

REVUE
GABONAISE
D'HISTOIRE ET
ARCHÉOLOGIE

NUMÉRO 15

Volume 2 : Techniques,
infrastructures et économies
locales

ISSN: 2303-9132

Revue indexée dans Scientific Journal Impact Factor (SJIF) depuis 2021
(<https://sjifactor.com/passport.php?id=22748>)

Réalisation du logo de la revue :
Martial Matoumba

Conception de la couverture et montage du livre :
Martial Matoumba,
Archéologue.
Chercheur à l'IRSH
Libreville, Gabon

Relecture et correction de la revue :
Dr Martial Matoumba,
Dr Robert Edgard Ndong,
Dr Judicaël Etsila.

©Labarcgabon Editions,
Juin 2025

ISSN 2303-9132

ISBN 978-2-9586921-5-5

EAN 9782958692155

Le code de la propriété intellectuelle n'autorisant aux termes de l'article L. 122-5 (2ème et 3ème a), d'une part que les «copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective» et d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple ou d'illustration, «toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou ses ayants droits ou ayants cause est illicite» (Art. L. 122-4)

Toute représentation, reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement des auteurs ou de leurs ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon.

Revue Gabonaise d'Histoire et Archéologie

Directeur de publication

Alexis Mengue M'Oye,
Professeur Titulaire, CAMES, UOB, Libreville.

Comité scientifique.

Wilson Ndombet,
Professeur Titulaire, CAMES, UOB, Libreville.

D. Meyo Me Nkoghe,
Professeur Titulaire, CAMES, ENS, Libreville.

Jean François Owaye,
Professeur Titulaire, CAMES, UOB, Libreville.

Joachim Goma-Thethet,
Professeur Titulaire, CAMES, UMNG, Brazzaville.

Tonoh Raphaël Bekoin,
Professeur Titulaire, CAMES, Université Alasane Ouattara, Bouaké.

André Dominique Yapi Yapi,
Professeur Titulaire, Université FHB, Abidjan-Cocody.

Pierre de Marret,
Professeur, Université Libre de Bruxelles.

Manuel Gutierrez,
Maître de Conférences, Université Paris 1, Paris.

Comité de lecture

Fabrice Nfoule Mba,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Eric-Damien Biyoghe bi Ella,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Judicaël Etsila,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Stéphane William Mehyong,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Robert Edgard Ndong,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Rufin Didzambou,
Maître de Conférences, CAMES, ENS, Libreville.

Mouhamadou Nissire Sarr,
Maître de Conférences titulaire, Université Cheikh Anta Diop, Dakar.

Clotaire Messi Me Nang,
Maître de Conférences, CAMES, UOB, Libreville.

Serge Mboyi Bongo,
Maître de Conférences, CAMES, UOB, Libreville.

Mene Yao Fabrice-Alain Davy
Maître de Conférences, CAMES, Université Alasane Ouattara, Bouaké.

Comité de rédaction

Directeur :

Rufin Didzambou,
Maître de Conférences, ENS, Libreville.

Secrétaires :

Martial Matoumba,
Chargé de Recherche, CAMES, CENAREST.

Robert Edgard Ndong,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Judicaël Etsila,
Maître de Recherche, CAMES, CENAREST.

Membres :

Fred-P. Abesselo Mewono,
Chargé de Recherche, CAMES, CENAREST.

Lucien Manokou,
Chargé de Recherche, CAMES, CENAREST.

Hervé Essono Mezui,
Chargé de Recherche, CAMES, CENAREST.

Yoporeka Somet,
Académie de Nancy-Metz.

Contact

HISTARC
(Revue Gabonaise d'Histoire et
Archéologie)
IRSH/Libreville – Gabon
histarc.irsh@gmail.com
Campus de l'université Omar Bongo
Bâtiment de l'IRSH

Sommaire

Martial Matoumba, Robert Edgard Ndong, Judicaël Etsila	
Éditorial	7
Abraham Zéphirin Nyama, Lydie Priscille Mahinou Me Nyame	
Évolution des matériaux de construction en milieu rural dans le sud du Gabon (1855-1962)	11
N’founoum Parfait Sidoine Kouame, Philippe Gacha	
Infrastructures ferroviaires et reconfiguration sociodémographique dans la région d’Azaguié en Côte d’Ivoire de 1903 à 1980.....	35
Fred Paulin Abessolo Mewono	
Aménagement des infrastructures routières au Gabon après la Conférence de Brazzaville (1946 - 1958) : des résolutions à la réalité.....	61
Evrard Emeric Bangadi	
Le Centre Multinational de Formation en Aviation civile (CMFAC) de Mvengué : genèse, stratégies de formation et déclin (1975-1990)	85
Noaga Birba, Batio Amed Ben Nignan	
Les forgerons de la commune rurale de Guibaré (Province du Bam/ Burkina Faso) : origines, statut social, système sociotechnique et mode de transmission des savoir-faire métallurgiques.....	111
Mitanhantcha Yeo	
L’impact de la céramique dans le tissu socioéconomique de la ville de Bouaké.....	133
Désiré Batieno	
La céramique des buttes anthropiques sur les rives du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna (Burkina Faso).....	153

Éditorial

Techniques, infrastructures et économies locales

Ce second volume du numéro 15 de notre revue rassemble sept contributions. Elles examinent comment les choix techniques, les politiques d'équipement et les savoir-faire ont reconfiguré les économies locales et les territoires en Afrique centrale et occidentale. Étayées par des sources orales, écrites et iconographiques, les contributions suivent l'infrastructure matérielle qui façonne les mobilités, redistribue les opportunités et redéfinit les appartenances. Le texte d'ouverture explore le Sud du Gabon (1855 - 1962).

Abraham Zéphirin Nyama et Lydie Priscille Mahinou Me Nyame y retracent l'histoire des matériaux de construction. Ils la décrivent comme une trajectoire faite d'emprunts, d'adaptations et d'optimisations. Entre les impulsions coloniales et les réaménagements du monde rural au lendemain de l'Indépendance, les habitants des provinces actuelles de la Ngounié et de la Nyanga composent avec un milieu riche en essences et matières. La quête de durabilité se traduit par une diversification du bâti et par un gain de solidité qui ouvre la voie à des formes architecturales plus variées.

N'founoum Parfait Sidoine et Kouame Philippe Gacha se concentrent sur la Côte d'Ivoire, en particulier sur la traversée d'Azaguié par le chemin de fer au début du XXe siècle et l'implantation d'une gare qui déclenchent un puissant faisceau migratoire. Attirées par les débouchés agricoles et commerciaux, des populations extérieures s'y établissent. Il en résulte une redynamisation de l'économie locale et la formation de quartiers à marquage ethnique.

L'étude des infrastructures routières gabonaises après la Conférence de Brazzaville, menée par Fred Paulin Abessolo Mewono, éclaire le rôle décisif du financement public dans la réduction des contraintes structurelles. Jusqu'en 1946, le relief exigeant, le climat et la

centralisation des décisions à Brazzaville brident l'extension du réseau. La création du FIDES en 1946 modifie la donne. Des constructions viables émergent, signe que les réformes de 1944, une fois dotées de moyens, peuvent corriger une faible connectivité héritée.

Evrard Emeric Bangadi s'intéresse, quant à lui, au Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Né d'une enquête de l'OACI (1975), il est désigné au Gabon le 26 octobre 1978, ouvert le 16 décembre 1985 puis fermé en 1990. Cet article raconte une autre facette des infrastructures : leur vulnérabilité financière. Deux années de fonctionnement normal suffisent à mesurer l'utilité d'un outil régional pour pilotes et techniciens. Mais, les arriérés de contributions et de frais de formation révèlent, en contrepoint, la fragilité des structures coopératives dépourvues d'engagements solides.

À Guibaré (province du Bam, Burkina Faso), Noaga Birba et Batio Amed Ben Nignan mettent en lumière la centralité sociale du métier de forgeron et l'ambivalence de son statut. Groupe de caste endogame, craint et marginalisé tout en étant indispensable, il se structure en clans, porte des trajectoires migratoires et perpétue des savoirs métallurgiques par des modes de transmission spécifiques. Le « système sociotechnique » ainsi décrit rappelle que l'économie matérielle repose aussi sur des institutions et des hiérarchies de prestige.

Deux contributions interrogent la céramique comme fait économique et comme traceur chrono-culturel. À Bouaké, Mitanhantcha Yeo explore un artisanat céramique qui irrigue l'économie urbaine : présence sur la quasi-totalité des marchés et le long des axes, circuits commerciaux en expansion, retombées financières tangibles pour les acteurs. Sur les rives du Mouhoun (zone nord-Nuna, Burkina Faso). Désiré Batieno étudie vingt-deux buttes anthropiques et distingue deux séquences : une céramique associée à l'âge des métaux, située entre le VIII^e siècle av. J.-C. et le XVII^e siècle et une céramique de surface relevant de la dernière phase d'occupation, amorcée autour du XV^e siècle avec l'arrivée des premiers groupes claniques fondateurs. Tesson, poteries entières, matériel de broyage et outils

polis (haches, herminettes) témoignent d'occupations de longue durée adossées aux corridors fluviaux. Conjointement, ces travaux montrent que la matérialité (des routes aux gares, des écoles d'aviation aux ateliers de forge, des maisons aux poteries) n'est jamais neutre. Elle organise les circulations, recompose les voisinages, soutient ou fragilise les économies locales. Ils rappellent aussi que les politiques publiques produisent des effets durables lorsqu'elles rencontrent des ressources techniques et des compétences sociales déjà présentes. Cette thématique invite à tenir ensemble les infrastructures et les métiers, les investissements et les transmissions. C'est à cette condition que les territoires étudiés peuvent transformer les héritages en puissants leviers de développement.

Bonne lecture!

Martial Matoumba, Chargé de Recherche
Robert Edgard Ndong, Maître de Recherche
Judicaël Etsila, Maître de Recherche.

Évolution des matériaux de construction en milieu rural dans le sud du Gabon (1855-1962)

Abraham Zéphirin NYAMA
Maître de Conférences, Département d'Histoire et Archéologie
Centre de Recherches et d'Études en Histoire et Archéologie (C.R.E.H.A.)
Université Omar Bongo de Libreville
abrahamnaze@gmail.com

Lydie Priscille MAHINOUE ME NYAME
Doctorante en Histoire de l'Afrique, Département d'Histoire et Archéologie
Centre de Recherches et d'Études en Histoire et Archéologie (C.R.E.H.A.)
Université Omar Bongo de Libreville
Mahinoulydie321@gmail.com

Résumé : Le présent article traite des matériaux de construction dans le sud du Gabon. Entre 1855 et 1962, des changements importants sont observés sur les habitations. Ils sont l'œuvre de la colonisation et du projet d'aménagement du monde rural élaboré par les nouvelles autorités gabonaises au lendemain de l'Indépendance. L'objectif de cette étude est de montrer comment ces matériaux ont évolué au fil des décennies dans l'espace géographique correspondant actuellement aux provinces de la Ngounié et de la Nyanga. À partir des sources orales, écrites et iconographiques, cet article montre les changements intervenus dans le monde rural dans le domaine de la construction. Les résultats de cette recherche révèlent que l'évolution des matériaux de construction s'est traduite par leur variété et leur solidité. Le milieu naturel gabonais a offert aux populations plusieurs essences et de nombreuses matières pour le bâti depuis les temps anciens jusqu'aux premières années postcoloniales. La quête des matériaux durables a évolué selon les périodes. Elle a entraîné une diversité architecturale.

Mots-clés : Sud du Gabon, architecture, matériaux de construction, évolution.

Evolution of construction materials in rural areas in southern Gabon

Abstract: This article deals with building materials in southern Gabon. Between 1855 and 1962, significant changes are observed in the dwellings. They are the work of colonization and the rural development project developed by the new Gabonese authorities in the aftermath of Independence. The objective of this study is to show how these materials have evolved over the decades in the geographical area currently corresponding to the provinces of Ngounié and Nyanga. Using oral, written and iconographic sources, this article shows the changes that have occurred in the rural world in the field of construction. The results of this research reveal that the evolution of building materials has been reflected in their variety and strength. The Gabonese natural environment has provided the populations

with several species and many materials for buildings from ancient times to the first post-colonial years. The quest for sustainable materials has evolved over time. It has led to architectural diversity.

Keywords: South of Gabon, architecture, construction materials, evolution.

Introduction

Le sud du Gabon, espace géographique correspondant actuellement aux provinces de la Ngounié et de la Nyanga, a connu une évolution des matériaux de construction. Celle-ci était le reflet d'une conscience architecturale typiquement autochtone, avec des constructions en matière végétale, argileuse, en planches et en parpaing. Entre 1855 et 1962, hormis ces matériaux, des changements ont été également observés sur l'architecture des habitations.

La question du type d'habitations chez les peuples du sud du Gabon (Gisir, Punu, Tsogho, Nzèbi, Vili, Apindji ...) a été abordée par plusieurs auteurs (P.B. Du Chaillu, 1996 ; A. Raponda Walker, 2008 ; A. Z. Nyama, 2002, E. A Moukanda Mgoma, 2018). Toutefois, l'étude de Cl. Bouët (1980) reste une référence au vu des informations qu'elle apporte sur les matériaux de construction des habitations au Gabon. Dans la conception des populations gabonaises en général, et celles du sud en particulier, la maison, en plus d'être un lieu de protection et d'intimité, est la vitrine à travers laquelle ressortent les aspects culturels d'un peuple. Mieux, elle reflète son rapport à l'environnement (végétation, sol, cours d'eau), à l'ingéniosité et à l'esthétique. Face à cette diversité de constructions, quels ont été les matériaux utilisés selon les communautés ethnoculturelles et les périodes jusqu'en 1962 ? D'ores et déjà, l'habitat rural dans le sud du Gabon a évolué à travers le type de matériaux et l'architecture.

Cette étude vise à montrer qu'il est possible à travers les matériaux de construction, de lire un pan de l'histoire d'un peuple, d'un territoire et d'analyser la condition sociale des individus à partir de la structure de leur habitat. Cette évolution est étudiée sur la période allant de 1855 à 1962. L'année 1855 correspond à la première exploration à l'intérieur du Gabon de P.B. Du Chaillu. Ce premier voyage d'exploration, qui a duré jusqu'en 1859, inaugure les premiers écrits sur les habitations anciennes des peuples du Gabon et les matériaux utilisés. S'agissant de l'année 1962, elle représente la création dans chaque région de la République gabonaise d'un comité dit "de regroupement

et de modernisation des villages” (A. Z. Nyama, 2008, p. 94). C’est le début du projet de regroupement des villages entrepris par les autorités gabonaises dès les premières années d’indépendance.

Pour l’élaboration de cet article, nous nous sommes servis des documents écrits (ouvrages, articles scientifiques), des données orales (témoignages des informateurs), et des sources iconographiques permettant de comprendre l’évolution de l’habitat rural dans le Sud-Gabon.

Le présent texte a été structuré en trois (3) parties. La première partie montre la prédominance de la matière végétale dans les constructions. La seconde traite de nouveaux matériaux et des causes de cette évolution dans le sud du Gabon. La troisième, pour sa part, décrit la physionomie de l’habitat dans l’espace étudié aux premières années de l’indépendance.

1. La matière végétale : une prédominance dans les constructions de 1855 aux années 1920

Pendant la période précoloniale, les habitations dans le sud du Gabon revêtaient une forme traditionnelle. En effet, cette période a été marquée par les constructions en matières végétales telles que les feuilles, les écorces de bois et les bambous. Ce choix de matériaux variait en fonction du type de végétation. Toutefois, la matière prédominante en ce temps fut l’écorce de bois très visible dans le Sud du Gabon.

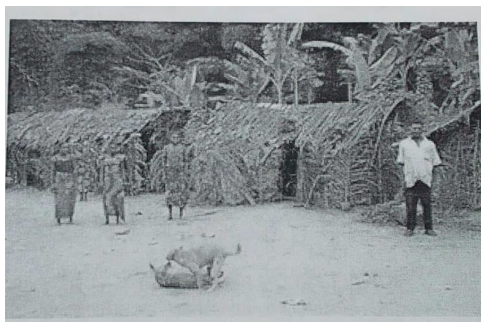
1.1. Les constructions végétales des villages anciens

La construction des villages anciens présentait une architecture typiquement locale. En effet, le choix des matériaux par les peuples de l’espace étudié dépendait de leur rapport à l’environnement. Ce lien leur permettait de se familiariser avec la nature et d’adapter leur mode de vie en fonction des éléments trouvés sur place. À ce sujet, O. Vanzande (2020, p. 255) souligne que : « l’homme a donc naturellement endossé dès les fondements de sa relation avec son

habitat la casquette de penseur, de concepteur, de constructeur pour devenir in fine l'habitant, l'utilisateur de l'espace créé». Ainsi, l'ingéniosité des peuples Gisir, Punu, Tsogho, Nzèbi, Vili... permet une première construction, celle en feuilles¹. C'est du moins ce que nous rapporte A. Dinaru au sujet des constructions anciennes :

Nos cases étaient construites premièrement en feuilles avec des matériaux tels que les feuilles de bananiers, les feuilles de *manga*, feuilles à manioc. Tout dépendait de chaque communauté et de la facilité à se procurer les matériaux. Ensuite, sont venues, vers les années 1800, les maisons en écorces de bois².

Les feuilles, utilisées comme matériaux de construction par ces peuples, montraient la capacité de l'homme à s'imprégner et à modifier son environnement par son esprit de créativité. Ainsi, l'homme agit sur son environnement. Ses propres perceptions et son comportement sont également influencés par son milieu (Aliénor Bianchi, 2014, p.1).



Source : B. Mvé Ondo (1985, p. 4).

Photo 1. Des cases faites entièrement en feuilles

1. Dans les plantes utiles du Gabon, A. R.-Walker et R. Sillans classent les feuilles à manioc dans la famille des marantacées (*marantaceae*) dont le nom scientifique est *MEGAPHRINIUM MACROSTACHYUM*. Les feuilles s'emploient pour envelopper les bâtons de manioc ou comme tuiles végétales pour couvrir les cases. Elle se traduit en langue vernaculaire *dungungu* (éshira, Bavarama, bavungu, bapunu), *lingungu* (bavili, baduma) et *lengungu* (banzabi).

2. A. Dinaru, Eshira, 78 ans, cultivatrice, entretien réalisé le 15 mars 2016 à Fougamou.

À partir des années 1800, en nous appuyant sur les écrits de l'explorateur P. Du chaillu, les villages des peuples habitant l'espace géographique correspondant actuellement aux provinces de la Ngounié et de la Nyanga étaient construits en écorces de bois. Ce matériau était utilisé dans les villages *punu*, *eschira ou gisira*, *nzèbi*, *apindji* et *mitsogho*..., tandis que les cases en bambous étaient répandues dans les villages Bavili (A. Raponda –Walker, 2008, p. 228). En effet, l'utilisation des écorces d'arbres venait de la facilité des populations à se les procurer et de leur durée de vie assez courte. À ce propos, D. Thompson (2004, p. 177) affirme que «la majorité des gens dans le Sud du Gabon vivaient à proximité des écorces et toutes les tribus s'en servaient pour bâtir leurs cases».

L'écorce de bois est épaisse, fibreuse et très résistante. Il fallait extraire ce matériau de sa source d'origine appelé *myana*³ en langue ipunu⁴. Cet arbre se trouve dans la forêt et se distingue des autres par sa couleur et son écorce teintée de violet, blanc, terre d'ombre brûlée.

Ces cases faites en feuilles et/ou en écorces présentaient des formes variées, elles respectaient un certain plan de construction répondant à des réalités précises.

1.2. Plan de construction

Les peuples du Sud du Gabon avaient adopté, pour la plupart d'entre eux, le plan rectangulaire pour la construction de leurs cases et une toiture en paille. Chez la majorité des communautés villageoises visitées par l'explorateur P. B. Du Chaillu, la description est celle des cases construites de manière rectangulaire. À cet effet, B. Mve Ondo (1985, p. 6), dans sa description de la case traditionnelle, indique que le choix de la forme rectangulaire trouve son explication sur le plan religieux, tout en restant bien sûr, la conséquence des facteurs socioculturels. À l'image du temple Bwiti, la forme des cases traditionnelles soulignerait la précarité de la vie terrestre. Si le cercle

3. Un arbre sur lequel on retire l'écorce servant à la construction.

4. *Ipunu* : langue des Punu.

peut paraître comme une forme parfaite, divine, «le rectangle est la marque de la finition *humaine*» (B. Mve Ondo, 1985, p. 6). Dès lors, le choix de la forme d'une case, en situation précoloniale, n'était pas anodin, mais spirituel. Il était influencé par des réalités socioculturelles, précisément la religion.

Toutefois, la forme rectangulaire, très répandue, n'était pas la seule dans les constructions traditionnelles des peuples établis dans le sud du Gabon. A. Raponda-Walker (2008, p.181) note au sujet des cases mitsogho que «chaque maison est de forme oblongue, de 22 pieds de long à peu près, sur 10 à 12 pieds de large. Les murs ont 4 pieds et demi de haut, et l'extrémité du toit s'élève d'ordinaire à 9 pieds de terre». La photographie n° 2, qui présente un village mitsogho, montre bien que le plan différait des cases rectangulaires décrites en amont.



Source : Lisimba Mukumbuta (1997, p.147).

Photo 2. Village tsogho de Yengué en 1865

L'observation de cette image, qui présente évidemment la forme décrite par A. Raponda-Walker (2008, p. 81), permet de constater un alignement de cases avec des toitures ressemblant à des tourelles

coniques à base circulaire. Ces habitations positionnées sur la berge d'un cours d'eau sont construites sur des poteaux, sur pilotis, probablement pour se protéger des crues.

