire à l'époque coloniale», *UR REFO de l'URD*, n° 2, p.1-69.

BROU N'goran Alphonse, 2023, «Les gares secondaires du rail dans le développement socio-économique de la Côte d'Ivoire : 1903-1928», in *Akiri*, n° 0001, p. 17-35.

BROU-MOUSTAPHA Julie Eunice, 2014, *L'Histoire des Abbey des origines à la colonisation française*, Allemagne, Presses académiques francophones.

INDAT Marguérite, 1980, *Les coutumes Matrimoniales chez les Abe de Côte d'Ivoire*, thèse de doctorat de 3^e cycle histoire, Université Paris V René Descartes.

LOUCOU Jean-Noël, 1984, *Histoire de la Côte d'Ivoire. La formation des peuples*, Abidjan, CEDA.

MAESTRI Edmond, 1976, *Le chemin de fer en côte d'ivoire, problème technique, influence sociale, économique et culturelle*, Thèse de doctorat 3^e cycle histoire, Université de Provence.

TOKPA Lépé Jacques, 2006, *Côte d'Ivoire : l'immigration des Voltaïques (1919-1960)*, Abidjan, Editions CERAP.