Outre la forme, la case traditionnelle, dans sa réalisation, suivait un plan élaboré par le chef de famille. La dimension de la maison dépendait de la taille de la famille et des capacités physiques, de la force du constructeur à tirer de la forêt une quantité suffisante de matériaux (écorces de bois, lianes, bambou, paille). Cette case occupée par la famille (père, mère, enfants) avait un plan simple. En pays eschira, P. B. Du Chaillu (1996, p. 471) rapporte que «les cabanes étaient petites. Cela s'explique par la rareté du *Mpavo*, dont les maisons sont construites. En effet, il faut transporter ces lourds matériaux pendant plusieurs milles à dos d'hommes et femmes».

Pour les populations du Sud-Gabon, cette phase qui n'était pas une tâche facile sollicitait les membres de la famille, mais aussi quelques habitants du village. Ce travail concernait autant les hommes, les femmes que les enfants. En milieu punu, par exemple, dans la construction d'une case en écorce, les tâches étaient partagées. Les hommes le plus souvent allaient à la recherche du bois, tandis que les femmes ramenaient de la liane et de la paille⁵. Dans sa description de la case traditionnelle, Cl. Bouët (1980, p.127) note que :

Le plan était simple : une pièce d'entrée utilisée comme entrepôt ou comme lieu de séjour, dont la porte uniquement donnait sur la rue. Deux ou trois compartiments ou chambres exigus séparés par des cloisons de «bambou» aménagées de chaque côté de la pièce centrale et s'ouvrant sur celle-ci.

À cet effet, la case avait une organisation variée. Chaque épouse avait sa chambre. Les portes de chaque case étaient en face de la rue. Toutefois, l'ensemble de la case était sombre sans autres fenêtres que de

5. Document anonyme, Annexe du musée national, Centre de documentation de Lalala, Fonds Breveté SGD, habitat traditionnel, année 2014, p.12.

minuscules sas⁶ qui ne favorisaient guère la circulation de l'air. La plupart du temps, les fenêtres étaient inexistantes (Cl. Bouët, 1980, p.128).

Ainsi, dans la configuration de cette case, le plancher était en terre battue, les portes en panneau d'écorces coulissant, la cuisine extérieure et les fenêtres inexistantes. C'était un endroit propre et bien entretenu par les femmes.

S'agissant de la toiture, elle pouvait se présenter sous trois formes différentes : le toit conique, le toit à deux versants (pans ou pentes) symétriques, le toit à quatre pentes (deux correspondants aux pignons, deux correspondants aux façades). La toiture la plus utilisée par les peuples dans le sud du Gabon reste celle à deux versants. Cette toiture, différente de celle à quatre versants, était réalisée sur les cases rectangulaires. Le plan, la forme de la toiture, la hauteur des murs, la nature des matériaux choisis, donnaient une certaine forme générale à la maison rurale (B. Maurice Mengho, 1980, p. 83).

Quelles que fussent leurs formes, les constructions en matières végétales comportaient des avantages et des inconvénients.

1.3. Les constructions en matières végétales : avantages et inconvénients

Les cases végétales ont comme toute œuvre humaine des avantages et inconvénients. D'une part, comme avantages, ces cases étaient construites avec des matériaux trouvés sur place c'est-à-dire à proximité des sites choisis par les populations. Aussi, offraient-elles une bonne isolation thermique. Dans ces habitations en écorces, par exemple, il y avait de la fraîcheur et elles étaient faciles à construire (D. Thompson, 2004, p.177).

Comme inconvénients, il est à retenir que ces cases étaient périssables, peu résistantes aux champignons et aux insectes xylophages. notamment les termites. Les maisons en bambous, par exemple, ne

6. Enceinte ou passage clos, muni de deux portes ou systèmes de fermeture dont on ne peut ouvrir l'un que si l'autre est fermé et qui permet de passer ou de faire passer d'un milieu à un autre en maintenant ceux-ci isolés l'un de l'autre.

permettaient aucune intimité et les murs ne constituaient pas une bonne barrière contre les insectes (fourrons, moustiques). De plus, celles en écorces ne duraient que trois ou quatre ans et étaient inefficaces contre les attaques des léopards affamés (D. Thompson, 2004, p.177). Cela signifie que les habitations végétales étaient de courte durée. Après une certaine période, il était nécessaire de refaire la toiture à cause des intempéries. Ainsi, à cause de la fragilité des matériaux utilisés entre 1855 et 1920, de même, aussi que les contraintes administratives coloniales, il y eut des changements.

2. Les déplacements des villages : des changements dans les matériaux de construction (du début des années 1930 à 1960)

L'habitat précolonial subit des vastes et profondes mutations dans le sud du Gabon. Les maisons construites à partir des végétaux ont peu à peu fait place, mais sans disparaître, aux habitations en terre qui se sont développées au sein des communautés villageoises. Quelle fut l'origine de ce changement et quels ont été les types de constructions en terre adoptées?

2.1. Les cases en terre battue

L'évolution des constructions des populations du Sud-Gabon a été caractérisée par le changement de matériaux. R. Pourtier (1989, p.170) note que «l'évolution dans le gros œuvre de la maison a porté sur la nature des murs, mais les matériaux utilisés restent toujours d'origine locale qu'il s'agisse du bois ou de la terre». Les premiers changements, après les cases en matériaux végétaux, se sont réalisés à partir de la terre battue⁷.

7. Terme utilisé pour désigner la terre avec le moins de transformations possible en tant que matériau de construction. C'est un matériau non transformé chimiquement et qui n'a pas fait l'objet d'une cuisson par opposition à la terre cuite. Ce type de construction est donc respectueux de l'environnement et idéal pour l'architecture écologique. La maison en terre battue reste une habitation traditionnelle.

Plusieurs facteurs expliquent cette nouveauté. Il y a évidemment la présence européenne à travers les recommandations des administrateurs coloniaux et missionnaires. Ces derniers ont participé à la modification de la texture de la maison provoquant une généralisation des murs en terre battue dite *poto-poto* (R. Pourtier, 1989, p.168). Ces constructions se sont généralisées lors des déplacements des populations vers les voies de communication dès le début des années 1930. En même temps qu'elles se fixaient le long des voies de communication, les populations avaient également l'obligation de construire des maisons en terre battue. Allant dans le même sens, P. Ibouanga Boukinda affirme :

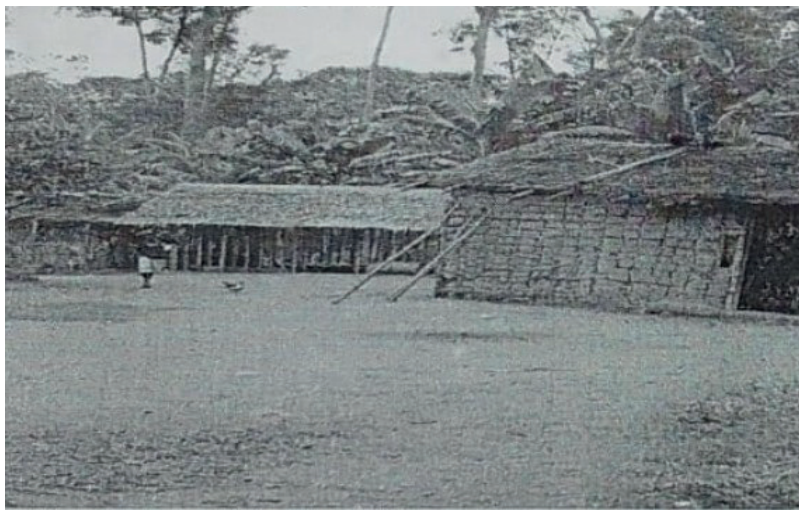
Au sortir de la forêt, les maisons étaient construites en terre battue. Ce changement était dû à l'éloignement des populations de leurs anciens sites. En forêt, les populations pouvaient se procurer facilement les écorces, tandis que hors de celle-ci, la terre était plus accessible pour la construction⁸.

En clair, le changement du milieu détermine également le changement de matériaux. Cette initiative permet aux populations locales d'avoir des constructions plus solides, plus spacieuses, salubres, surtout moins évanescences. D'après Cl. Bouët (1980, p.131), « Cette technique en terre s'est répandue au sein de toutes les ethnies sans supplanter complètement l'écorce sur laquelle elle présente un net degré d'évolution ». À la différence des végétaux, celles en terre battue avaient une longue durée de vie, qui pouvait aller de 6 à 10 ans (L.P. Mahinou Me Nyame, 2018, p. 43).

Il est à rappeler que le matériau principal pour les constructions en terre battue est la terre. Ainsi, l'expression « *terre battue* » tire son sens de la technique utilisée qui servait à transformer le bloc rougeâtre en patte argileuse, destinée par la suite à la construction des murs (E. A. Moukanda Ngoma, 2018, p. 47). La photographie n° 3 qui suit présente une habitation en terre battue.

8. P. Ibouanga Boukinda, Nzebi, 82 ans, chef de quartier Mounionzi dans le département de la Dola (Ndendé), entretien réalisé à son domicile, le 23 Septembre 2022 à 18 h.

Néanmoins si les avis semblent être partagés à propos de l'origine coloniale des maisons en terre battue, au sujet des autres types de constructions plus récents, leur présence est indéniablement liée à l'arrivée des Occidentaux sur l'actuel espace du Gabon.



Source : Photographie de J. Trolez, E. A. Moukanda Ngoma, 2018, p.47.

Photo 3. Maison en terre battue sur clayonnage de bois dans le sud du Gabon

2.2. L'évolution architecturale typiquement coloniale

L'évolution de l'architecture typiquement coloniale au Gabon se caractérise par des changements dans les techniques de construction. À l'instar des bâtis en terre battue, une autre forme de construction s'est également répandue sous l'influence des missionnaires et de l'administration coloniale dans le sud du Gabon. Il s'agit des constructions en briques de terre cuite et séchée.

En effet, les maisons en briques de terre cuite et mouillée au four sont des constructions introduites et fabriquées sous le contrôle des Européens. Ce type d'habitation n'était pas accessible à n'importe

quel indigène. Seuls quelques particuliers, notables ou chefs de cantons les possédaient. Les maisons en briques de terre cuite étaient le plus souvent réalisées pour les missionnaires et administratifs.

L'architecture nouvelle et les matériaux plus durables ont conduit les populations indigènes à adopter un nouveau style de construction. Elles se sont imprégnées de cette technique occidentale pour modifier leur architecture. À la différence des cases en terre battue, les maisons en briques de terre séchée sont devenues plus grandes et spacieuses.

Notons que le matériau principal dans la construction des maisons en briques de terre cuite et séchée est la terre. S'agissant des briques de terre séchée, pour leur fabrication, on mélange de la terre, de l'eau et parfois de la paille. Cette boue compacte est mise en forme au moyen de cadres de bois de 20 cm sur 10 cm. L. Ignanga rapporte, sur la fabrication des briques séchées, que : « Vers les années 50-53 à Fougamou, les indigènes ont adopté les maisons en briques de terre séchée. On fabriquait nos moules avec des bois pour copier les Blancs ».

La technique pour la construction de cette habitation était pourtant simple. Elle consistait à tasser la terre battue dans un moule fabriqué en bois, cloué de manière rectangulaire. Après la fabrication, ces briques étaient mises à sécher au soleil. Une fois sèches, elles étaient assemblées au moyen d'un mortier de terre humide.

La technique de construction en briques de terre était répandue dans toutes les communautés villageoises du sud du Gabon, en s'inspirant de l'architecture coloniale. Moderne en milieu rural, elle montrait l'impact social de la colonisation. L'une des raisons de ce changement de construction a été la fragilité des matériaux, car la terre battue, après une certaine période, se fissurait. Sans supplanter les constructions en terre battue, les constructions en briques de terre séchée étaient un signe de richesse.

Toutefois, à la différence de la brique de terre séchée, la brique cuite fut un matériau plus solide et durable. Le processus de fabrication des briques respectait différentes étapes : l'extraction de la matière

première (argile), le malaxage, le moulage, le séchage et la cuisson (L. P. Mahinou Me Nyame, 2018, p. 56). Dès lors, on utilisait de l'eau et une terre argileuse légèrement collante. La cuisson se faisait dans un four à brique. Le bois était nécessaire pour l'alimentation des fours. Ainsi, dans certains postes administratifs, ce type de four a été construit pour la cuisson des briques. À ce sujet, A. Koumba donne quelques informations sur le four de Fougamou dans les années 1950 : « celui-ci était à l'emplacement où est situé l'hôtel de Doupambi. Ce four avait deux côtés, un côté on y brûlait les briques de terre et de l'autre côté on y brûlait la pierre que l'on appelle la chaux⁹ ».

Les bâtiments construits en brique de terre cuite, répandus dans le sud du Gabon, étaient majestueux et faisaient la beauté du paysage comme partout au Gabon. Ces bâtis incarnaient, pendant la période coloniale, la présence occidentale, sa domination sur les indigènes, mais aussi la mise en valeur des territoires colonisés. C'est à travers les nouvelles constructions que s'exerçait l'autorité coloniale sur les indigènes au quotidien. Mieux, ces bâtiments avaient fini par incarner l'autorité (S. Mboyi Bongo, 2020, p.187). Mais elle symbolisait également la présence missionnaire, comme on peut l'observer sur la photographie n° 4.



Source : Collection S.H.O., G.P. photo <https://www.fortunapost.com/53268/carte-postale-ancienne-gabon-mission-catholique-des-3-Epis> consulté le 29 juillet.

Photo 4. Un édifice religieux de la période coloniale : la Mission Catholique des 3 Epis

9. A. Koumba, Eshira, 74 ans, chef de canton Banda Fougamou, entretien réalisé à Mandilou 1 (Fougamou) le 15 Mars 2016 à son domicile à 14h.

Cette photographie présente une construction en brique de terre cuite dans la Ngounié. Il s'agit précisément d'un bâtiment missionnaire construit à Sindara. Comme pour tous les matériaux de cette époque et d'aujourd'hui, les briques de terre séchée et briques de terre cuite présentaient des avantages et des inconvénients.

2.3. Des constructions en terre : avantages et inconvénients

Les réalisations de bâtiments en terre comportaient des avantages parmi lesquels la facilité que les populations avaient à se procurer de la terre. En effet, la matière première qui était sur place évitait un déplacement sur une longue distance. De plus, à la différence des constructions en végétaux, la durée de vie était plus élevée. En situation coloniale, avoir une maison en terre dans le village était «symbole d'aisance et de prospérité» (E. A. Moukanda Ngoma, 2018, p.62), car ces habitations comportaient différentes pièces et les ouvertures étaient plus nombreuses. Cependant, la construction en briques de terre cuite était la plus solide des bâtis en terre.

Pour ce qui est des désavantages, il y a la dégradation des constructions en terre battue causée par la pluie. Celle-ci entraînait des fissures sur les murs. La toiture faite de matières végétales se dégradait et ne protégeait la maison de la pluie que durant un an ou deux ans (E. A. Moukanda Ngoma, 2018, p.62). Tout comme la terre battue, la brique de terre séchée était fragile. Ces différentes constructions, après une longue période, devaient être refaites. Quant à la terre cuite, sa fabrication nécessitait beaucoup d'efforts, d'autant plus que de l'extraction de la matière première jusqu'à la cuisson totale de ce matériau, des étapes devaient être respectées.

Et comme, on pouvait s'y attendre avec le nouvel aménagement du territoire initié par les nouvelles autorités, la physionomie de l'habitat allait évoluer.

3. La physionomie du Sud-Gabon aux premières années de l'indépendance

La fin de la période coloniale fut marquée par la présence de plusieurs types d'habitations au Gabon. Ainsi, dans le sud du Gabon, il fut observé une diversité de constructions à partir de 1962. Le bois et la terre comme matériaux étaient déjà ancrés dans les pratiques de constructions villageoises. Toutefois, les populations locales en quête de matériaux plus solides s'imprégnèrent de nouvelles techniques de construction avec un matériau en bois : la planche éclatée, *ilomba* ou *mulomba*¹⁰.

3.1. La construction en planche éclatée, *Ilomba*, *mulomba*

Considérée comme une construction moderne au même titre que celles réalisées en briques de terre séchée, la maison en planche éclatée est construite avec le bois de *Pycnanthus*, connu sur le marché français sous le nom d'*Ilomba*. Ce bois est communément dénommé faux muscadier ou Arbre à suif. Il est tiré de la forêt secondaire (*pycnanthus kombo ward*) et atteint couramment 1 mètre de diamètre. Il possède des feuillages clairsemés au fût très droit et très élancé couronné d'une cime large à branches horizontales et dont l'écorce est noirâtre (Cl. Bouët, 1980, p.133).

La construction en planches d'*Ilomba* fit son apparition au Gabon après la Seconde Guerre mondiale. Cl. Bouët (1980, p.133) donne quelques informations sur l'apparition de cette nouvelle technique de construction :

Cette technique soit importée par les Espagnols en Guinée Équatoriale et introduite par la suite au Gabon, soit issue du Congo méridional après la Deuxième Guerre Mondiale, a rapidement eu droit de cité et s'est répandue à travers tout le pays où elle est actuellement une faveur égale à celle de la terre battue.

10. *Ilomba* est un arbre issu de la famille des Myristicacées, celui-ci est reconnu scientifiquement sous le nom de *Pycnanthus angolensis*.

Ainsi, cette technique provient d'une culture extérieure. En effet, contrairement au milieu urbain qui utilisait ce type de construction pendant la période coloniale, la planche éclatée s'imposera en milieu rural très lentement. À son sujet, deux vecteurs de propagation de la technique de la planche éclatée dans le sud du Gabon peuvent être retenus. Le premier est lié à la présence des chantiers forestiers et le second est le regroupement et la modernisation des villages initiés en 1962 par les autorités gabonaises. Cl. Bouët (1980, p.134), à ce sujet dit :

L'évolution des techniques, l'introduction de nouveaux produits finis industriels (planches usinées de scierie, contreplaqués, etc), leur emploi plus facile en construction, a peu à peu modifié la physionomie de l'habitat des chantiers, qui sert de modèle avec un temps de retard aux villageois. Ceux –ci, par les recrutements libres ou forcés (...) ont tous connu à une certaine époque de leur existence, un épisode de salariat bûcheron ou de la vie sur un chantier. Retournés au village, ils ont été les agents actifs de la propagation des techniques nouvelles.

À la lecture de cet extrait de texte, les villageois recrutés dans les chantiers forestiers étaient des agents actifs de propagation de cette nouvelle technique dans leurs villages respectifs. La physionomie de l'habitat des chantiers a servi de modèle aux villageois.

À propos des regroupements et modernisations des villages initiés par les autorités gabonaises, A. Z. Nyama (2008, p. 93) donne quelques explications :

La politique des regroupements pour les autorités gabonaises n'était pas qu'une simple concentration de populations. Elle visait en outre à renouveler les habitations (...) cette mesure qui obligeait les populations à moderniser les habitations aboutit à des reconstructions en planches fendues artisanalement, en briques de terre et parfois en terre battue qui suivaient un plan d'aménagement bien ordonné.

Ainsi, le projet de regroupement a été un moyen de propagation des constructions en planche éclatée en milieu rural précisément dans l'espace géographique correspondant actuellement aux provinces de

la Ngounié et de la Nyanga. De plus, les populations qui étaient réfractaires au changement subirent des sanctions mises en place par les autorités locales. La sanction était la démolition des habitations comme l'indique E. Nyama Difouta :

Avec le projet de regroupement initié par les autorités gabonaises, ces derniers ont demandé aux populations de construire en planche éclatée ou en brique de terre pour la modernisation des villages. Ceux qui ne respectaient pas les recommandations connurent la démolition des habitations en terre battue¹¹.

Lors de ce regroupement, les constructions recommandées étaient soit les planches d'*Ilomba* ou les briques de terres séchées. À cette époque, ces constructions reflétaient la modernité. Le choix du matériau dépendait de chaque individu. Ceux qui avaient les outils et la force pour couper l'arbre *Ilomba* produisaient et construisaient ce type de case. Ainsi, on pouvait trouver des villages entiers construits en planche d'*Ilomba*. La technique utilisée pour la fabrication d'une planche éclatée consistait (et consiste encore) à faire éclater des planches à l'aide de coins et de haches à partir de son tronc à fibres longues.

Ces planches éclatées étaient clouées horizontalement sur des poteaux formant l'ossature de la maison, partant du sol vers le toit. La toiture était faite en tuile de palmier raphia ou en paille. Pour les personnes aisées, la toiture pouvait être faite en tôle ondulée. En milieu rural, les constructions faites par les populations du Sud-Gabon se distinguaient selon le niveau de vie de chaque individu. Quel était l'impact du statut social sur le choix des matériaux ?

3.2. Le statut social des populations : impact sur le choix des matériaux.

Dans le milieu rural, les matériaux utilisés pour la construction des habitations permettaient de montrer une certaine richesse ou la précarité d'un individu. En effet, sur le plan social, l'évolu-

11. E. Nyama Difouta, Eshira, 68 ans, militaire retraité, entretien réalisé le 20 août 2022 à Libreville à 9 h.

tion des techniques de construction a apporté une nouvelle forme d'émancipation dans le niveau de vie des populations. Avoir une habitation en planche d'*Ilomba* était synonyme d'un certain confort et d'une aisance sociale.

Sur le plan économique, l'adoption des constructions en planche éclatée rimait avec les ressources financières. En effet, d'après Cl. Bouët (1980, p.133), «monter une case en planche *Ilomba* est devenu chose aisée depuis que les articles de quincaillerie d'importation sont d'un prix abordable pour les villageois dans les diverses factoreries de brousse». Le même auteur ajoute que l'achat de certains matériaux était primordial pour bâtir une case de dimension courante (9 m × 4 m) nécessitait entre 10 et 15 kg de clous et pointes de dimensions diverses. Aussi, l'utilisation de la tôle ondulée comme élément de couverture était-elle pour les villageois un signe de richesse suscitant le respect dans la communauté. Dans le même ordre d'idée R. Pourtier (1989, p.170) montre l'importance pour les villageois d'avoir un toit en tôle. Il note que «la tôle représente souvent un des premiers achats des villageois : signe de la monétarisation de la société, signe de prestige, signe de progrès ». À la différence de la tôle végétale trouvée dans l'environnement immédiat, la tôle ondulée a été importée par les Européens.

Les populations, pour acquérir ce type d'habitation et la tôle ondulée, devaient donc avoir un travail salarié pour l'achat de ce matériel. L'installation des chantiers forestiers, par exemple, ayant contribué à la création des emplois, source de revenus, a permis à la population de s'arrimer au type de construction de l'époque.

En conséquence, une partie importante des villageois au début de l'indépendance demeurait dans les habitations traditionnelles, faute de moyens financiers. Au regard de la diversité des matériaux utilisés au fil du temps, comment se présentait le paysage dans le sud du Gabon en 1962?

3.3. Le paysage dans le sud du Gabon : quelle particularité architecturale ?

Aux premières années de l'indépendance, le paysage dans le sud du Gabon s'est modifié grâce à la multiplicité de constructions présentes dans cette région. La cause principale de l'aménagement de cet espace fut la présence coloniale, avec l'apport de nouvelles techniques de construction. Celles-ci en écorce de bois, en terre et en planche étaient visibles. Mais comme le souligne Cl. Bouët (1980, p.135), «la particularité d'une région ou d'un hameau peut simplement se révéler dans la répartition dominante de tel ou tel d'entre eux». Autrement dit, si plusieurs matériaux pouvaient être remarqués dans les constructions villageoises un seul prédominait, ce fut la terre. Ce matériau a été visible dans la construction depuis la période coloniale notamment pour les bâtiments administratifs, ceux des missions catholiques et protestantes, pour les écoles et les maisons d'habitation près de Mandji et surtout de Fougamou, en pays Eshira, dominait la construction en briques de terre séchée décrit Cl. Bouët (1980, p.140). Quant à la zone de Lébamba, en pays nzèbi, au début des années 1960, une légère évolution fut constatée. Néanmoins, les habitations en brique de terre comme le révèle E. A. Moukanda Mgoma (2018, p.133). Les constructions en briques de terre ont été considérées comme modernes au début des années 1960, au même titre que la planche éclatée. La terre, matière disponible, a fortement concurrencé les autres matériaux utilisés en milieu rural gabonais.

Conclusion

En conclusion, l'évolution des matériaux de construction entre 1855 et 1962 s'est traduite par leur variété et leur solidité. Cette diversité des matériaux utilisés par la population conduit à comprendre d'une part leur choix, sur des périodes différentes, en fonction des avantages offerts par la nature. Le milieu naturel gabonais a offert aux populations plusieurs essences et de nombreuses

matières pour la construction des habitations, depuis les temps anciens jusqu'aux premières années postcoloniales. D'autre part, les contraintes venant des responsables administratifs coloniaux, lors des premiers déplacements de villages dans les années 1930, ainsi que les décisions des nouvelles autorités gabonaises, à travers le projet des regroupements et de modernisation des villages initié en 1962, ont influencé les changements observés. De plus, le travail salarié, par le truchement des emplois offerts dans les sociétés forestières, a contribué à l'évolution des constructions dans le milieu rural. Ainsi, de l'utilisation des écorces de bois et de la paille, les villageois sont passés à la construction des maisons en terre battue, en planche éclatée *d'Ilongba*, en briques de terre séchée, briques de terre cuite couvertes par des toitures en tôle ondulée. Ce sont donc tous ces matériaux qui ont caractérisé l'évolution de l'habitat rural sous l'influence des facteurs susmentionnés.

Sources et références bibliographiques

I-Sources

1-Sources orales

1.1- Les informateurs

N°	Noms et Prénoms	Communauté culturelle	Âge	Statut	Date et lieu de l'entretien
1	DINARU Anne	Eshira	78 ans	Cultivatrice	15 Mars 2016 à Fougamou
2	IBOUANGA BOUKINDA Pierre	Nzebi	82 ans	Chef de quartier Mounionzi	23 Septembre 2022 à Ndendé
3	IGNANGA Luc	Eshira	52 ans	Chauffeur	17 mars 2016 à Fougamou
4	KOUMBA André	Eshira	74 ans	Chef de canton Banda	15 mars 2016 à Fougamou
5	NYAMA DIFOUTA Etienne	Eshira	69 ans	Militaire retraité	20 Août 2022 à Libreville

6	TSAMBA Jean Pierre	Nzebi-Massango	58 ans	Proviseur du lycée Amiar NGANG'HAN	05 octobre 2022 à Mbigou
---	--------------------	----------------	--------	------------------------------------	--------------------------

2. Sources d'archives

2.1. Archives musée national

Carton 728.6, L'habitat traditionnel, la construction d'une case en écorce, centre documentaire de Lalala, Annexe du Musée National, Slim Orgal, Fond Breveté SGD G, 2014, 30 p.

II. Bibliographie

ALIENAR BIANCHI, 2014, «L'harmonie entre l'homme et son environnement» en ligne [<http://www.mindforest.com/psychologie-environnementale>], consulté le 10 août 2022 à 8h30.

BOUËT Claude, 1980, «pour une géographie de l'habitat rural au Gabon», *Les Cahiers d'outre-mer*, revue de géographie, n° 130, p.123-144.

Collection S.H.O., G. P. photo [<https://www.fortunapost.com/53268/carte-postale-ancienne-gabon-mission-catholique-des>] 3 Epis, consulté le 29 juillet à 9h

DU CHAILLU Paul Belloni, 1996, *Voyage et aventure dans l'Afrique Équatoriale*, Paris-Libreville, Centre Culturel Français Saint –Exupéry, Sépia.

MAHINO ME NYAME Lydie Priscille, 2018, *L'évolution de l'habitat au Gabon de 1855 à 1977*, mémoire de master Histoire, Université Omar Bongo.

MBOYI BONGO Serge, 2020, «Matériaux pour une histoire patrimoniale : le cas du bâti colonial dans la province de la Ngounié (1895-2008)», *Les Cahiers d'Histoire et Archéologie (CHA)*, n° 18, p.173-195.

- MOUKANDA MGOMA Erica Amandine, 2018, *L'évolution de l'habitat dans le pays nzebi : des origines à 1977*, mémoire de master Histoire, Université Omar Bongo 2018.
- MUKUMBUTA LISIMBA, 1997, *Les noms de villages dans la tradition gabonaise*, Paris, Sépia.
- MVE ONDO Bonaventure, 1985, « Architecture traditionnelle gabonaise », *Anecdotes Africaines*, Libreville, FLSH, UOB.
- NYAMA Abraham Zéphirin, 2002, *Les villages des régions de Ndendé (Gabon) et Divenié (Congo) : essai d'étude comparée de 1934 à 1995*, thèse de Doctorat nouveau régime en Histoire, Université de Paris1 Panthéon-Sorbonne.
- NYAMA Abraham Zéphirin, 2008, « L'échec de la politique de regroupements de 1962 dans le Sud du Gabon à travers les conditions de création des villages anciens », *Les cahiers d'Histoire et Archéologie (CHA)* n° 10, Gabon, p. 85-102.
- POURTIER Roland, 1989, *Le Gabon, Espace, Histoire, Société*, Tome 1, Paris, l'Harmattan.
- RAPONDA –WALKER André, 2008, *Notes d'Histoire du Gabon*, Libreville, Raponda-Walker.
- RAPONDA –WALKER André et SILLANS Roger, 1962, *Rites et croyances des peuples du Gabon*, Paris, Présence Africaine.
- RATANGA ATOZ Ange François, 2009, *Les peuples du Gabon Occidental, Tome 1 le cadre traditionnel*, Libreville, Raponda Walker.
- VANZANDE Ornella, « Evolution du rapport de l'homme à son habitat. Au commencement », in ligne [<http://www.cairn.info/revue-droit-et-ville-2020-1-page-255.htm>], n° 89, consulté le 12 novembre 2022 à 17 h.
- THOMPSON David C., 2004, *Au-delà des brumes*, Ed. Libreville de l'Alliance chrétienne, France,

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-makougié.

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 stoker 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 Jacqueville. 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.

Aménagement des infrastructures routières au Gabon après la Conférence de Brazzaville (1946 - 1958) : des résolutions à la réalité

Fred Paulin ABESSOLO MEWONO
Institut de Recherche en Sciences Humaines
(IRSH)/CENAREST-Gabon
fred.abessolo@yahoo.fr

Résumé : La présente étude examine l'impact des réformes découlant de la Conférence des gouverneurs de Brazzaville de 1944, matérialisées notamment par les financements apportés par le Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'Outre-Mer (FIDES) sur les infrastructures routières du Gabon. Pour ce faire, l'étude mobilise une diversité de sources écrites et de multiples références bibliographiques. Territoire sous obédience française, le Gabon se distingue jusqu'en 1946 par la faiblesse de son réseau routier. Entre les contraintes physiques imposées par un relief ardu, un climat dénué de toute clémence et les exigences financières imposées par la centralisation administrative depuis la capitale fédérale de l'Afrique équatoriale française (AEF), Brazzaville, le Gabon présentait un des réseaux routiers les plus défaillants de l'ensemble colonial français. Après la Conférence de Brazzaville, la création du FIDES en 1946, des espoirs de redressement de la situation sont apparus. Ainsi, avec les financements engrangés auprès d'organismes financiers comme le FIDES, quelques infrastructures routières viables ont pu être construites.

Mots-Clés : Gabon, infrastructures routières, FIDES, Conférence de Brazzaville, AEF.

Development of road infrastructure in Gabon after the Brazzaville Conference (1946-1958): from resolutions to reality

Abstract: This study examines the impact of the reforms resulting from the 1944 Brazzaville Governors' Conference, materialized in particular by the financing provided by the Investment Fund for the Economic and Social Development of Overseas Territories (FIDES), on Gabon's road infrastructure. To do this, the study mobilizes a diversity of written sources and multiple bibliographic references. A territory under French obedience, Gabon was distinguished until 1946 by the weakness of its road network. Between the physical constraints imposed by a difficult terrain, a climate devoid of any clemency and the financial demands imposed by administrative centralization from the federal capital of French Equatorial Africa (AEF), Brazzaville, Gabon had one of the most deficient road networks in the French colonial system. After the Brazzaville Conference, the

creation of FIDES in 1946, hopes of redressing the situation appeared. Thus, with funding obtained from financial organizations such as FIDES, some viable road infrastructures could be built.

Keywords: Gabon, Roads, infrastructure, FIDES, Brazzaville Conference-AEF.

Introduction

Au sortir de la conférence des gouverneurs généraux de Brazzaville (30 janvier-8 février 1944), une nouvelle politique économique semble se dessiner. Elle répond à un double objectif : intensifier la production et les échanges à l'intérieur des colonies en suscitant leur développement économique et social, avec leur enrichissement, et augmenter le pouvoir d'achat de l'indigène. Il se dit alors qu'il faut libérer les populations de certaines servitudes et « intégrer les territoires d'outre-mer dans la communauté française, avec leur personnalité, leurs intérêts, leurs aspirations et leur avenir »¹. En outre, le « respect et le progrès de l'Indigène » sont théoriquement placés à la base de cette politique coloniale. Ainsi, la conférence fait une place primordiale à l'Homme et à la société humaine. Désormais, il s'agit en principe, sur tous les plans, non de travailler pour le seul bénéfice de la métropole, mais d'œuvrer au profit direct des populations autochtones. Telles sont les théories développées. Pour les commissaires de l'économie impériale, le but essentiel, en matière économique, est « le développement du potentiel de production et l'enrichissement des colonies en vue d'assurer aux Africains une vie meilleure par le développement de leur potentialité de production »². Pour ce faire, il est nécessaire de s'en tenir aux résolutions de la conférence de Brazzaville³. Cette conférence adopte un programme qui reprend pratiquement les thèmes chers au plan Sarraut de 1920⁴. Il faut d'abord accorder une large part aux mesures d'ordre

1. Chauvet P., G. G. de l'A.E.F. « Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954 », *JOEAF* du 1^{er} décembre 1954.

2. Gouverneur Général Chauvet P, discours prononcé lors de la séance inaugurale de la 2^{de} session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F. le 31 octobre 1956. *JOAEF* du 15 novembre 1956.

3. Article 3 de l'arrêté du 3 janvier 1953 portant réorganisation des services des travaux publics de l'AEF.

4. Le 12 avril 1921, Albert Sarraut, ministre des Colonies, dépose sur le bureau du Président de la Chambre des Députés un Projet de loi portant fixation d'un plan général de mise en valeur des colonies françaises. Il reproduit peu après ce programme dans un ouvrage intitulé *La Mise en valeur des Colonies françaises*, paru en 1923.

économique sans lesquelles l'amélioration du niveau de vie des populations autochtones ne peut être obtenue. Ces résolutions économiques portent essentiellement sur l'organisation de la production et la réorganisation des méthodes de production par le développement du machinisme. Ensuite vient l'aspect social et culturel. En effet, «le développement des organes d'éducation, de l'enseignement technique et de l'apprentissage devait permettre dans un proche avenir de confier tous les emplois d'exécution aux indigènes, les emplois de commandement et de direction étant réservés aux citoyens français» (G. Meunier, 1953, p. 89). La conférence émet de nombreuses recommandations sur la vie et le fonctionnement des colonies. Tous les domaines sont concernés, notamment les travaux publics. Sur cet aspect, la conférence recommande l'amélioration des tracés et l'extension du réseau routier et ferré, l'équipement des ports principaux et secondaires, l'aménagement des voies fluviales qui restent le moyen de transport le plus économique. En raison des difficultés d'ordre technique que représentent ces travaux, la création d'organismes centraux ou le rattachement des services coloniaux à des institutions métropolitaines (société nationale des chemins de fer français, service central de l'action administrative) est également abordé. De fait, la situation du groupe de territoires Afrique-Équatoriale française (AEF) commande la centralisation des tâches de conception et de contrôle, la déconcentration aussi poussée que possible des travaux à exécuter. Tels sont les principes fondamentaux, ainsi que les résolutions et recommandations, issues de cette rencontre stratégique.

C'est dans ce contexte que s'ouvre, en 1946, une période décisive, marquée par la création du Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'Outre-Mer (FIDES), véritable pierre angulaire de l'intervention publique en matière d'équipement au Gabon, l'autonomie financière du territoire, ainsi que l'instauration de nouvelles institutions au sein de l'AEF. La métropole engage alors un vaste programme de modernisation, visant à doter chaque territoire des infrastructures de base nécessaires à la

construction d'une économie rentable et à l'amélioration des conditions de vie. Cette période s'achève en 1958, une année charnière tant sur le plan politique que financier : le Gabon accède au statut de République autonome au sein de la Communauté franco-africaine, tandis que le FIDES est supprimé, marquant la fin d'un cycle et l'ouverture d'une nouvelle ère dans les relations entre la France et ses anciennes colonies. Partant de ce qui précède, il est pertinent d'interroger les réalités des infrastructures routières des territoires français, en particulier du Gabon, après conférence de Brazzaville à partir de la question centrale suivante : les réformes engagées au lendemain de la Conférence de Brazzaville de 1944, marquées entre autres par la création des fonds d'investissement, dont le FIDES, ont-elles permis d'améliorer les infrastructures routières au Gabon ?

La présente étude se propose d'examiner l'impact des réformes découlant de la Conférence des gouverneurs de Brazzaville de 1944, matérialisée notamment par les financements apportés par le FIDES sur les infrastructures routières du Gabon. Pour y parvenir, ce travail s'appuie à la fois sur des sources primaires (documents d'archives, articles de presse, discours et déclarations des responsables de l'époque) portant sur l'ensemble des colonies françaises d'Afrique équatoriale, avec une attention particulière portée au cas du Gabon. Il mobilise également une littérature scientifique composée de thèses, d'ouvrages et d'articles spécialisés. De l'exploitation de l'ensemble documentaire découlent cinq articulations principales. La première articulation traite des recommandations de la conférence de Brazzaville en matière d'infrastructures économiques et de la mission stratégique du FIDES. La deuxième articulation analyse la situation des infrastructures routières au Gabon en 1946. La troisième articulation souligne que le réseau routier reste à établir et/ou à moderniser. La quatrième articulation aborde l'épineuse question du financement des travaux d'équipement du Gabon. La cinquième articulation examine l'extension notable du réseau routier, mais de qualité globalement médiocre.

1. Les recommandations de la Conférence de Brazzaville en matière d'infrastructures économiques et la mission stratégique du FIDES

La Conférence de Brazzaville, à caractère uniquement administratif, rassemble du 30 janvier au 8 février 1944 les gouverneurs généraux et gouverneurs des colonies françaises d'Afrique noire et de Madagascar⁵. Son but est de proposer au pouvoir politique de la métropole des mesures destinées à établir, sur des bases nouvelles, la mise en valeur des territoires africains, le progrès social de leurs habitants et l'exercice de la souveraineté de la métropole dans le cadre d'une communauté qui préfigure l'Union française. À l'origine de la Conférence : la prise de conscience que la Seconde Guerre mondiale rend inévitable une transformation profonde des structures coloniales, la volonté politique d'affirmer, principalement à l'égard des États-Unis, que seule la France a compétence pour faire évoluer ses colonies, la gratitude devant l'effort de guerre de l'empire et la nécessité d'encourager la poursuite de cet effort.

Les travaux de la Conférence aboutissent à la rédaction de recommandations qui, en préambule, excluent toute possibilité d'autonomie ou de *self-government* ainsi que toute évolution politique en dehors de la France. En revanche, ces recommandations prônent une large décentralisation administrative et la participation des indigènes à la gestion de leurs propres affaires. Elles préconisent également la création d'une Assemblée fédérale du bloc France-empire et l'élection de représentants des populations locales à la future Assemblée constituante. Sur le plan économique et social, elles appellent à la suppression progressive du système de l'indigénat après la fin des hostilités et proposent diverses mesures pour relancer l'économie. L'économie est donc l'une des questions essentielles de cette conférence.

5. J. Champion (n.d.). CONFÉRENCE DE BRAZZAVILLE. Encyclopædia Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/conference-de-brazzaville/> consulté le 23 juin 2025.

Il se dit que le «le but de la politique française en cette matière était le développement du potentiel de production et l'enrichissement des territoires»⁶. Tout d'abord, l'industrialisation des colonies est voulue pour atteindre ces objectifs puisque le machinisme est censé accroître le pouvoir d'achat. Au sujet de l'agriculture, il faut envisager l'amélioration des produits par un conditionnement plus strict, la reconstitution rapide de la fertilité épuisée des sols tropicaux, la programmation des commandes d'outillage agricole, la création d'un institut de recherches agronomiques. Dans le secteur des communications, il s'agit de s'intéresser aux travaux publics avec l'amélioration et l'extension du réseau des pistes, la modernisation des chemins de fer, l'extension et l'équipement des ports principaux, l'étude des voies navigables. Dans le secteur des travaux publics, de grands travaux routiers, ferroviaires, portuaires et fluviaux doivent être engagés pour répondre aux nécessités de transports à intégrer à la programmation de l'économie. Dans le fond, l'objectif est d'établir un système de grandes routes transafricaines. Le programme à établir doit, de ce fait s'accommoder exactement au résultat de l'inventaire général des richesses et aux décisions prises dans le cadre de la mise en valeur de l'industrialisation ; il s'agit théoriquement de supprimer radicalement le système de portage et de s'intégrer dans un système de grandes routes transafricaines, afin de désenclaver les colonies. Pour atteindre ces objectifs, la Conférence recommande aux colonies l'établissement d'un état prévisionnel des besoins à satisfaire, dès la fin de la guerre, en personnel, matériel, matériaux et approvisionnement pour assurer la marche des services des travaux publics, des chemins de fer, des ports et des transports routiers et fluviaux. Le programme de l'aide envisagée par la nouvelle politique économique est matérialisé par le plan décennal d'équipement et de développement établi par les services du gouvernement général de l'AEF en application des dispositions de la loi du 30 avril 1946. Ladite loi fixe les conditions d'établissement, de financement et d'exécution des travaux d'infrastructure et des voies de communication des terri-

6. JOAEF du 28 janvier 1953, p. 232. cité par Pierre Ndombi, *op. cit.*, p. 804.

toires d'outre-mer⁷. À cet effet, l'organe moteur du financement est Le Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social (FIDES) (G. Allogo Obame, 2004, p. 343).

Créé en 1946 par la puissance coloniale française, le FIDES outre-mer est un organisme qui a pour mission de financer au moyen de prêts le développement économique et social des colonies de l'Union française. Il a joué un rôle important dans la modernisation des territoires d'outre-mer, notamment en Afrique et à Madagascar, surtout dans un soutien aux projets d'infrastructure, des d'équipements lourds, des études et des recherches en tout genre.. Ainsi :

Le financement des programmes de modernisation des TOM est assuré par le biais du FIDES. Créé en 1946, il est alimenté d'une part, par une dotation du budget de l'État (fixé annuellement par le Parlement dans la loi de finances) et, d'autre part, par une contribution des TOM. Toutefois, pour permettre à ces territoires de poursuivre, sur leurs disponibilités budgétaires, un effort parallèle et complémentaire, leur contribution au FIDES n'est pratiquement pas versée par eux, mais plutôt par un autre organisme créé en même temps que le FIDES, à savoir la CCFOM. Celle-ci leur consent une avance remboursable à long terme, à des conditions très avantageuses : intérêts de 2 % sur 40 ans, payables seulement à partir de la dixième année. Ces taux assez bas, comparés à ceux imposés par les banques sur les emprunts octroyés à l'AEF avant la guerre, permettent d'entamer normalement les travaux d'équipement sans hâter le remboursement des fonds empruntés. Très vite, le FIDES émet de vives recommandations aux colonies pour l'établissement des plans de développement économique et social rapidement exécutables sur quatre années. Chaque territoire doit fournir un programme d'action, élaboré localement avec le concours de son Assemblée représentative. En fait, le plan décennal est transformé en plusieurs plans quadriennaux, comprenant l'ensemble des projets à engager pendant la période allant du 1er juillet de l'année qui donne son nom au programme au 30 juin de la quatrième année. Le premier

7. JOAEF du 28 janvier 1953, p. 232. cité par Pierre Ndombi, *op. cit.*, p. 804.

plan quadriennal s'étend sur la période 1948-1952. Le deuxième, prévu pour 1953-1957, est prolongé jusqu'en 1958-1959. (S. W. Mehyong et R. E. Ndong, 2011, p. 97)

Pour A. Le Masson (1998, p. 540),

Le FIDES est alimenté par une subvention venant de la métropole, et par de faibles contributions propres des territoires. De fait cependant, la part imputable aux TOM provient d'avances consenties par la CC-FOM auxdits territoires pour leur permettre de contribuer au FIDES, la Caisse tirant elle-même la plupart de ses ressources d'avance que lui octroie le Trésor.

De plus,

La détermination des nouvelles ressources nécessaires au FIDES et à la CC-FOM fait l'objet de multiples débats chaque année, et la direction du Budget est, pour le compte du ministère des Finances et avec la direction du Trésor, l'un des intervenants dans ce processus (A. Le Masson, 1998, p. 540).

Par conséquent :

Dans la détermination des ressources allouées au FIDES, la proportion entre les subventions budgétaires et les avances du Trésor n'est pas à l'origine établie de manière rigide. Mais, la nature des opérations financées par le FIDES détermine la part respective entre subvention et avance, une répartition qui n'est pas sans connaître des évolutions. Il a pour mission de concourir au développement économique et social des TOM en finançant leurs budgets spéciaux. Ce sont des budgets d'équipement, alimentés par le FIDES et établis de manière annuelle. Mais dans le cadre de grands travaux d'équipement comme le sont les travaux financés par le FIDES (routes, ports, barrages, etc.), le principe budgétaire de l'annualité s'avère rapidement une contrainte forte (A. Le Masson, 1998, p. 540).

2. La situation des infrastructures routières en 1946

La nécessité d'un réseau routier viable est indéniable. Pour parvenir à un développement économique cohérent au Gabon, il faut d'abord aménager et construire des routes, car selon E. Guernier (1948, p. 56) : « Sans routes, le Gabon végètera. Ce serait de l'imprévoyance de les lui refuser, car le Gabon fait un tout à lui tout seul qu'il convient à même de se développer et de s'équiper ».

En 1946, les routes du Gabon sont médiocres. En réalité, il est difficile de parler d'un véritable réseau routier au sens premier du terme. Il s'agit plutôt d'un embryon de réseau routier. L'une des recommandations de la nouvelle politique coloniale est donc d'apporter des améliorations à cet embryon de réseau. La construction des routes se heurte toutefois à plusieurs contraintes que souligne E. Guernier (1948, p 57) :

— D'abord, celles liées au milieu forestier équatorial. En effet, ce milieu fait peser une menace constante sur les infrastructures au sol. La percée de la forêt exige alors des travaux considérables, ensuite l'érosion du sol liée aux multiples précipitations abondantes occasionne une instabilité sur la chaussée. Les pluies rendent impraticables les routes en terre non entretenues.

— Une deuxième contrainte provient des méthodes d'exécution des travaux. Celles-ci sont précaires pour un territoire comme celui du Gabon. Le matériel utilisé n'est constitué que d'outils de travail manuel. Ce sont des pelles, des pioches, des barres à mines pour casser les grosses pierres. La seule main-d'œuvre utilisée est pénale ou prestataire. Tout l'effort souhaitable n'est donc pas fait pour doter le pays d'un véritable réseau routier.

En 1946, le réseau routier du Gabon restait inchangé par rapport à 1936, avec seulement 100 km de routes. Les routes nationales sont quasi inexistantes. La seule route à grande circulation est celle qui relie Libreville à Kango où l'automobile peut rouler à plus de 50 kilomètres à l'heure. Il y a aussi celle qui relie Mitzic à Oyem, Minvoul à Bitam et Mitzic à Medouneu, où l'on peut aller entre 30 à 50 km/h.

Faute de voies de communication terrestres en bon état, l'exploitation des réserves d'Okoumé, principale richesse du territoire, donne une importance économique aux voies navigables du pays dont le rôle premier revient à l'Ogooué. C'est-à-dire que ces cours d'eau servent à l'évacuation des bois, au ravitaillement des chantiers en produits agricoles et au transport de la population.

3. Un réseau routier à établir et/ou à moderniser

Dans ce domaine, les besoins sont énormes. L'objectif fondamental est de compléter l'ossature fluviale et aérienne en la prolongeant et en la ramifiant. Pour assurer ces liaisons, les obstacles sont incontestablement le franchissement des fleuves, rivières et lagunes. Les méthodes anciennes d'exécution des travaux — pelles, pioches, petits paniers, main-d'œuvre, prestataire, pénale ou militaire — ne sont plus valables. Il faut importer des machines modernes, former des conducteurs et des mécaniciens, créer des parcs et des ateliers. Il faut aussi forger et mettre au point des techniques nouvelles adaptées au sol et aux conditions climatiques. Ainsi que l'indique H. O Neu-hoff (1948, p. 87), la technique routière exige une connaissance approfondie et détaillée des conditions physiques variées et variables : reliefs, régime des eaux, nature des terrains. Le réseau routier du Gabon comporte deux axes principaux sur lesquels vient se greffer une série de voies secondaires et de pistes, mais surtout des routes desservant les régions situées de part et d'autre de ces axes.

L'axe Sud relie Libreville à Divénié et à Dolisie, villes du Moyen-Congo. Cet axe emprunte les bords de l'estuaire par Owendo, remonte la vallée du Como jusqu'à Kango et, de là, cesse sa course vers l'est en obliquant vers Bifoun. Il atteint l'Ogooué à Lambaréné et la franchise pour desservir Fougamou. À Fougamou, la route emprunte la vallée et remonte par Mouila et Ndendé pour aboutir au Moyen-Congo. Autour de cet axe se greffent deux voies d'importance régionale qui partent de Ndendé. L'une des voies, vers le sud-ouest, parvient à la Nyanga ; l'autre, vers le nord-est, dessert les districts de la Ngounié, qui ne sont pas desservis par l'axe du Moyen-

Congo. La liaison Nord-Est repose à Ndendé, à Lébamba, mais elle est scindée en deux : l'une dessert Mbigou à l'est, l'autre remonte vers le nord pour atteindre Mimongo et Etéké.

L'axe Nord, quant à lui, relie Libreville à Ebolowa, ville du Cameroun. Cet axe emprunte, au départ de Libreville, la même voie que l'axe sud jusqu'à Bifoun. De là, il oblique vers l'est pour desservir Ndjolé, puis prend la direction du nord par Mitzic et Bitam avant de rejoindre Ebolowa au Cameroun. Sur l'axe Gabon-Cameroun, un embranchement permet d'atteindre l'Ogooué-Ivindo et dessert Booué grâce à de modestes ramifications qui évitent Okondja et la vallée de l'Ogooué. Ensuite, par la vallée de l'Ivindo, on parvient à Makokou et Mékambo.

En dehors de ces itinéraires, un autre peut permettre d'atteindre le Moyen-Congo. Il s'agit des localités de la région des Adoumas et du Haut-Ogooué. En effet, Lastourville et Koula-Moutou, respectivement district et chef-lieu de cette région, sont mieux reliés au Moyen-Congo qu'au Gabon. La première l'est par la vallée de l'Ogooué, la deuxième par une piste traversant la savane jusqu'à Franceville. Or, Franceville, chef-lieu du Haut-Ogooué, relié à Okondja, est desservi par une route partant de Pointe-Noire–Brazzaville et remontant par Kimboto et Zanaga (localités du Moyen-Congo). Pour repartir au Moyen-Congo, il faut faire un angle droit vers l'est ou passer par Léconi, qui est un poste de contrôle administratif.

Sur ces axes, le trafic routier au Gabon est fonction de la longueur et de l'état de ce réseau, du nombre de véhicules qui composent le parc automobile, de leur genre et enfin de la situation économique du pays. En effet, pour expliquer ce trafic durant notre période d'étude, il est nécessaire de donner une vue d'ensemble des routes gabonaises, qui traversent pour la plupart des zones encore enclavées. Cependant, le Gabon, en 1936, ne compte que 100 km de route ; il connaît une évolution flagrante de son réseau à partir de 1947. Ceci, grâce aux travaux de grosses réparations et d'aménagement entrepris par le FIDES. Ainsi, les routes du Gabon sont classées, d'après Gilbert Meunier, de la manière suivante :

- 1 083 km de routes fédérales constituant la liaison du pays avec d'autres territoires voisins, à l'instar du Cameroun et du Moyen-Congo ;
- 2 363 km de routes locales ;
- 1 450 km de pistes non classées, soit un total de 4 895 km de voies de communication.
- Les routes sont classées en quatre catégories :

Routes	Fédérales	1ère catégorie	2ème catégorie	3ème catégorie	Pistes non classées	Total
Longueurs (km)	1081	1248	634	177	1561	4701

Source : Annuaire statistique de l'A.E.F., vol. 1, 1936-1956, p. 12.

Tableau 1 : Types de routes de la colonie du Gabon en 1947

Les itinéraires sont les suivants :

- Les routes fédérales assurent la liaison entre les territoires et leur entretien incombe au budget général : Libreville vers le Moyen-Congo par Kango, Lambaréné, Fougamou, Mouila, Ndendé ; Libreville vers le Cameroun par Kango, Bifoun, Mitzié, Oyem, Bitam.
- Les routes de première catégorie sont des routes à gros trafic et jouissent d'une praticabilité permanente. L'entretien de ces routes incombe au budget local, sauf pour les dépenses afférentes à la route fédérale Moyen-Congo–Cameroun et à celle de Libreville–Kango–Ebel, soit 1083 km, qui sont à la charge du budget général.
- Les routes de deuxième catégorie sont des routes d'intérêt économique dans le territoire du Tchad et de l'Oubangui-Chari, ainsi que des routes de liaison et de commandement au Gabon et au Moyen-Congo.

Ainsi décliné, le réseau routier de la colonie du Gabon reste embryonnaire. Les raisons et causes de cet état après tant d'années de colonisation et d'exploitation de ce territoire sont nombreuses. Certains pointent le relief très accidenté du pays où seules quelques rares zones sont plates, d'autres désignent une négligence des différents administrateurs coloniaux pour qui le Gabon ne constitue qu'une étape vers une colonie plus prestigieuse ou plus lucrative. Il y a aussi le camp de ceux qui pensent que les moyens financiers octroyés pour la constitution d'un réseau routier n'ont jamais été à la hauteur de ce que le pays produit comme richesse.

4. La question du financement des travaux routiers Gabon

Au cours de la période 1946-1958, les interventions de l'État colonial portent en partie sur le secteur des travaux publics. En effet, une part importante du budget est consacrée à la construction et à l'amélioration des voies de communication, ainsi qu'à la construction de bâtiments. Mais, des efforts considérables se font ressentir dans le cadre des voies de communication, en l'occurrence, le réseau routier. Ce réseau doit permettre non seulement l'acheminement des produits agricoles et forestiers de l'intérieur vers l'extérieur, mais également augmenter la part des revenus dans le budget de l'État. Il faut encourager les colons européens qui s'adonnent à la culture cacaoyère et à l'exploitation forestière par la construction du réseau routier, l'aménagement des ports maritimes et fluviaux. Le tableau 2 ci-après détaille l'évolution des dépenses de travaux en rapport avec les dépenses totales de la colonie.

Cette évolution traduit l'action gouvernementale en termes de sacrifices financiers consentis en faveur de la mise en valeur ou de la modernisation du pays. Ces données statistiques indiquent l'importance de la construction des infrastructures dans l'action gouvernementale du Gabon. De 1949 à 1953, les dépenses des travaux publics enregistrent une croissance constante. Puis en 1954, une légère baisse intervient, soit un recul d'environ 19 % par rapport à 1953.

Années	Dépenses publiques totales (en millions FCFA)	Dépenses des travaux (en millions FCFA)	% travaux publics dans dépenses totales
1949	569	82	14,41
1950	767	121	16,41
1951	1032	134	12,98
1952	1264	192	15,18
1953	1277	192	15,03
1954	1131	154	13,61
1955	1306	191	14,62
1956	1550	190	12,25
1957	2090	553	26,45
1958	3572	1053	30,59
Total	14 558	2882	

Sources : - Comptes définitifs des recettes et des dépenses du budget local du Gabon de l'exercice de 1949 à 1958 (en millions FCFA). Archives nationales du Congo, carton GG 151, Statistiques financières, 1949-1958.

Tableau 2 : Évolution des dépenses de travaux publics au Gabon (1949 - 1958)

Ici, la baisse s'explique par l'effet général d'un ralentissement de la mobilisation des ressources au niveau des deux fonds qui pourvoient et financent les travaux publics au Gabon. Ces dépenses des travaux publics permettent aussi de mieux mesurer l'importance de la politique coloniale du Gouvernement général en les comparant aux dépenses publiques totales. Ces dépenses font apprécier la direction et l'intensité des progrès accomplis dans le domaine de la construction des infrastructures au cours des années.

En outre, l'effort du budget général et du budget local du Gabon n'est pas négligeable dans la mise en place de l'infrastructure du transport qui joue un rôle considérable dans le système de l'itinérance⁸. Cet effort s'emboîte aussi avec les objectifs du FIDES dans ses deux plans

8. La loi 46-360 du 30 avril 1946, fixant les conditions d'établissement, de financement et d'exécution des plans de développement et d'équipement des territoires d'O.M., JOAEF du 15 juin 1946, citée par Pierre Ndombi : *L'administration publique de l'Afrique équatoriale française de 1920 à 1956. Histoire d'un État providence colonial*. Thèse de doctorat (Histoire), vol. 3, Université d'Aix - Marseille I, 1995, p. 722.

quadriennaux : de 1947 à 1952 pour la première tranche et de 1953 à 1957 pour la seconde tranche. C'est ainsi que le Gabon dépense, de 1949 à 1958, 2,882 milliards de francs CFA au profit des travaux publics (matériel, personnel, construction, etc.).

Enfin, il importe de noter que les dépenses du service des travaux publics sont couvertes par le budget général de la Fédération, le budget local du Gabon ainsi que l'aide financière du gouvernement métropolitain par le biais du FIDES. En effet, les données présentées par le tableau confirment la tendance d'une hausse considérable d'activités après l'adoption du premier plan de développement économique quadriennal. L'aperçu sur les dépenses publiques totales permet d'actualiser l'action réelle de L'État colonial dans le développement économique et social du pays. C'est en fait l'histoire de l'avènement d'un État bureaucratique au service d'une mise en valeur annoncée par la loi du 30 avril 1946 et ses décrets d'application (P. Ndombi, 1995, p. 456).

Avec le financement des plans FIDES, le réseau routier du Gabon connaît de profonds changements. En effet, à l'aide du premier plan quadriennal, achevé en 1953, le Gabon consacre 3 milliards de francs CFA à l'amélioration et à la création de son infrastructure routière. Cette somme vise non seulement la construction des routes, mais il faut aussi penser à l'achat du matériel, au logement du personnel et à sa rémunération. Il faut que la Compagnie générale des colonies (CGC) s'associe au groupement d'entreprises dont font partie la Régie générale des chemins de fer et de travaux publics ainsi que des sociétés françaises de dragages et de travaux publics, afin de mettre en valeur les vastes ouvrages : routes, ponts, chemins de fer, travaux portuaires et maritimes, aérodromes, bâtiments publics.

Cette société est dotée d'un matériel en état de marche qui compte : 24 tracteurs lourds avec des équipements divers, bulldozers, grues, treuils, scrapers ; 6 motorgraders ; 6 gros angles-dozers ; trois pelles mécaniques ; 12 rouleaux compresseurs ; 12 compresseurs ; 10 dumpers lourds ; 3 répanduses de liant ; 4 wagons-perceuses. Cette société dispose également d'un personnel européen qualifié. L'effort

de la CGC porte surtout sur l'amélioration et l'entretien des routes existantes en les rendant plus ou moins carrossables et praticables, et non sur leur transformation en véritables autoroutes. C'est ce que confirme le gouverneur Digo, chef du territoire du Gabon : « Le problème routier doit être repensé pour tenir compte à en même temps des contingences financières et des difficultés exceptionnelles de franchissement des zones de montagne ou de marécages. Les travaux neufs sont réduits à l'aménagement des parcours »⁹.

Au Gabon, l'aménagement des itinéraires porte sur la section de route Libreville-Kango. Les unités mécaniques de la CGC en régie sont basées à Libreville et à Lambaréné. En 1953, 200 km de travaux routiers et de déforestation sont réalisés. Enfin, le trafic routier le plus important se trouve être celui qui relie Libreville à Kango à Bifoun. Le deuxième programme du plan, qui dure de 1953 à 1957, s'efforce de continuer l'œuvre entreprise pour améliorer l'infrastructure. Cependant, le gouverneur Paul Chauvet invite les Africains à être plus réalistes¹⁰. Il s'agit d'adopter un esprit nouveau qui vise à tirer parti de ce qui existe en le modernisant et en l'adaptant à l'actualité, et cela avec le moins de capitaux possible. Il déclare ceci : « Le seul rétablissement d'une viabilité minimale sur l'axe d'évacuation de la production mobilise encore, pour les années à venir, des sommes importantes qui, malgré la stricte économie des moyens mis en œuvre, peuvent parfois paraître disproportionnées avec le tonnage à exploiter »¹¹. Ainsi, on ne construit plus les routes pour étendre un réseau important, mais disproportionné par rapport à l'économie du pays. Le réseau routier est, pour le Gabon, l'épine dorsale de son essor économique futur et de son exploitation par la puissance colonisatrice. En effet, un programme de travaux est élaboré en s'établissant

9. ANG Archives nationales du Gabon, carton 2294, rapport annuel Centre d'études pour les équipements d'outre-mer (BCEOM) 1957 p. 41.

10. Chauvet (P.), G. G. de l'A.E.F. « Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954 », JOAEF du 1^{er} décembre 1954

11. Chauvet (P.), G. G. de l'A.E.F. « Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954 », JOAEF du 1^{er} décembre 1954.

sur une coordination harmonieuse des réseaux routiers. Les voies de communication constituent des éléments créateurs de l'économie. C'est l'existence manifeste d'un réseau routier cohérent qui favorise en partie le développement et oriente vers la création des ports maritimes imposants ainsi des voies navigables et des aérodromes afin de répondre aux mêmes nécessités de liaison. Réduit à ses seuls moyens, le Gabon est alors incapable d'exécuter les programmes projetés, ni par ses ressources directes, c'est-à-dire les revenus annuels de ses budgets, ni même par l'emprunt. Le Gabon recourt à l'aide garantie par l'État français (R. PRATS, 1955). En effet, faute d'un rendement suffisant des impôts locaux, l'aide extérieure est mise à contribution pour payer les colossaux investissements structurants d'infrastructures routières et portuaires à Libreville et Port-Gentil, ou encore la construction des ponts en béton ainsi que des écoles et des formations sanitaires.

En somme, pendant un peu plus de 10 ans, de 1946 à 1958, les crédits accordés par le FIDES au Gabon dans le cadre du plan de développement économique et social des territoires d'outre-mer avoisinent 9 233 millions de F CFA. De cette somme, 6 436,8 millions de F CFA sont consacrés au secteur des infrastructures. Le secteur des communications, le principal bénéficiaire, a absorbé la moitié de la somme arrêtée. L'importance de la subvention accordée à ce secteur révèle, à plus d'un titre, le rôle vital que doit revêtir la couverture du pays par un réseau de communications pouvant lui permettre de désenclaver certaines régions du territoire.

5. Une extension notable du réseau routier, mais de qualité globalement médiocre

En 1958, le territoire du Gabon compte 5135 km de routes, dont 3200 km classés (axe Dolisie-Lambaréné, Libreville-Oyem et Dolisie-Franceville-Lastourville), mettant ainsi fin à l'isolement du Gabon par rapport aux autres territoires de l'AEF. Le tableau ci-après retrace l'évolution du réseau routier du Gabon de 1948 à 1956.

Années	Distance en km
1948	3100
1950	4846
1954	5133
1956	5135

Source : Annuaire statistique de l'A.E.F., vol. 1, 1936-1950, p. 13.

Tableau 3 : Évolution du réseau routier au Gabon (1948-1956)

Bien qu'ayant connu une évolution progressive depuis 1948, ce réseau reste faible pour un territoire aussi vaste que celui du Gabon. En effet, les routes du Gabon sont loin d'être aussi modernes que celles que les habitants de la métropole connaissent. Hormis quelques routes dites nationales ou fédérales, stabilisées en latérite, les routes de troisième catégorie sont des routes d'intérêt local. À ces trois types de routes s'ajoutent les pistes non classées. En effet, celles-ci sont ouvertes par des forestiers pour desservir leurs exploitations, ainsi que par la Société de recherche et d'études pétrolières (SERP), afin de permettre les prospections dans la région d'Azingo. L'état général de ces routes est mauvais, surtout en saison des pluies. Le trafic économique reste faible en raison des prix très élevés demandés par les transporteurs, justifiés par l'entretien déplorable des chaussées, qui forment une croûte dure en saison sèche et restent convenablement si l'eau s'écoule rapidement en saison des pluies.

L'établissement des itinéraires, leur entretien et la circulation des véhicules se heurtent à de multiples obstacles. D'abord, la nature du sol : celui-ci, sans aucun revêtement autre qu'une herbe poussant dru au milieu de la route, constitue un véritable frein à la construction de voies solides, car elles deviennent défectueuses au moindre choc. Ensuite, un autre frein est lié aux conditions climatiques, très sévères. En effet, avec huit mois de saison des pluies, durant lesquels il tombe trois mètres d'eau, suivis de quatre mois de saison sèche, il est difficile de construire des voies capables de supporter des poids lourds. Les pluies sont toujours considérées comme des agents destructeurs des routes et des ponts, qui sont presque inexistantes.

Pour franchir les fleuves et rivières, il faut soit traverser à gué, soit emprunter un bac. Les pluies font apparaître en outre les bourbiers, dans lesquels les camions et autres véhicules s'enlisent et se cassent. À ces raisons essentielles s'ajoutent bien d'autres facteurs, tout aussi remarquables : l'absence d'une organisation adéquate, la faible densité de la population, l'insuffisance de matériel fiable, l'absence de règles de circulation et la limite des tonnages, qui mettent le réseau à la merci des véhicules à plusieurs essieux. Enfin, toutes ces raisons rendent l'établissement de nouvelles voies de communication insoutenable du point de vue économique. Les ponts, particulièrement ceux en béton, sont rares. Toutefois, il existe de nombreux ponceaux à tablier constitués de billes de bois qui permettent le passage de faibles cours d'eau. Ces derniers ne sont pas fiables, car ils peuvent être emportés par des marigots en crue, à tel point que, pour franchir les grands fleuves, il faut utiliser des bacs, comme celui du Como à Kango et ceux de l'Ogooué à Lambaréné, pour ne citer que ceux-là.

Conclusion

À la suite de la conférence de Brazzaville et avec l'avènement du FIDES en 1946, l'idée prédominante est la valorisation des colonies ; y compris du Gabon par le développement des voies de communication. Comme l'affirme le gouverneur Antonetti : « la seule façon de mettre en valeur (d'exploiter parfaitement les intérêts de la puissance colonisatrice) une colonie, c'est d'y créer des routes, des chemins de fer, des ports »¹². Il n'est donc point question de laisser les colonies s'autoadministrer. L'idée est de tenir les territoires colonisés aussi proches que possible de la métropole sans trop le faire paraître. Il est évident que sans moyens d'évacuation adéquats et adaptés au territoire du Gabon, toutes les énergies et tous les capitaux s'usent et se dépensent sans résultat utile. Pour y parvenir, des dépenses énormes sont engagées en faveur des travaux publics. C'est ainsi que, ces dépenses évoluent tout long dans l'intervalle temporel

12. Discours présenté à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 septembre 1953 », *JOAEF* du 15 octobre 1952

1946-1958, en même temps que se dessine l'outil économique dédié à l'exploitation du territoire. Mais, le constat après cet investissement est que le territoire demeure dans un dénuement infrastructurel notable, la faute ici à la non-prise en compte réelle des spécificités que peut présenter un territoire situé en zone équatoriale. Les dépenses consacrées aux travaux routiers atteignent même 30 % des fonds dégagés par gouvernement général de l'AEF qui s'élèvent à 2882 millions de FCFA pour la période étudiée. Enfin, malgré de multiples obstacles climatiques et pédologiques, des résultats concrets sont tout de même obtenus. Ainsi, l'ouverture des différents axes routiers, la création des ports et des aéroports aboutissent au désenclavement de l'intérieur du pays, élevant ainsi le niveau de vie des populations par le développement de l'instruction et l'amélioration des conditions sanitaires. Cela permet également le développement du commerce extérieur.

Sources et bibliographie

Sources écrites

Sources d'archives

ANG, JOAEF du 28 janvier 1953, arrêté du 3 janvier 1953 portant réorganisation des services des travaux publics de l'AEF.

ANG, JOAEF du 15 novembre 1956. Chauvet (P) : Discours prononcé lors de la séance inaugurale de la 2^e session ordinaire du Grand Conseil l'AEF le 31 octobre 1956.

ANG Archives nationales du Gabon, carton 2294, rapport annuel du Bureau Centre d'études pour les équipements d'outre-mer (BCEOM) 1957 p. 41.

Sources imprimées

CHAUVET (P.). Gouverneur général P.I. de l'AEF, haut-commissaire de la République en AEF, «Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'AEF., le 30 septembre 1952», *JOAEF* du 1^{er} octobre 1952.

CHAUVET (P.), G. G. de l'AEF, «Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954», *JOAEF* du 1^{er} décembre 1954.

Décret n° 476-2-272 du 16 octobre 1946 portant création dans les TOM des budgets spéciaux d'exécution des plans d'équipement et de développement de la loi n° 46-360 du 30 avril 1946, *JOAEF* du 15 novembre 1946.

Décret du 25 octobre 1946 portant création d'assemblées représentatives territoriales en AEF, *JOAEF* du 15 novembre 1946.

Décret du 16 octobre 1946 portant réorganisation administrative et territoriale de l'AEF, *JOAEF* du 15 novembre 1947

«Discours présenté à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'AEF, le 30 septembre 1953», *JOAEF* du 15 octobre 1952.

«Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'AEF, le 24 octobre 1954», *JOAEF* du 1^{er} décembre 1955.

«Le plan décennal de l'AEF pour les voies de communication et son développement économique», *Chronique de l'Union française*, 1948.

Loi n° 46-360 du 30 avril 1946 fixant les conditions d'établissement, de financement et d'exécution des plans de développement et d'équipement des TOM, *JOAEF* du 15 juin 1946, p. 695.

Références bibliographiques

ABESSOLO MEWONO Fred Paulin, 2006, *L'automobile à la conquête du Gabon des années 1940 aux années 1980*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, Aix-Marseille I.

ALLOGO OBAME Gouédard, 2004, *La France et la mise en valeur de l'Afrique noire : étude de la contribution de la France au développement économique et social de l'AEF : 1946-1959*, thèse de doctorat Histoire et culture de l'Europe, Aix-Marseille I.

ANVAME Olga, 1990, *L'action des organismes financiers dans le développement économique du Gabon 1944-1960*. Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université Omar Bongo.

DURAND-REVILLE, 1949, «Cendrillon de l'empire», *France Outre-mer*, n° spécial, décembre, p. 97-106.

GANGOUÉ André, 1989, *L'action du FIDES en Afrique équatoriale française de 1946 à 1958*, thèse de doctorat en Sciences humaines, Université de Poitiers.

DRESCH Jean, 1946, «Des recommandations de Brazzaville à la Constitution de l'Union française», *Politique étrangère*, n° 2, 11^e année, p. 167-178.

Le Masson Alix, 1998. «La CCFOM, le FIDES et la direction du Budget 1946-1958». *La direction du Budget face aux grandes mutations des années cinquante, acteur... ou témoin?* édité par Nathalie Carré de Malberg, Institut de la gestion publique et du développement économique, p. 537-547.

MATOMBO Isabelle, 1999, *La politique des travaux publics au Gabon, 1946-1958*, mémoire de maîtrise d'Histoire, université Omar Bongo.

MEUNIER Gilbert, *Les routes du Gabon*, Institut Pédagogique National, p. 28.

MEHYONG Stéphane William, NDONG Robert Edgard, 2011, «L'électrification de l'Afrique équatoriale française (AEF) dans la période de l'après-Seconde Guerre mondiale : aménagements hydroélectriques et rivalités interterritoriales», *Revue historique*, n° 657, p. 93-118.

NDOMBI Pierre, 1995, *L'administration publique de l'Afrique équatoriale française de 1920 à 1956. Histoire d'un État-providence colonial?* Thèse de doctorat d'histoire, université de Provence Aix-Marseille 1.

ROCQ Jean, 1976, *Ports et aéroports au Gabon*, thèse de doctorat 3^e cycle de Géographie, université de Nice.

NZE ABOGUE Paul-Hervé, 2003, *Les dépenses de travaux publics au Gabon, 1960-1986*, Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université Omar Bongo.

PRATS Raymond, 1955, *Le Gabon : la mise en valeur et ses problèmes*, thèse de doctorat de droit Université de Montpellier, Faculté de Droit.

Webographie

CHAMPION, J. (n.d.). CONFÉRENCE DE BRAZZAVILLE. Encyclopædia Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedia/conference-de-brazzaville/> consulté le 23 juin 2025.

Le Centre Multinational de Formation en Aviation civile (CMFAC) de Mvengué : genèse, stratégies de formation et déclin (1975-1990)

Evrard Emeric BANGADI
Docteur en histoire économique
Université Omar BONGO
bangadiervrardemeric@yahoo.fr

Résumé : Cet article présente le diagnostic global du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué créé au lendemain de l'enquête menée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 1975 avec la collaboration des pays d'Afrique subsaharienne francophone dans le but de résoudre la problématique de la main-d'œuvre du personnel aéronautique. Le 26 octobre 1978, le Gabon fut choisi comme pays abritant le siège du futur centre de formation. Ouvert le 16 décembre 1985, le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile (CMFAC) de Mvengué participa à la formation de pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs. Toutefois, l'établissement fonctionna normalement pendant deux années, avant de connaître à partir de 1988 une phase d'incertitudes en raison des arriérés de contributions des États membres et des arriérés de paiements des frais de formation. Face à l'attitude de certains États membres qui n'honoraient plus leurs engagements, le Centre ferma ses portes au cours de l'année 1990.

Mots clés : CMFAC, main-d'œuvre, formation, arriérés de contributions, aviation civile.

The Multinational Civil Aviation Training Centre (CMFAC) of Mvengué: genesis, training strategy and decline (1975-1990)

Abstract: This article presents the overall diagnosis of the Multinational Civil Aviation Training Center of Mvengué created following the survey conducted by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 1975 with the collaboration of French-speaking sub-Saharan African countries with the aim of solving the problem of the workforce of aeronautical personnel. On October 26, 1978, Gabon was chosen as the country to host the headquarters of the future training centre. Opened on December 16, 1985, the Multinational Civil Aviation Training Center (CMFAC) of Mvengué participated in the training of pilots and aircraft maintenance technicians. However, the establishment normally operated for two years, before experiencing a phase of uncertainty from 1988 due to arrears in contributions from member states and arrears in the payment of training fees. Faced with the attitude of certain Member States which no longer honoured their commitments, the Centre closed its doors during 1990.

Keywords: CMFAC, labor, training, contribution arrears, civil aviation.

Introduction

Au cours de la première moitié des années 1970, le nombre croissant des compagnies aériennes en Afrique a suscité des débats axés sur les besoins en main-d'œuvre et en formation dans le secteur de l'aéronautique. Dans une telle perspective, pourvoir l'Afrique subsaharienne francophone de structures de formation dans ce secteur résulte des carences observées dans plusieurs pays. Sur cette base, les projets d'ouverture des centres de formation sont rendus possibles en avril 1975 à partir des résultats de l'enquête réalisée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et financée par le Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD). Ainsi, deux centres de formations virent le jour en Afrique subsaharienne, particulièrement au Gabon pour les pays d'Afrique subsaharienne francophone et Addis-Abeba en Éthiopie pour l'Afrique anglophone (J. M. Ella Essone, 1988, p. 148).

La présente réflexion n'a pas la prétention d'aborder la formation de manière globale dans les métiers de l'aéronautique en Afrique subsaharienne. En revanche, elle est consacrée à l'étude de la formation du personnel de l'aviation civile en Afrique subsaharienne francophone à travers le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué (CMFAC). Ouvert le 16 décembre 1985, le CMFAC de Mvengué participa à la formation de pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs. Toutefois, l'établissement fonctionna normalement pendant deux années, avant de connaître à partir de 1988 une phase d'incertitudes qui a occasionné le déclin du centre. Quelle est la trajectoire du CMFAC de Mvengué de 1975 à 1990, deux bornes chronologiques renvoyant respectivement au début de la mise en place du projet et à la fermeture définitive de ce Centre ?

L'ambition de cette étude est d'analyser les stratégies de formation et les raisons du déclin de CMFAC. Pour ce faire, un ensemble documentaire est mis à contribution. Il est composé des sources orales, d'une abondante documentation localisée aux Archives

Nationales du Gabon (ANG), des Archives du Secrétariat général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon et d'une bibliographie. De l'exploitation de ces documents découle une articulation en trois parties. La première partie fait la genèse du CMFAC de Mvengué. La deuxième partie traite des stratégies de formation adoptées. Enfin, dans la dernière partie sont discutées les mobiles ayant occasionné la fermeture du Centre.

1. Du projet à la réalisation du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué

En 1975, une enquête fut menée par l'AOCI avec la contribution du PNUD pour combler les besoins en main-d'œuvre et en formation du personnel dans le secteur de l'aéronautique en Afrique subsaharienne. Cette enquête avait évalué «1400 pilotes et autant de techniciens à former dans l'immédiat ou à long terme» (J. M. Ella Essone; R.Walter, 1988, p. 148). La session plénière extraordinaire organisée par la Commission Africaine de l'Aviation Civile à Libreville au cours de cette année (mois d'août) montrait la nécessité de créer deux centres multinationaux de formation en aviation civile en Afrique subsaharienne. Ce point présente la prise de décision de l'OACI et le rôle prépondérant du Gabon et du PNUD dans la mise en place du CMFAC.

1.1. La prise de décision

Au terme de la plénière de la CAFAC, organisée en août 1975, quatre États francophones entrèrent en compétition pour abriter le siège du Centre en Afrique noire francophone. Il s'agit du Tchad, du Zaïre, du Cameroun et du Gabon. Le Gabon fut choisi du fait qu'il avait déjà élaboré quelques années plus tôt, le projet de création d'une académie de l'air afin de former ses pilotes. Le 26 octobre 1978, le CMFAC de Mvengué fut créé au terme de la conférence

interministérielle tenue à Libreville sous les auspices de la CAFAC. La Convention créant ce centre stipule en son article 3 les prescriptions suivantes :

1. Le centre a pour objet : a) de former le personnel navigant technique à tous les niveaux nécessaires ainsi que les techniciens d'entretien d'aéronefs, b) de contribuer à la formation permanente et au perfectionnement du personnel d'aviation civile, c) de dispenser une formation complémentaire aux élèves de certains établissements dans les conditions fixées par les accords qui peuvent être conclus entre lui et ces établissements.
2. Le Centre constitue un foyer de recherche, de documentation et de diffusion. Il apporte aux États contractants qui en expriment le désir une assistance technique sous forme de missions, de consultations et d'études.
3. Le Centre se tient en liaison étroite avec les organismes de recherche, les centres de formation analogues, les universités africaines et étrangères, les organisations inter-États, africaines ou internationales, de façon à adapter d'une manière permanente son enseignement. Il peut participer à des études et travaux menés en collaboration avec divers organismes.
4. Le Centre peut être chargé de l'organisation de certains examens et concours¹.

Au-delà des objectifs assignés au CMFAC de Mvengué, sa mise en œuvre nécessitait préalablement la signature et/ou la ratification par les États membres de la Convention, mais également l'accord de siège entre la CAFAC et le Gabon, pays hôte. Pour la mise en place de cette école, l'expertise de l'IFR de Genève (Suisse) a été sollicitée afin de concevoir le plan de ce Centre. À cela, il faut adjoindre l'apport de l'entreprise adjudicataire Dragages Gabon pour l'élaboration du projet et la volonté politique du Gabon d'accueillir le CMFAC de

1. Archives Nationales du Gabon (ANG), Fonds du Ministère des Transports. Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7. 58, Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. S.D.

Mvengué². Il importe de préciser que le démarrage des travaux était précédé de l'établissement et la conception du CMFAC en 1981 par l'École IFR Les Ailes de Genève³ (Suisse) pour un montant de 500 000 000 FCFA. L'appel d'offres lancé par l'État gabonais via le Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale avait mis en compétition deux entreprises, Dragages-Gabon et Autoput/Gabon. Un montant de 6 140 376 140 F CFA était alloué pour la construction et un autre de 1 028 067 404 F CFA pour le terrassement⁴. Il s'en suit la construction des infrastructures par l'entreprise adjudicataire (Dragages-Gabon).

1.2. Le rôle prépondérant du Gabon et du PNUD dans la mise en place du CMFAC

Sur la base de l'accord de siège entre la République gabonaise et la CAFAC, le financement du programme de construction des installations et équipements inhérents au CMFAC de Mvengué était assuré par l'État gabonais et le PNUD. Au demeurant, l'accord de siège prévoyait l'engagement du Gabon à respecter ledit accord et démarrer les travaux. Les articles 2 et 5 du présent accord stipulent :

Article 2 : Le présent accord s'applique aux privilèges et immunités dont jouit le Centre de par la situation de son siège sur le territoire de l'État gabonais. Il en détermine et fixe les modalités dont la réalisation effective engage le Gouvernement. Réciproquement, il fait obligation au Centre de n'en user à des fins autres que celles strictement définies par le présent accord.

Article 5 : Le siège est constitué par le site géographique affecté par le Gouvernement au Centre pour l'accomplissement de sa mission. Il comprend : 1) – le terrain ainsi que les bâtiments et les divers équipements qui sont initialement affectés par le Gouvernement au Centre et

2. Oligui Clément, Ancien Secrétaire Général au Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale de la République gabonaise, entretien réalisé le 25 janvier 2020 à son domicile sis derrière le Lycée d'État (Libreville) à 14 h 35'.

3. École de pilotage spécialisée dans la formation au vol aux instruments.

4. République gabonaise. Ministère des Transports. Archives du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale. État des marchés signés dans le cadre du budget d'investissement de l'aviation civile de 1980 à 1990.

dont celui-ci est propriétaire. 2) – Les terrains et bâtiments pourraient être affectés par le Gouvernement au Centre si la réalisation de ses objectifs l'exigeait, quel que fût le mode d'affectation⁵.

Clairement, la formation du personnel aéronautique en Afrique noire francophone devient la priorité de l'OACI, de la CAFAC, du PNUD et de l'État gabonais. Ils considèrent la formation de la main-d'œuvre comme le fondement de l'envol du transport aérien en Afrique noire francophone. Conséquence immédiate, le 14 août 1983, le Président de la République gabonaise, El Hadj Omar Bongo, procédait à la pose de la première pierre des bâtiments du CMFAC de Mvengué. Ainsi, entre 1983 et 1985 des investissements colossaux, étaient réalisés tant du point de vue financier que matériel :

9 milliards d'investissements, tel est le montant engagé pour la construction, sur 40 hectares de terrain, des infrastructures que l'État gabonais finance en totalité. L'ensemble réalisé comprend : un bâtiment administratif à deux niveaux, un bâtiment-école doté de quatre salles de cours et une salle d'entraînement au vol bi-moteur et de simulation «jet», et d'un laboratoire de langues, un hangar et trois ateliers, un parking avions, un bâtiment d'internat à deux étages d'une capacité d'accueil de 120 élèves, 12 villas pour le personnel dirigeant et un enseignant, une infirmerie, un foyer, 4 terrains de sport et une piscine. 2 milliards d'équipements, c'est la contribution du PNUD pour l'achat du matériel didactique. Essentiellement pour la flotte, constitué de : 4 mono-moteurs «Tobago», 3 bi-moteurs «Cessna» et 2 avions bi-turbo-propulseurs ; tous des appareils neufs. Et également, pour l'acquisition d'un simulateur jet, de bibliothèques techniques, d'un circuit TV-Vidéo, d'une maquette de démonstration et de cabines tout équipées pour le laboratoire de langues (J. M. Ella Essone & R. Walter, p.150).

5. République gabonaise. Ministère des Transports. Archives du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale. Accord de siège entre le Gouvernement de la République gabonaise et le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué (CMFAC), Libreville, le 31 décembre 1987, p. 1-2.

À l'issue des investissements consentis par l'État gabonais et le PNUD, la mise en œuvre du Centre de formation de Mvengué passait inéluctablement par la signature de la Convention créant le CMFAC. Très vite, la CAFAC émit de vives recommandations aux États membres désireux de participer aux activités du Centre :

1. procéder à la signature et/ou ratification de la Convention portant création du Centre Multinational de formation en aviation civile de Mvengué; 2. aider à la mise en place des structures du Centre selon les dispositions prévues à l'article 20 de cette Convention; 3. assurer le financement des stages des étudiants au moyen de leurs propres crédits ou de ceux qui leur seraient alloués dans le cadre des programmes nationaux du PNUD; Charge le Bureau d'aider à coordonner les activités nécessaires à la mise en œuvre du Centre de Mvengué soit directement soit par l'intermédiaire du Comité de coordination OUA/CAFAC auquel le PNUD et l'OACI sont également partie. Félicite le PNUD et l'OACI pour le rôle qu'ils ont déjà joué dans le financement des activités du Centre, notamment grâce aux fonds régionaux du PNUD. Lors de cette session plénière, la Commission a noté les faits nouveaux à l'égard de la mise en œuvre de la Recommandation S6-10 et les mesures et décisions prises par le Conseil d'Administration du Centre, notamment le budget du Centre et la contribution des États participants, qui ont été entérinées par le Bureau. Elle a noté par ailleurs que les objectifs des Recommandations S6-10 et S7-15 sur le Centre de Mvengué et Addis-Abeba n'avaient pas encore été atteints, particulièrement la question de la ratification de la Convention portant création de ce Centre. La présente lettre a pour objet de prier instamment le gouvernement de signer et/ou ratifier d'urgence la Convention susdite et déposer les instruments de ratification pertinents au Secréariat de la CAFAC tel que le prévoit l'article 17 de ladite Convention. Je vous saurais par conséquent gré de bien vouloir me faire connaître les mesures que votre gouvernement a déjà prises ou qu'il compte prendre à cet égard⁶.

6. ANG, Fonds du Ministère des Transports. Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q4. 19, African Civil Aviation Commission. Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Lettre circulaire n° 85/13 d'Edouard Lombolou, Secrétaire de la CAFAC aux États membres désireux de participer aux activités du Centre, le 18 juillet 1985.

Si le Secrétaire Général de la CAFAC insistait sur la nécessité des États membres de signer et/ou de ratifier la Convention créant le CMFAC de Mvengué, il importe de préciser que quatorze États membres avaient signé la Convention créant ledit Centre⁷. Le CMFAC de Mvengué était inauguré officiellement le 30 décembre 1986 par le Président Omar Bongo, en présence de Jacques Chirac, alors Premier Ministre français. Toutefois, l'implication de la CAFAC, de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA) et la Collaboration de l'OACI constituaient un apport considérable dans l'élaboration des programmes de formation du CMFAC de Mvengué.

2. Le contenu et les méthodes de formation du CMFAC

En aviation civile, «la nécessité de maintenir des standards techniques élevés dans le domaine du vol, de la révision, des inspections, de la navigation et des communications est impérative⁸.» En d'autres termes, dans le secteur de l'aéronautique civile et de la navigation aérienne, la formation de la main-d'œuvre est un impératif qui nécessite une formation de qualité. La formation est un contributeur à l'atteinte de deux types d'objectifs : la réponse aux besoins de l'État ou de l'entreprise et la satisfaction des aspirations des individus en leur permettant un développement personnel (E. Blanc, 2003, p. 11). La libéralisation du transport aérien aux États-Unis en 1978 constitua un tournant majeur dans le secteur du transport aérien. Cette décision n'influença nullement la problématique de main-d'œuvre et formation identifiée préalablement par l'OACI et la CAFAC en Afrique subsaharienne lors de la session plénière qui avait eu lieu en avril 1975 à Kampala en Ouganda. Le CMFAC de Mvengué avait bénéficié de l'apport des organismes spécialisés dans le domaine de l'aviation civile : «les programmes ont été élaborés par la CAFAC et l'AFRAA en collaboration avec l'OACI. Les

7. La République Unie du Cameroun, la République Fédérale Islamique des Comores, la République Populaire du Congo, l'Empire Centrafricain, le Gabon, la Guinée-Conakry, le Mali, la République Islamique de Mauritanie, le Niger, le Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, le Sénégal, le Tchad, le Togo et le Zaïre.

8. Projet PNUD/OACI, 1977, p. 121.

programmes se font en français. Une mise à niveau est prévue pour les non-francophones» (J. M. Ella Essone ; R. Walter, 1988, p. 151).

2.1. Le personnel d'encadrement

Dans la perspective de donner aux étudiants une formation adéquate, l'OACI et la CAFAC élaboraient un programme qui était mis à la disposition de la direction générale du CMFAC. Le respect scrupuleux de ce programme nécessitait le recrutement d'un personnel d'encadrement qualifié, dont le but essentiel était de constituer une équipe pédagogique performante et donner des enseignements de qualités aux étudiants du centre. À ce titre, l'équipe pédagogique se composait ainsi qu'il suit : 8 instructeurs européens issus de l'école IFR «les Ailes» de Genève, sous-traitant de l'OACI, et 15 instructeurs mécaniciens. En 1990, le nombre d'instructeurs africains au CMFAC était de 17, dont trois techniciens de maintenance avions, six instructeurs techniques, un instructeur météo et sept instructeurs pilotes⁹. La répartition des instructeurs africains se composait de la manière suivante. le Bénin : deux techniciens de maintenance avions ; le Cameroun : deux instructeurs techniques ; le Congo : un instructeur technique ; le Gabon : un instructeur météo ; la Guinée-Conakry : un technicien de maintenance avions ; le Mali : un instructeur pilote ; le Niger : un instructeur pilote ; le Sénégal : un instructeur technique et un instructeur pilote ; le Togo : deux instructeurs pilotes. Le Zaïre, quant à lui, disposaient de deux instructeurs pilotes et deux instructeurs techniciens. Cela participait de la volonté des États membres de mettre à la disposition du CMFAC de Mvengué un personnel pédagogique de qualité.

2.2. Les types et les programmes de formation

En intégrant le domaine du vol, de la révision, des inspections, de la navigation et des communications, le PNUD et l'OACI

9. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton : 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Personnel en Activité au 07/06/1990.

montraient déjà l'impérieuse nécessité des centres de formation en aviation civile africains de s'arrimer aux standards internationaux. « Dans ces disciplines, le personnel est généralement formé sur la base des standards mondiaux et doit atteindre les niveaux d'efficacité prescrits »¹⁰.

Afin de permettre aux futurs étudiants d'acquérir des enseignements de qualités, deux types de formations étaient dispensées au Centre :

- une formation de « pilote » pour les candidats de 18 à 25 ans et titulaires d'un diplôme de fin d'études secondaires série scientifique et admis au concours d'entrée. Elle est de type intégrée et comprend : un enseignement général (anglais, mathématiques), un enseignement technique (navigation, radionavigation, réglementation aérienne, météorologie, etc.), une formation pratique au pilotage sur avions et simulateurs. Elle s'étale sur 24 mois avec une interruption d'un mois à la fin du 11^e, et couvre 1400 heures de théorie, 3000 heures de vol, 90 heures sur simulateurs bi-moteurs et 50 sur simulateur jet ;
- une formation « technicien d'entretien d'aéronefs » pour les candidats ayant 18 ans au moins et le niveau de fin d'études spécialisées (cellules moteurs, avionique, instruments) et comprend : un enseignement général et technique (anglais, anglais technique mathématiques, physique, dessin industriel), un enseignement théorique correspondant à la spécialité choisie, des travaux pratiques en atelier. Elle est de 28 mois, à raison de 4 cycles de 7 mois chacun, et couvre 1700 heures de théorie et autant de pratique (J.M. Ella Essone & R. Walter, p. 150-151).

En ce qui concerne la formation des pilotes, trois avions monomoteurs neufs et des Tabco TB 10 étaient mis à leur disposition. Pour les maintenanciers, la Caravelle servait pour les cas pratiques¹¹. Au terme de leur formation, les étudiants ayant subi avec succès les opérations théoriques et pratiques recevaient des diplômes reconnus par les États membres du CMFAC. Il s'agit du Brevet de pilote professionnel délivré par l'IFR, le Brevet théorique de pilote de ligne pour les navigants et le Brevet de technicien professionnel pour les techniciens d'entretien d'aéronefs. Si le programme du CMFAC de

10. *Id.*

11. L'Union n° 13244 du mercredi 12 février 2020, p. 12.

Mvengué était connu, il importe de relever que la mise en place de celui-ci nécessitait une harmonisation des programmes de formation avec le centre de formation au pilotage d'Éthiopie :

Étant donné que les besoins en main-d'œuvre et en formation méritaient une attention particulière et appelaient une action urgente, un plan général pour satisfaire à ces besoins en Afrique a été adopté par la CAFAC. La mise en œuvre de ce plan a conduit notamment à la création d'un centre multinational de formation de pilotes à Mvengué (Gabon), destiné aux pays africains francophones. Par ailleurs, le centre de formation au pilotage d'Éthiopie a connu une extension pour devenir ainsi une entité multinationale s'adressant aux pays anglophones. Le plan en question prévoit un cadre à l'intérieur duquel toutes les activités liées au développement des institutions nationales et régionales et à leur financement devraient être conçues selon l'esprit de la Résolution de l'OUA [...]. De concert avec l'AFRAA, la CAFAC a mis au point un programme de formation pour les pilotes en vue de normaliser le contenu et la durée de la formation conformément au schéma arrêté en 1974 lors du Colloque sur la formation de techniciens d'entretien d'aéronefs, à l'intention des institutions de formation africaines. [...]. Il faudra à l'avenir accorder davantage l'attention aux besoins pressants de la formation en Afrique, en y allouant plus de crédits¹².

Le démarrage des activités du CMFAC était précédé d'un concours très sélectif organisé par le Secrétariat général de l'aviation civile, qui ne retenait que les meilleurs candidats qui avaient franchi avec brio toutes les étapes du prestigieux concours¹³. Pour l'année 1987, sur 350 appelés, 5 candidats avaient réussi à ce concours. Cela montrait inéluctablement le caractère sélectif des candidats qui tenait compte de l'organisation proposée par le Secrétariat général à l'Aviation Civile et Commerciale.

12ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.17, Réunion consultative des ministres chargés de l'aviation civile de l'Afrique Centrale sur la coopération en matière de transport aérien. Point 1 à l'ordre du jour : Harmonisation de la politique aéronautique en Afrique Centrale, Libreville, le 3-4 juin 1988, p. 13.

13. L'Union n° 13244 du mercredi 12 février 2020, p. 12.

3. Le déclin du CMFAC : résultat d'une absence de contributions financières des États membres

Deux ans après l'ouverture du centre, sa direction générale fit face à une myriade de problèmes occasionnant des dysfonctionnements. La persistance des problèmes de trésorerie a eu de graves conséquences sur le CMFAC de Mvengué. Il a dû fermer.

3.1. La situation financière délicate du CMFAC

À sa création le 26 octobre 1978, le CMFAC de Mvengué a suscité une série d'espoir pour les États membres. Ses statuts stipulent en son article 2 :

Engagements des États contractants. 1. Les États contractants participent au fonctionnement du Centre et contribuent à ses charges suivant les modalités qui sont établies par le Conseil d'administration. Dans le cas où les États qui ont le français et l'anglais comme langues officielles et ceux qui n'ont ni le français ni l'anglais comme langues officielles veulent faire partie des deux centres multinationaux de formation en matière d'aviation civile créés sous les auspices de la CAFAC, le Conseil d'administration du Centre prend ce fait en considération pour fixer le montant de la contribution annuelle de l'État concerné aux charges financières du Centre. 2. Dans toute la mesure du possible, les États contractants envoient leurs candidats en priorité au Centre¹⁴.

Si la convention portant création du CMFAC de Mvengué en son article 2, alinéas 1 et 2, faisait mention des engagements des États contractants, en revanche, leurs contributions financières annuelles devaient permettre un fonctionnement optimal du Centre. Il sied de relever que le manque de contributions financières de certains États membres avait entraîné des incertitudes dans le fonctionnement du Centre. Entre 1988 et 1990, la direction générale dudit Centre et le gouvernement gabonais avaient entrepris des démarches auprès des

14. ANG, Fonds du Ministère des Transports. Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7. 58, Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. S.D. *Doc. cité*.

pays membres sur la nécessité d'apurer leurs arriérés de contributions. L'objectif était de permettre au CMFAC de Mvengué d'atteindre les missions pour lesquelles il a été créé. Une sorte de négligence s'installait, ou plus exactement le Centre était délaissé exclusivement à la direction générale et au Gabon. La situation financière critique du Centre débouchait sur des mouvements sociaux des personnels des services généraux en novembre 1989 et mai 1990. Ces mouvements étaient dus au non-paiement des arriérés de salaires et à l'absence de rentrées de fonds en provenance des États membres (contributions et frais de formation) tant décriés par la direction générale du Centre et le Gabon.

Le CMFAC de Mvengué a connu deux ans après son ouverture, une situation financière critique ayant entraîné d'énormes dysfonctionnements dans la formation des pilotes et des techniciens d'entretien d'aéronefs. La formation des élèves-pilotes nécessitait le paiement des frais de scolarité par les États membres :

Les frais de scolarité sont de 32 millions et demi de F CFA pour les élèves-pilotes et de 14 millions pour les élèves-techniciens. Jusqu'ici, il a été fait appel aux contributions des 14 États membres pour équilibrer le budget de fonctionnement du CMFAC (quelque 900 millions de F CFA/an), mais dès que le seuil d'équilibre, estimé à 60 % de frais de scolarité/an, aura été atteint, celles-ci n'auront plus lieu d'être (J. M. Ella Essone, 1988, p. 151).

Contrairement au programme énoncé au départ, l'administration du Centre croyait que les besoins de formation devaient être crescendo. Elle n'avait pas eu le nombre d'étudiants requis qui l'auraient permis d'équilibrer le budget du Centre. Cette situation résulte du fait que les effectifs des étudiants dégringolaient, parce que la plupart des États membres qui croyaient pouvoir créer leurs compagnies aériennes ne l'avaient pas fait¹⁵.

15. Akagah Bernadin, Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué, entretien réalisé le 30 juin 2020 à 16 h 15' à son domicile sis à la Cité de la Caisse (Libreville).

Malgré un contexte financier de départ fort acceptable, les difficultés de trésorerie ne pouvaient manquer de rattraper le CMFAC de Mvengué à la fin de l'année 1988. Au regard des problèmes de trésorerie dudit centre, le Président de la République gabonaise, Omar Bongo, avait prescrit au Secrétaire Général à l'Aviation Civile du Gabon d'alors (Clément Oligui) et le Délégué général du Gouvernement gabonais (Bernadin Akagha), de se rendre auprès des États membres du Centre Multinational de Mvengué afin d'y accomplir une mission spéciale auprès des Chefs d'État des pays membres du CMFAC du 30 avril au 13 mai 1988¹⁶. En dépit des sollicitations du pays hôte, la situation demeurait critique. Cette situation financière délicate suscitait des inquiétudes du directeur général du Centre, Moussa Alassane Touré. À ce propos, il présentait les problèmes de trésorerie de cet Établissement en ces termes :

La situation financière critique du CMFAC-Mvengue devient très pré-occupante devant le manque de trésorerie due au non-paiement des services rendus (frais de formation) et des contributions au budget de fonctionnement par la plupart des États Membres. Pour la fin du mois de décembre 1988, il faut faire face à des dépenses estimées à 129 000 000 F CFA réparties comme suit : Salaires du personnel de novembre et décembre 1988 : 35 000 000 F CFA ; Assurances avions pour entraînement en vol (Renouvellement pour 1989 et paiement partiel des arriérés de 1987) : 52 000 000 F CFA ; 3 - Carburant avions pour entraînement en vol pour le mois de janvier 1989 : 15 000 000 F CFA ; 4- Pièces détachées avion (règlement des commandes pour éviter des arrêts des vols) : 15 000 000 F CFA ; 5- Fonctionnement de la cuisine pour la restauration des élèves pour le mois de janvier 1989 : 12 000 000 F CFA¹⁷.

16. Oligui Clément, Ancien Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, entretien réalisé le 20 janvier 2020 13 h 45' à son domicile sis au Lycée d'État (Libreville).

17. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.5, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note du Directeur Général sur la situation financière du CMFAC, le 22/12/1988, p. 1.

En revanche, la direction générale devait insister sur les rentrées prévisibles de fonds afin de faire face aux charges de fonctionnement (salaires et charges sociales, exploitation des avions, eau et électricité, OPT, administration, etc.). Explicitement, il est nécessaire de rappeler que le montant total des différents titres de perception et de factures émis pour 1989 couvrait ces dépenses et était réparti comme suit : frais de formation pour le 1^{er} trimestre 1989 à 215 000 000 F CFA, soit boursiers OACI 55 000 000 F CFA, Cameroun 104 000 000 F CFA, Gabon 19 400 000 F CFA, Togo 1 600 000 F CFA, Zaïre 33 000 000 F CFA, boursier privé 2 000 000 F CFA. En plus des frais relatifs à la formation, la direction générale de l'Établissement comptait sur une contribution au budget de fonctionnement estimé à 150 000 000 F CFA et le paiement des arriérés de contribution estimé à 180 000 000 F CFA, donc 338 000 000¹⁸. Au regard de ce qui précède, des recommandations avaient été émises afin de permettre à ce projet commun, de retrouver sa vitesse de croisière et de devenir l'instrument de coopération Sud-Sud souhaité par les États membres, et mission avait été accordée au Conseil d'administration de décider sur :

- le paiement immédiat des contributions de 1988 qui ont été réduites au strict minimum afin de faire face aux obligations financières du Centre et à celles de contrepartie du projet d'assistance du PNUD/OACI en faveur du CMFAC ;
- la résorption des arriérés des contributions au budget de fonctionnement du CMFAC sur cinq ans à compter de l'exercice 1989 ; – de fixer un nouveau barème de délimitation des salaires versés aux Agents Cadres et des Services Généraux qui tiendra compte de la situation du CMFAC ainsi que des organismes similaires installés dans le Pays Hôte ;
- de lancer un appel pressant à l'État Hôte pour qu'il intervienne auprès des Compagnies Pétrolières en vue d'obtenir une baisse du coût du carburant nécessaire à la formation des élèves pilotes ;

18. *Ibid.*, p. 2.

– d’inviter le Directeur du Centre à poursuivre les démarches nécessaires à la diminution du coût d’assurance des avions du Centre ; – des modalités de paiement des frais de scolarité des élèves et stagiaires des États membres et non membres et d’étudier les voies et moyens de trouver de nouvelles assistances bi et multilatérales dans le domaine de l’assistance technique, des bourses et des moyens didactiques ; de demander au PNUD/OACI de les tenir informés des discussions concernant le contrat de sous-traitance et insister auprès du PNUD/OACI afin d’accélérer la procédure d’approbation du projet d’assistance¹⁹.

Les recommandations émises par le directeur général du CMFAC de Mvengué qui devaient être modifiées, réorientées et adoptées par le Conseil d’administration n’ont eu aucune issue favorable qui tendait à améliorer le problème de trésorerie du Centre. L’absence de contributions financières des États membres a constitué peu à peu un handicap dans le fonctionnement du Centre. En dépit des actions menées par le Président du Conseil d’Administration et le Directeur général d’une part, et des différentes décisions des Conseils d’administration et des engagements pris par les États, notamment à la suite du Conseil d’administration extraordinaire tenu le 1er juin 1988 d’autre part²⁰, les cotisations des États membres peinaient à suivre. En 1990, les arriérés de contribution des États membres s’élevaient à 1 004 842 442 FCFA tel qu’il ressort du tableau 1.

À l’analyse du tableau 1, on note que quatorze États étaient à l’origine des dysfonctionnements dudit Centre. En tenant compte de l’ordre décroissant, les États membres ayant des arriérés de contribution étaient les suivants : la Guinée Conakry, le Rwanda, Centrafrique, les Comores, Sao Tomé & Principe, le Niger, le Mali, le Cameroun, le Sénégal, le Congo, le Tchad, la Côte-D’Ivoire, le Zaïre et le Bénin. Le Bénin et la Côte-D’Ivoire étaient devenus membres du CMFAC en 1988. Le Gabon et le Togo à jour des contributions ne figuraient

19. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7.56, Point I. Rapport du Directeur sur la situation critique du Centre, S.D.

20. ANG, Fonds du ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Arriérés des contributions des États, 1990.

pas sur cette liste. Pour chaque exercice, les arriérés des États membres se présentaient ainsi qu'il suit : 1984/1985 : 174.648.780F CFA, 1986 : 330.274.965F CFA, 1987 : 295.077.500F CFA, 1988 : 67.542.200F CFA, 1989 : 136.590.000F CFA pour un coût total de 1.004.133.445F CFA. Contrairement au montant global énoncé dans le tableau 1, on constate un écart de 709 000 F CFA. En dépit de cette surfacturation, on remarque que le CMFAC de Mvengué traversait une situation financière délicate qui entravait son fonctionnement.

	1984/85	1986	1987	1988	1989	Total
Benin				-	10.070.000	10.070.000
Cameroun		16.249.275	32.937.500	10.695.000	10.000.000	70.581.775
Centrafrique	17.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	101.531.837
Comores	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Congo		23.250.237	31.110.000	101.600	10.070.000	64.531.837
Côte-D'Ivoire					10.700.000	10.700.000
Guinée Conakry	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Mali	6.208.285	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	90.534.337
Niger	25.205.785	33.044.452	31.110.000	-	10.070.000	99.430.237
Rwanda	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Sao Tomé & Principe	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Sénégal	25.205.785	33.044.452	-	-	10.700.000	68.959.237
Tchad		26.419.837	25.160.000	-	8.000.000	59.000.000
Zaïre					10.700.000	10.700.000
					Total	1.004.842.445

Source : Archives nationales du Gabon (ANG), Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinationale de Formation en Aviation Civile de Mvengué.

Arriérés des contributions des États, 1990. *Doc. cité.*

Tableau 1 : Évolution globale des arriérés de contributions des États au 07/06/1990 en FCFA

Aussi, dans une missive adressée au Premier Ministre de la République gabonaise le 18 mai 1990, Pierre Nziengui-Mabila, ministre gabonais des Transports d'alors, présentait la situation financière critique du Centre. Il déclinait les arriérés de contributions des États membres,

des pays alliés, des arriérés de paiement des frais de formation des étudiants comme les principales raisons des dysfonctionnements du CMFAC. Le but était d'éviter les errements qui se sont produits les années antérieures, compte tenu du non-respect des engagements pris par les États contractants, en ce sens que le taux de recouvrement demeurait relativement bas²¹.

Ainsi, la réunion tripartite, tenue le 17 mai 1990 et dirigée par le ministre gabonais des Transports, en présence des représentants du PNUD, de l'OACI et du CMFAC de Mvengué, avait exprimé sa vive inquiétude face à la situation financière critique du Centre sur le plan financier. En revanche, elle avait formulé des recommandations afin d'améliorer le niveau de recouvrement des contributions et de sauvegarder le précieux outil que représentait le Centre au regard des investissements réalisés. À cet effet, il y a lieu de retenir deux recommandations essentielles, notamment :

- un plan de sauvetage à court terme, à travers lequel, l'État hôte prit l'engagement d'accorder une nouvelle avance de trésorerie afin d'assurer la survie du Centre et mettre fin aux mouvements sociaux enregistrés au sein du Centre ; une mission de sensibilisation auprès des États membres en vue de résorber partiellement le montant des arriérés était envisagée ;
- une étude sur la viabilisation du Centre, dont le but essentiel est la réalisation d'un audit sur le CMFAC qui devait repenser les structures et la philosophie de fonctionnement en rencontrant le marché potentiel de l'établissement ; une meilleure implication des compagnies aériennes qui devaient être les partenaires privilégiés ; concrétiser l'idée selon laquelle les États membres devaient consacrer un certain pourcentage des recettes des redevances aéronautiques pour le financement de la formation des pilotes et des techniciens d'entretien des aéronefs, mais aussi la recherche des sources de financement extérieur pour résorption des arriérés de contributions²².

21. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.5, Situation sociale du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note à l'attention de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, le 18 mai 1990.

22. *Ibid.*, p. 4-5.

Si les arriérés de contributions des États ont affecté le bon déroulement des activités du Centre, il importe de préciser que les arriérés de paiement des frais de formation ont eu également des conséquences sur la formation des pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs comme nous le démontre le tableau 2 ci-après.

	1984/85	1986	1987	1988	1989	Total
Benin	-	-	-	-	10.070.000	10.070.000
Cameroun	-	16.249.275	32.937.500	10.695.000	10.000.000	70.581.775
Centrafrique	17.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	101.531.837
Comores	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Congo	-	23.250.237	31.110.000	101.600	10.070.000	64.531.837
Côte-D'Ivoire	-	-	-	-	10.700.000	10.700.000
Guinée Conakry	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Mali	6.208.285	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	90.534.337
Niger	25.205.785	33.044.452	31.110.000	-	10.070.000	99.430.237
Rwanda	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Sao Tomé & Príncipe	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Sénégal	25.205.785	33.044.452	-	-	10.700.000	68.959.237
Tchad	-	26.419.837	25.160.000	-	8.000.000	59.000.000
Zaïre	-	-	-	-	10.700.000	10.700.000
					Total	1.004.842.445

Source : Archives nationales du Gabon (ANG), Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de formation en Aviation civile de Mvengué. Arriérés des frais de formation, Année 1990.

Tableau 2 : Arriérés de paiement des frais de formation au CMFAC de Mvengué au 07/06/1990 en FCFA.

À l'analyse du tableau 2, l'on constate que le montant total des facturations des pays et organismes affiliés au CMFAC de Mvengué était de 280 021 500 F CFA. Sur cette base, les recouvrements effectués étaient estimés à 107 162 663 F CFA et restaient à recouvrer

172858837 F CFA. Le Cameroun, le Zaïre et la Camair²³ étaient les seuls États et organismes affiliés qui avaient des arriérés de paiement des frais de formation. Par ailleurs, l'on remarque que les recouvrements réalisés n'ont été exécutés exclusivement qu'en 1987 et 1988. En conséquence, le nombre d'étudiants en formation avait été considérablement revu à la baisse. De manière globale, les arriérés de contributions des États membres et les arriérés de paiements des frais de formation se chiffraient à 1 177 701 275 F CFA en 1989. La reprise normale des activités était conditionnée par le déblocage d'un montant de 313 140 000 F CFA répartis comme suit :

- salaires et charges sociales (arriérés jusqu'en juin 1990) à 172 000 000 F CFA;
- formation (assurances des avions : 68 000 000 F CFA; carburant avions : 23 140 000 F CFA; consommables divers : 10 000 000 F CFA);
- administration et intendance 40.000.000 F CFA²⁴.

De plus, il revenait aux États membres et organismes affiliés d'anticiper sur la poursuite des activités au-delà de juin 1990. Les dépenses y afférentes étaient estimées à 252.000.000 millions F CFA. Les salaires et charges sociales étaient estimés à 120 000 000 F CFA. En matière de formation, le montant exigé était de 92 000 000 F CFA. Les besoins de fonctionnement de l'administration et l'intendance étaient conditionnés par le décaissement de 40 000 000 F CFA.

3.2. Fermeture du CMFAC de Mvengué

Équipé en matériel et en instructeurs pour recevoir chaque année deux promotions d'élèves pilotes et deux promotions d'élèves techniciens tous les 14 mois, le CMFAC de Mvengué, dont la vocation première demeurait la formation initiale, a connu une situation financière difficile au point de mettre un terme à la formation. Après avoir formé quatre promotions d'élèves pilotes et trois promotions

23. Compagnie aérienne nationale camerounaise à cette époque.

24. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Arriérés des contributions des États, Année 1990, *Doc. cité*.

d'élèves techniciens jusqu'en 1988, soit 46 élèves, 21 pilotes dont deux femmes, le Centre a fermé en 1990. Bien que la formation au CMFAC était de qualité en ce qu'elle était reconnue sur le plan africain à travers les promotions des pilotes qui ont été formés à Mvengué, à l'exemple des Cap-Verdiens, du Camerounais devenu pilote du Président Paul Biya, le CMFAC s'est retrouvé dans sur une corde raide²⁵. Lorsque le CMFAC est menacé de fermeture, le Gabon déléguait des émissaires gabonais et le Directeur général du CMFAC auprès des États membres afin de recouvrer les contributions financières. Lors de cette mission, les émissaires avaient engrangé 300 ou 400 millions de francs CFA. Seuls la Côte-D'Ivoire, le Mali et le Zaïre avaient contribué. En outre, l'assèchement de cette manne financière et l'épuisement des voies de recours initiés par le Gabon et le Conseil d'Administration du Centre ont contraint le CMFAC de fermer. Cette situation déplorable a permis au PNUD, partenaire incontesté du Centre, de récupérer leur matériel²⁶. Si l'idée de départ était la mise en œuvre d'un ensemble de moyens permettant de rapprocher au mieux les aspirations et compétences du personnel aéronautique en besoins quantitatifs et qualitatifs des compagnies aériennes d'Afrique noire francophone, et en dépit d'une formation de qualité, le CMFAC a connu des résultats mitigés en termes du nombre d'étudiants formés.

Malgré les efforts consentis par la direction générale de l'école et le pays hôte, dans le but de redonner une dimension internationale au CMFAC de Mvengué en interpellant les États membres sur la nécessité de mettre à jour leurs contributions, le Centre était contraint

25. Akagah Bernadin, Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué, entretien réalisé le 30 juin 2020 à 16 h 15' à son domicile sis à la Cité de la Caisse (Libreville).

26. Akagah Bernadin, Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué, entretien réalisé le 30 juin 2020 à 16 h 15' à son domicile sis à la Cité de la Caisse (Libreville).

de fermer. Plusieurs États membres avaient confondu le mode de fonctionnement de ce Centre commun qui nécessitait un apport financier conséquent de tous les pays ayant signé et ratifié la convention portant création du CMFAC, au détriment de la gratuité, qui était remise en cause. Elle posait par la même occasion le problème de gestion des infrastructures communes africaines. Considéré au départ comme l'instrument de recherche et de documentation pour les États contractants dans les domaines de l'aéronautique, le Centre devait apporter aux pays membres qui en exprimaient le désir, une assistance technique sous forme de missions de consultations et d'études²⁷. Les États membres ont violé les dispositions de la convention citée *supra* en son article 2 et la provenance des ressources du Centre²⁸. Cette situation montre que l'école ferme en raison du tarissement des sources de financement et reflète l'état financier général des États africains au sud du Sahara dont le corollaire est parfois la mauvaise vision des priorités.

Conclusion

Fermé en 1990 pour des raisons d'arriérés de contributions des États membres et organismes affiliés, le CMFAC de Mvengué est un gros gâchis africain. Créé avec la collaboration de l'OACI et du PNUD pour résoudre le problème de main-d'œuvre et formation en personnel aéronautique en Afrique subsaharienne, principalement en Afrique subsaharienne francophone, le CMFAC de Mvengué vit le jour le 16 décembre 1985 à la suite de la Convention portant création de celui-ci, le 26 octobre 1978 à Libreville par les États contractants. À la base de ce dynamisme, il y avait une synergie d'acteurs : d'une part, le pays hôte et, d'autre part, les institutions internationales et continentales représentées par le PNUD, l'OACI et la CAFAC.

27. (Cf. Article 3, alinéa 2), Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué, République gabonaise, p. 3.

28. (Cf. Article 13), Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué, République gabonaise, p. 7.

De fait, de 1983 à 1985, chaque partie prenante a permis la réalisation de ce Centre en consentant de nombreux efforts financiers. Mais les arriérés de contributions des États membres et des organismes affiliés au CMFAC de Mvengué, occasionnaient de graves problèmes de trésorerie. Après presque quatre ans de tergiversations, la fermeture de ce centre fut immédiate au cours du deuxième semestre de l'année 1990.

Sources et bibliographie

Sources orales (informateurs)

N°	Nom et prénom	Date et lieu d'entretien	Profession	Age (ans)
1	AKAGAH Bernadin	Le 30/06/2020 à Libreville	Retraité. Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement Gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué.	75
2	OLIGUI Clément	Le 20/01/2020	Retraité. Ancien Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon.	76

Sources d'archives

Archives Nationales du Gabon

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q4. 19, African Civil Aviation Commission. Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Lettre circulaire n° 85/13 d'Edouard Lombolou, Secrétaire de la CAFAC aux États membres désireux de participer aux activités du Centre, le 18 juillet 1985.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.5, Situation sociale du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note à l'attention de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, le 18 mai 1990.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.17, Réunion consultative des ministres chargés de l'aviation civile de l'Afrique Centrale sur la coopération en matière de transport aérien. Point 1 à l'ordre du jour : Harmonisation de la politique aéronautique en Afrique Centrale, Libreville, le 3-4 juin 1988, 23 p.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7. 58, Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. S.D.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.5, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note du Directeur Général sur la situation financière du C.M.F.A.C., le 22/12/1988, 2 pages.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Personnel en Activité au 07/06/1990.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de formation en Aviation civile de Mvengué. Arriérés des frais de formation, Année 1990.

ANG, Fonds du ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Arriérés des contributions des États, 1990.

Archives du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon

Accord de siège entre le Gouvernement de la République gabonaise et le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué (CMFAC), Libreville, le 31 décembre 1987, 11 pages.

Ministère des Transports. Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale. État des marchés signés dans le cadre du budget d'investissement de l'aviation civile de 1980 à 1990.

Sources imprimées

Études visant à déterminer la contribution que l'aviation civile peut apporter au développement de l'économie nationale des États africains. Projet PNUD/OACI. RAF/74/021, Rapport final, mars 1977, 219 p.

L'Union n° 13244 du mercredi 12 février 2020, 24 p.

Bibliographie

BLANC Emile (Coord.), 2003, *Un demi-siècle d'aéronautique en France. La formation, Tome 1*, Paris, CHEAr/DHAr, 288 p.

ELLA ESSONE Jean-Marie & WALTER Raphaël, 1988, «Infrastructure et formation», WALTER Raphaëlle et OYONNE William (coord.), *Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, Paris, Berger-Levrault, p. 137-151.

Les forgerons de la commune rurale de Guibaré (Province du Bam/Burkina Faso) : origines, statut social, système sociotechnique et mode de transmission des savoir-faire métallurgiques

Noaga BIRBA
Maître de conférences en Archéologie africaine
Université Norbert Zongo salifba2001@yahoo.fr

Batio Amed Ben NIGNAN
doctorant
Université Norbert Zongo
amedbennignan@gmail.com

Résumé : La découverte du fer a profondément transformé la structure sociale des sociétés africaines. Elle a entraîné l'émergence d'un groupe social spécifique : les forgerons constituent une véritable communauté de travailleurs du fer. Ces derniers occupent souvent une position particulière au sein des sociétés traditionnelles. Dans la commune de Guibaré, les forgerons forment un groupe social structuré sous forme de caste, pratiquant l'endogamie. Leur statut est marqué par une ambivalence sociale : ils sont à la fois craints et marginalisés par les autres groupes. Cette étude vise à identifier les différents clans de forgerons, retracer leurs trajectoires migratoires, analyser leur statut social, leur système sociotechnique, ainsi que les modes de transmission des savoir-faire métallurgiques.

Mots clefs : Fer, Forgeron, Statut social, Système sociotechnique, Savoir-faire, *Guibaré*.

Blacksmiths in the rural commune of Guibaré (Bam Province, Burkina Faso): origins, social status, socio-technical system and transmission of metallurgical skills

Abstract: The discovery of iron profoundly transformed the social structure of African societies. It led to the emergence of a specific social group: blacksmiths, a veritable community of iron workers. Blacksmiths often occupy a special position within traditional societies. In the commune of Guibaré, blacksmiths form a caste-like social group, practising endogamy. Their status is marked by social ambivalence: they are both feared and marginalized by other groups. This study aims to identify the various blacksmith clans, retrace their migratory trajectories, analyse their social status, their socio-technical system, as well as the modes of transmission of metallurgical know-how.

Keywords: Iron, Blacksmith, Social status, Sociotechnical system-Knowledge, *Guibaré*.

Introduction

Grâce aux travaux de Jean-Baptiste Kiethéga (2009) et de Noaga Birba (2016) menés dans la province du Bam, nous disposons d'informations précieuses sur les aspects techniques et ethnographiques de la paléoméallurgie du fer. Toutefois, certaines zones, comme la commune rurale de Guibaré, restent encore peu explorées sur les plans archéologique et ethnographique, en raison du manque de fouilles, de prospections et d'études approfondies.

La commune de Guibaré, objet de la présente étude, est l'une des neuf communes de la province du Bam, située dans la région du Centre-Nord du Burkina Faso. Elle comprend treize (13) villages, dont Guibaré constitue le chef-lieu (Carte n° 1). Elle s'étend sur une superficie de 672 km² et partage ses frontières avec cinq autres communes : Rouko au nord, Sabcé au nord-est, Mané à l'est, Bokin au sud-est, et Rambo à l'ouest. Sur le plan physique, la commune se caractérise par un relief dominé par des collines birrimiennes, entaillées de lambeaux de cuirasses latéritiques formant un ensemble schisteux. Elle est soumise à un climat tropical de type nord-soudanien, marqué par l'alternance d'une saison pluvieuse et d'une saison sèche. La végétation y est de type anthropisé, composée de savanes arbustives et herbeuses, de formations agroforestières, ainsi que de plantes rabougries, d'épineux et de quelques espèces arborescentes en périphérie des collines. Le réseau hydrographique, peu dense, est principalement tributaire du bassin versant du Nakambé et de ses affluents.

Les investigations archéologiques menées dans la commune ont révélé l'existence d'une production ancienne du fer, attestée par les nombreux vestiges métallurgiques encore visibles dans le paysage (Photos : n° 1, n° 2, n° 3, n° 4). Toutefois, au-delà des objets en fer et des traces matérielles, ce sont les forgerons eux-mêmes qui méritent une attention particulière en tant qu'acteurs sociaux porteurs de savoirs et de traditions.

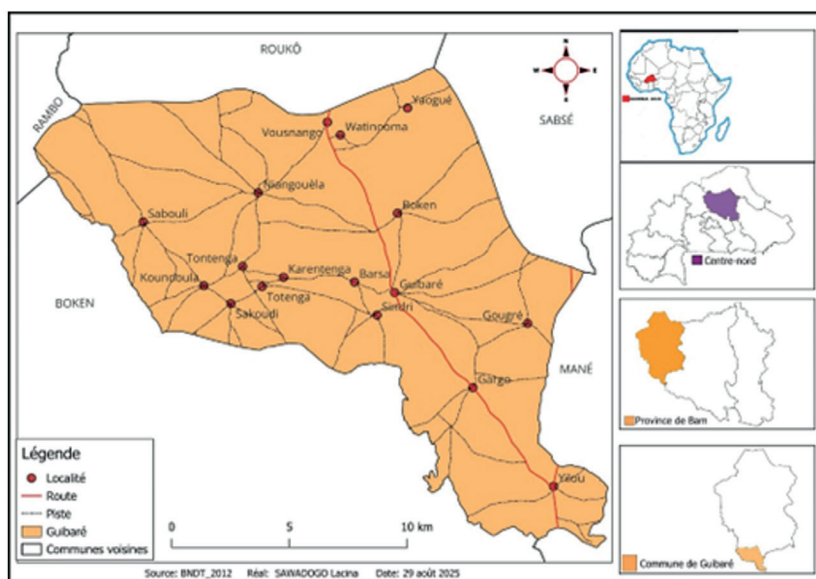
Les enquêtes ethnographiques réalisées dans les différents villages de la commune ont mis en évidence deux grandes phases de peuplement, portées par des groupes d'acteurs distincts. Ainsi, cette étude a pour objectif de comprendre le processus de peuplement des communautés associées à l'ancienne sidérurgie, leur statut social, leur système sociotechnique, ainsi que les modes de transmission des savoir-faire liés au travail du fer. La problématique centrale de cette recherche se formule ainsi : quelle est l'identité des forgerons ayant travaillé le fer dans la commune de Guibaré? De cette interrogation principale découlent plusieurs questions secondaires : quel a été le trajet migratoire des forgerons de Guibaré? Quelle place occupent-ils au sein de la société? Quel est leur statut professionnel? Comment se transmettaient les savoir-faire métallurgiques?

Pour mieux répondre aux questions que soulève cette recherche, nous proposons de structurer nos propos en trois grandes parties. La première partie aborde la question de la méthodologie. La deuxième partie analyse le processus de peuplement des différents acteurs de la sidérurgie ancienne de la zone d'étude. La troisième et dernière partie explore le statut social professionnel des forgerons et les différents modes de transmission des savoir-faire métallurgiques.

1. La méthodologie de l'étude

La méthodologie représente la démarche ainsi que les outils utilisés pour la résolution d'une préoccupation scientifique. Pour résoudre la problématique de l'étude, notre approche méthodologique a consisté à faire appel à diverses sources d'études et à l'élaboration d'une méthodologie de travail. Ainsi, nous avons choisi comme modèle de travail, la collecte et l'exploitation minutieuse des documents écrits, archéologiques et oraux.

D'abord, nous avons consulté diverses sources écrites entrant dans le cadre de notre thème de recherches, car la recherche bibliographique est fondamentale et indispensable à tout travail scientifique. Les documents écrits consultés se résument en des ouvrages, des



Carte 1. Localisation de la commune rurale de Guibaré



Photo 1. Base de fourneau



Photo 2. Ancien puit d'extraction duminerai de fer



Photo 3. Amas de scorie



Photo 4. Fourneau en bon état

Planche 1. Quelques vestiges sidérurgiques identifiés

(Source : Batio Amed Ben Nignan, juillet 2021)

thèses, des mémoires, des rapports et des articles ayant un lien avec les artisans du fer en Afrique et au Burkina Faso en général, et dans la province du *Bam* en particulier.

Ensuite, nous avons entrepris des enquêtes orales dans les différents villages afin d'identifier les différents clans de forgerons. En effet, l'Afrique étant un continent d'oralité, l'historien ou l'archéologue qui veut écrire l'histoire d'une région ne peut en aucun cas faire fi de la tradition orale. C'est fort de ce constat, que nous avons parcouru certains villages de la commune de Guibaré afin de récolter les témoignages oraux. Pour les entretiens, une fiche d'enquête composée d'un certain nombre de questions est élaborée. Cette fiche recouvrait plusieurs points portant sur l'histoire de la mise en place des différents clans métallurgistes, leurs trajets migratoires, les types de fourneaux utilisés pour la réduction du minerai de fer, le mode de transmission du savoir-faire métallurgique et leur relation entre eux et les autres membres de la société. L'enquête a inclus toutes les personnes prêtes à partager des informations. Les forgerons ont été les plus sollicités, mais d'autres groupes sociaux connaissant la sidérurgie directe ont aussi été interrogés.

Enfin, sur le plan archéologique, il s'est agi de mener des prospections afin d'identifier les lieux où les forgerons avaient réalisé les opérations de réduction. Celles-ci ont été faites de façon pédestre. Lors de nos prospections, nous nous sommes munis d'un GPS, d'un appareil photo et du matériel archéologique pour l'enregistrement des sites (tableau 1).

Après la collecte des différentes sources d'informations, nous avons procédé à leur analyse, et leur interprétation critique. À cet effet, nous avons élaboré des fiches en fonction des informations recueillies, ce qui nous a permis de les vérifier, de les comparer, de faire une mise en ordre chronologique et une synthèse des données collectées.

Localisation géographique	Nature des sites	Coordonnées GPS	
		X	Y
Guibaré	Atelier de réduction	0652570	1445890
	Atelier de réduction	0653072	1445054
	Atelier de réduction	0651750	1447650
	Atelier de réduction	0651525	1448056
	Atelier de réduction	0653663	1449214
	Atelier de réduction	0653622	1449153
	Atelier de réduction	0653580	1449236
	Atelier de réduction	0653071	1445050
Koundoula	Atelier de réduction	0641829	1448313
	Ancienne mine de fer	0641563	1448323
Gogré	Atelier de réduction	0648416	1452413
	Atelier de réduction	0648488	1453092
Niangouéla	Atelier de réduction	0645935	1452072
Bokin	Atelier de réduction	0650724	1450063
	Atelier de réduction	0650576	1451015
	Atelier de réduction	0650615	1451015
	Atelier de réduction	0650605	1451050
	Atelier de réduction	0651100	14521717
Sindri	Atelier de réduction	0650711	1445407
	Atelier de réduction	0650711	1445407
	Atelier de réduction	0650725	1445367
	Atelier réduction	06494880	1444963
	Atelier de réduction	0649451	1444954
	Atelier de réduction	0649446	1444983
	Ancienne mine de fer	0649386	1443982
Vousnango	Atelier de réduction	0650171	1455129
	Atelier de réduction	0650039	1454932
	Atelier de réduction	0650040	1454945

Tableau 1. Les différents sites sidérurgiques identifiés

2. Les acteurs de la sidérurgie dans la commune rurale de Guibaré

Les investigations ethnohistoriques ont permis d'identifier deux grandes phases de productions marquées par des acteurs différents. La première phase, qui prend fin vers le XV^e siècle, est marquée par des sites sans grande ampleur de production. Très probablement, la production semblait être destinée à une consommation locale. Les structures de réduction de cette période sont toutes à ventilation naturelle. Les acteurs de cette phase de production sidérurgique sont les métallurgistes *prénakomse*¹.

La deuxième phase commence à partir du XVI^e siècle. On va assister à une mutation technique au niveau des structures de réduction à travers l'introduction des fourneaux à ventilation forcée et l'usage continu de fourneaux à ventilation naturelle. Cette seconde phase de l'activité sidérurgique est assurée par les métallurgistes *Moose*.

2.1. Les métallurgistes *prénakomse* : les *Kibse-Dogons* ?

Lors des enquêtes orales, beaucoup de vestiges sidérurgiques découverts ont été attribués aux «gens d'avant». Dans pratiquement tout le *Moogho*, nous rencontrons cette situation où les anciennes cultures matérielles auxquelles les populations actuelles ne s'y identifient pas sont attribuées aux «gens d'avant» (T. H. Kiénon-Kaboré, 1998 ; J. B. Kiéthéga, 2009). À la question de savoir qui sont les «gens d'avant», les populations actuelles nous informent qu'il s'agit des populations qui occupaient cette zone avant leur arrivée.

L'histoire du peuplement de la région montre qu'avant l'arrivée des conquérants *nakomse*², nous étions face à une population hétérogène composée de *Ninsi*, de *Kibse-Dogon*, et de *Yônyônse*. Parmi cette popu-

1. Les populations *prénakomse* sont les peuples qui ont occupé le territoire qu'occupent aujourd'hui les *moose*. La borne chronologique du XV^e siècle est une période qui correspond à l'arrivée des conquérants *Nakomse* sur les territoires actuels du Burkina Faso. Leur arrivée transformera le paysage politique et social de tout le bassin de la Volta.

2. Les *Nakomse* sont des guerriers venus du Ghana actuel. Ils vont imposer leur loi sur tout le bassin de la Volta

lation hétérogène ; existaient des acteurs qui avaient une maîtrise des techniques de réduction du minerai de fer en métal. Au regard de cette hétérogénéité, nous avons préféré le concept de métallurgistes *prénakomse* en lieu et place du terme « gens d'avant ». Par métallurgistes *prénakomse*, nous entendons désigner tous les peuples qui ont produit le fer avant l'arrivée des métallurgistes *moose* dans la commune rurale de Guibaré.

Nous savons par le biais des travaux de Martial Halpougou (1985) sur le peuplement *prédagomba*, que les populations qui occupaient le bassin de la Volta avant l'arrivée des *Nakomse* n'ont pas toutes produit du fer. Les métallurgistes étaient exclusivement les *Ninsi* et les *Kibse-Dogon*. Dans la commune rurale de Guibaré, les sources orales attribuent également les vestiges sidérurgiques antérieurs au XVI^e siècle aux *Kibse-Dogon*. Ces derniers sont considérés comme les premiers occupant des territoires actuels de la commune rurale de Guibaré avant l'arrivée des *Moose nakomse* et seraient d'origine mandé (Y. Sankara, 2011 ; M. Izard, 1971). Cependant, face aux pressions des *Moose*, les *Kibse-Dogon* vont migrer vers les falaises de Bandiagara. Les travaux de nombreux chercheurs sur les *Dogon* des falaises de Bandiagara confirment une migration en provenance du pays *moaga*. Selon Caroline Robion-Brunner (2008), des chercheurs hollandais qui ont étudié des cultures matérielles anciennes dans les falaises de Bandiagara ont distingué quatre phases culturelles. La dernière phase culturelle datée entre le XVe et le XVIe siècle (Phase 4/Tellem/récent dogon) se caractérise par des changements dans la culture matérielle et dans les rites funéraires. En citant Bedaux, Caroline Robion - Brunner considère les modifications comme preuve de l'arrivée dans la falaise d'une nouvelle population qui serait les *Dogon*. Pour Anne Mayor (2005, p.149), l'arrivée des Dogons dans les falaises de Bandiagara s'est faite en deux phases : une première entre 1230 et 1430 AD, et la seconde à partir du XV^e siècle. La deuxième vague de *Dogon* serait venue du pays *moaga* car, vers la fin du XV^e siècle, du côté sud-est - dans la région du Yatenga -, les *Dogon* résistent farouchement

à la pression des guerriers *moaga* (C. Robion-Brunner, 2008, p. 90). Ces envahisseurs finissent par refouler les *Dogon* du Yatenga et de la plaine du Séno en direction de la falaise.

Au regard de ces quelques informations collectées, on peut conclure sans se tromper que les *Kibse-Dogon* de la commune rurale de Guibaré, ont migré vers les falaises de Bandiagara à la suite des pressions que les guerriers *nakomse* exerçaient sur eux. Dans leur reflux vers les falaises, ils vont laisser derrière eux des vestiges sidérurgiques, témoins de leur maîtrise des techniques de réduction du minerai de fer.

2.2. Identité et origine des différents clans de forgeron *moose*

La commune rurale de Guibaré à l'instar des autres zones de la province du Bam a connu au cours de son histoire sidérurgique l'installation de plusieurs clans de forgerons *moose* venus des provinces frontalières (Carte n° 2). Appelés «*Sāaba*» en langue locale *moore*, les métallurgistes *mooses* de Guibaré ont des patronymes et des origines qui diffèrent. Les enquêtes orales nous ont permis de recenser au total cinq grandes familles de forgerons que sont les *Zango*, les *Kindo/Kinda*, les *Zagré*, les *Kané*, et les *Gamsonré*.

2.2.1. Les forgerons *Zango*

Les forgerons *Zango* résident dans le village de *Koundoula*, village situé à l'ouest de la commune. Selon la tradition orale, les *Zango* seraient les premiers forgerons à s'installer dans ce village. Ils viendraient de la localité de Laye³. Le mobile de leur migration serait dû à une mésentente entre leur ancêtre et le roi de l'époque. Selon Souleymane *Zango*⁴, de *Laye*, leur ancêtre s'est d'abord installé à Tema. Il nous rapporte ces propos :

3. Laye est un village de la Province du *Kourvégo*, situé dans la région du Plateau-Central.

4. Zango Souleymane, le 21 juillet 2021 à *Koundoula*

Le chef de Tema qui avait besoin de forgeron a accordé l'asile à notre ancêtre. C'est ainsi que notre ancêtre va s'installer à Tema et se mettre au service du roi durant un bout de temps. Mais notre ancêtre va commettre une erreur qui va entraîner une brouille entre lui et le roi de Tema. Il aura des relations intimes avec la fille du roi de Tema. Ce dernier va se mettre en colère et demander à notre ancêtre de quitter Tema. De Tema, notre ancêtre va encore migrer et ira s'installer dans le village de Niangouéla où il sera mal accueilli. Il va donc de nouveau migrer et s'installer ici à Koundoula. À son arrivée, il va croiser le fondateur du village de Koundoula appelé Zana. Ce dernier qui venait de s'installer nouvellement avait besoin d'un forgeron.

Les forgerons Zango sont donc originaires du village de Laye. Dans son trajet migratoire, l'ancêtre de ce clan forgeron va résider à Tema, ensuite Niangouéla avant de s'installer définitivement à Koundoula. Aujourd'hui, avec l'arrêt de la production du fer, ce clan forgeron pratique uniquement le travail de la forge.

2.2.2. Les forgerons *Kindo* ou *Kinda*

Les forgerons qui ont pour patronyme *Kinda* ou *Kindo* seraient des *Moose nakomse* qui ont connu une situation de changement d'identité lignagère. Le patronyme *Kindo* ou *Kinda* serait donc un nom d'adoption. À ce propos, Michel Izard (1983, p. 260) écrit :

C'est à Gambo, dans une région riche en minerai de fer, qu'a pris naissance le phénomène du changement de statut transformant des *nakomse* (en l'occurrence de la descendance de Naaba Rismo) en forgerons, ceux-ci portant le soudre spécifique Zalle ou le soudre très commun *Kindo*. Il renchérit en disant : «*Kindo* est un sondré (patronyme) classificatoire désignant des *Nakomse* devenus forgerons, lors des toutes premières formations politiques mossi, notamment au temps de Nāaba Rimso et de Nāaba Wūmtané (M. Izard, 1983, p. 270).

Les métallurgistes *Kinda* sont donc des *Moose nakomse* qui ont migré du *Yatenga* vers la province du Bam. Les raisons de leur changement d'identité et de leur dispersion du *Yatenga* seraient dues à des querelles de successions entre princes *nakomse* et à des exactions que les

rois du Yatenga leur auraient infligées. En effet, dans la première moitié du XVI^e siècle *Nāaba Rimso* du Yatenga, le frère aîné de *Nāaba Wumtanengo* aurait établi une des premières chefferies Moose à *Gāmbō*. Cette chefferie avait les caractéristiques d'une formation politique régionale. Les forgerons *Kindo* seraient les descendants de *Nāaba Rimso*. Ses successeurs, *Nāaba Wumtanengo* et son fils *Nāaba Antugum* auraient écarté tous ses descendants du pouvoir et auraient exercé des exactions atroces à l'endroit des artisans du royaume dont les forgerons. C'est ainsi que les forgerons *Kindo* qui étaient à l'origine des *Moose nakomse* auraient tissé des relations avec les forgerons *Dogon* du Yatenga et se seraient convertis au métier de la forge et auraient migré en grande partie vers la province du Bam.

Les forgerons *Kinda* de la commune rurale de Guibaré seraient venus de la région du Yatenga en passant par le *Jelgoj*⁵. Dans leur trajet migratoire, la famille *Kinda* serait passée par les villages de *Rouni*, *Koulniéré* et *Yilou* avant de s'installer à *Guibaré*. Selon *Kimandé Kinda*⁶, leur famille n'a pas réduit le minerai à *Guibaré*, mais plutôt dans le village de *Sindri*. À *Sindri*, Madi Ouédraogo⁷ nous confirme exactement que les vestiges métallurgiques présents dans le village sont l'œuvre des forgerons *Kinda*. Cependant, à la question de savoir les raisons du choix du village de *Sindri* comme lieu pour effectuer les opérations de réduction, les métallurgistes affirment que la colline sur laquelle le minerai de fer était extrait était de bonne qualité. C'est donc la richesse du minerai de fer de *Sindri* qui amenait les forgerons *Kinda* à se déplacer dans ledit village pour effectuer les opérations de réduction.

2.2.3. Les forgerons *Gamsonré*

L'origine de ce lignage forgeron daterait de la fondation du royaume de *Rissiam*⁸ au début XVI^e siècle.

5. Kinda Kimandé, le 22 juillet 2021 à *Guibaré*.

6. Kinda Kimandé, le 22 juillet 2021 à *Guibaré*.

7. Ouédraogo Madi, le 16 février 2022 à *Sindri*.

8. Le royaume de *Rissiam* est une ancienne entité politique *moaga*, situé dans la province du Bam, dans le centre nord du Burkina Faso.

Ils seraient venus avec *Naaba Tasgo*, fondateur du royaume de *Rissiam*.

Les forgerons *Gamsonré* résident au quartier *Piissin* de *Guibaré*. Selon les informations collectées auprès de cette famille, ils seraient originaires de *Loumbila*⁹. Selon *Gamsonré Sidiki*¹⁰, après avoir quitté *Loumbila*, la famille *Gamsonré* aurait séjourné dans le village de *Hore*¹¹ et *Yilou* avant de s'installer définitivement à *Guibaré*. Dans toutes les localités où cette famille serait passée, elle aurait réduit le minerai de fer.

Les forgerons *Gamsonré* sont au service du roi. Par exemple, dans le royaume de *Rissiam*, le chef forgeron fait partie des sept membres du collège électoral qui élise le nouveau roi. Lors de l'intronisation ce celui-ci, les forgerons *Gamsonré* lui offrent un sabre et une lance comme présents.

2.2.4. Les forgerons *Kané*

Les forgerons *Kané* constituent un groupe important de métallurgistes dans la commune rurale de *Guibaré*. Selon les sources orales, ils seraient d'origine mandée. Maurice Delafosse (1912, p. 277) situe l'arrivée de ce groupe au Yatenga sous le règne de *Naaba Nabasséré*. Ils étaient des commerçants, des teinturiers d'origine *Sonraï*. Aux dires des traditions orales, c'est une fraction de ce groupe *maranga* (pl. *maranse*) qui a migré dans le Bam et a changé de patronyme et de profession. Mais nous ignorons les raisons de leur départ du Yatenga.

Les investigations historiques dans le Bam, nous permet de constater que l'arrivée des métallurgistes *Kané* se serait faite en trois phases :

- la première vague, serait arrivée autour du début du XVII^e siècle et se serait installée à *Sigvoussé*;
- la deuxième est celle des forgerons *Kané* qui se sont installés à *Kangrin*

9. Localité située à environ une dizaine de kilomètres de Ouagadougou.

10. Gamsonre Sidiki, le 21 juillet 2021 à *Guibaré*.

11. Village relevant de la commune de *Tikaré*, commune voisine de *Guibaré*.

3. Le forgeron dans la société *moaga* de Guibaré : Statut social, système sociotechnique et transmission du savoir-faire métallurgique

L'étude sur le statut social et le système sociotechnique des acteurs du fer de la commune rurale de *Guibaré* s'est faite uniquement sur les métallurgistes *mosse*. Ces derniers sont les seuls qui offrent des possibilités d'études. Au regard du manque de données écrites sur les métallurgistes *prénakomse*, il est difficile de donner leur statut social et leur système sociotechnique. Par contre, les descendants des anciens métallurgistes, voire les derniers métallurgistes *moose* ont toujours en mémoire le rôle qu'ils jouaient au sein de la société *moaga*.

3.1. Le Statut social des forgerons *moose* de Guibaré

Les sociétés africaines ont accordé aux travailleurs du fer des statuts qui variaient selon les communautés. Selon Jean-Baptiste Kiethéga (2009, p. 422), au Burkina Faso :

En sériant les réactions collectives devant le personnage du forgeron, on peut les rassembler sous trois formes de statuts différents avec des nuances intermédiaires. Certains bénéficient d'une réaction collective approuvative, leur conférant un statut supérieur. Dans cette catégorie, se rangent métallurgistes et forgerons du Bwamu et du Moogo. Pour d'autres, la réaction collective est contemptrice et engendre un statut social inférieur. C'est le sort des travailleurs de fer du Yatenga et des Vonons du pays sénoufo. Enfin, une troisième catégorie rassemble les métallurgistes et forgerons de tout l'espace djugu et seulement les métallurgistes numu. Tous ceux-là s'intègrent dans des sociétés égalitaires qui éprouvent une crainte à leur endroit sans développer des attitudes d'estime particulière ou de réprobation.

Les données orales collectées dans la commune de Guibaré permettent de constater que les forgerons vivent dans un système de caste pratiquant l'endogamie. La société porte sur eux un regard ambivalent. Les forgerons sont en effet d'une part, marginalisés, méprisés et d'autre part respectés et craints. Leur marginalisation et mépris

est dû à des raisons économiques. En effet, le forgeron était celui qui maîtrisait les techniques de production du fer. Cette maîtrise technique lui octroyait une certaine richesse qui lui conférait une certaine supériorité par rapport aux autres communautés. Cela lui conférait une place enviable dans la société.

À l'opposé du mépris, le forgeron est souvent respecté et craint. Ce respect et cette crainte qui lui sont voués peuvent s'expliquer par le fait qu'il maîtrise le mystère du feu et du fer ainsi que toutes les techniques nécessaires pour obtenir du fer à partir du minerai de fer. Dans les sociétés occidentales africaines, maîtriser les techniques sidérurgiques relevait du surnaturel, donc d'une communication avec le monde céleste. Cette capacité du forgeron à entrer en contact avec le surnaturel va lui conférer une position d'être supérieur dont la résultante est le respect et la crainte. Ce regard ambivalent de la société sur le forgeron à Guibaré est identique à celle de la société des *Mberi* dans le sud du Tchad. Selon Clison Nangkara (2020, p. 161-162), dans cette société, le forgeron «est vu comme un guérisseur, un bienfaiteur, mais la même société le considère comme un malfaiteur, un sorcier».

En plus, leur maîtrise de l'art du feu confère aux forgerons de Guibaré un rôle de thérapeute, de médiateur et de pacificateur. En effet, le forgeron était connu pour son rôle de guérisseur et cela perdure jusqu'à nos jours. Ainsi, on ne manque pas d'entendre des prénoms comme «*sāaba*», «*sā-poaka*», «*kudgu*», «*kud-bila*». De ce fait, certains couples stériles se confient à la forge pour avoir un enfant. Si leurs vœux se sont réalisés, l'enfant porte systématiquement l'un de ces noms précités. Outre cela, l'eau contenue dans la cuvette de trempage à la forge soigne de nombreuses maladies. Des maux d'yeux à ceux d'oreille en passant par les maux de ventre sont tous traités par cette eau¹³. Également, le forgeron étant en symbiose avec la nature avait une parfaite maîtrise sur le pouvoir guérisseur des plantes. Il les utilisait à des fins médicinales dans la société.

13. Zango Souleymane, le 22/07/2021 à Kououndoula.

En ce qui concerne son rôle de médiateur et pacificateur, il s'observe à deux niveaux. D'une part, la médiation du forgeron intervient entre les humains et d'autre part, cette médiation se fait entre la nature et les humains. Le forgeron est sollicité pour implorer le pardon de diverses manières lorsqu'il y a des différends qui surgissent dans la société. Son pouvoir lui accorde le privilège d'être écouté par quiconque à qui il adresse la parole. Ainsi dit-on dans la légende courante : « *Le pardon du forgeron ne se refuse pas* ». Le forgeron de par sa maîtrise des secrets de la nature est celui qui intervient entre cette dernière et les humains. Par exemple, lorsqu'il y a la foudre, il faut l'intervention du forgeron avant toute personne.

3.2. Le Système sociotechnique des métallurgistes moose de Guibaré

En Afrique, le terme forgeron recouvre plusieurs définitions, et en fonction des zones géographiques, on identifie différents systèmes techno-économiques. En effet, plusieurs auteurs qui ont mené des recherches sur la sidérurgie dans certaines régions d'Afrique mettent en évidence plusieurs acteurs dans le processus de la chaîne opératoire.

En se basant sur les travaux de Bruno Martinelli menés au Mali, au Togo et au Burkina Faso de 1982 à 2002, et ceux de Olivier Langlois (2006) au Cameroun, on identifie trois systèmes sociotechniques ou système techno-économiques :

- un système dualiste dans lequel les opérations de réduction et de forge sont systématiquement conduites par des groupes distincts ;
- un système unitaire dans lequel les opérations de réduction et de forge sont assurées par les mêmes acteurs appelés fondeurs-forgerons
- un système mixte dans lequel des opérations de réduction sont menées indifféremment par des forgerons et des agriculteurs.

En s'inspirant de cette classification, on constate qu'au Burkina Faso, et selon les communautés, on distingue un système dualiste et un système unitaire. En pays *bwa*, on distingue un système dualiste. Les travaux de Elisée Coulibaly (2006, p. 362) sur la métallurgie ancienne du fer dans le *Bwamu*, ont permis de distinguer deux principales catégories de forgerons. D'une part, il y a les *kaani* bâtisseurs de fourneau ; ils sont les métallurgistes et ce sont eux qui assurent la réduction du minerai de fer et d'autre part il y a les *kaani* qui travaillent à la forge ; ils sont forgerons et ce sont eux qui forgent le métal. En revanche, dans le Bulkiemdé, on distingue un système unitaire, où les opérations de réduction et le forgeage du métal sont assurés par les mêmes acteurs. Timpoko Hélène Kiénon-Kaboré (1998, p. 150-151) souligne cela en ces termes : «Au Bulkiemdé, le terme forgeron désigne le métallurgiste et l'artisan. Il n'y a pas de division professionnelle du travail pendant la chaîne opératoire de la métallurgie directe du fer».

Dans la commune rurale de *Guibaré*, les acteurs de la sidérurgie sont unanimes sur le fait qu'il n'y a pas de division professionnelle du travail pendant la chaîne opératoire de la métallurgie directe du fer. La production du fer et sa transformation à la forge sont entre les mains d'un même groupe de personnes. Les métallurgistes de la commune rurale de Guibaré sont donc dans un système unitaire. L'absence de division professionnelle du travail du fer chez les métallurgistes *moose* de *Guibaré* s'explique par le fait qu'ils sont arrivés du Yatenga et du *Moogho* central avec leurs savoir-faire sidérurgiques. Ils connaissaient déjà les techniques de réduction et de forgeage. Tout comme ces deux régions métallurgiques, l'artisan du feu est à la fois métallurgiste et transformateur d'objets métalliques. Ainsi, ils auraient plutôt poursuivi, dans leur nouveau contexte d'implantation, une activité qu'ils pratiquaient auparavant.

3.3. Le processus d'apprentissage de l'activité métallurgique

Le savoir-faire métallurgique est une technique qui n'était pas permise à toute personne. Il n'était enseigné qu'au forgeron par le fait du système endogamique adopté par les travailleurs du fer. En effet, la maîtrise des techniques de réduction du minerai et la transformation de la loupe requièrent un long processus d'apprentissage. Selon la tradition orale, cet apprentissage débute à la forge et se fait dès le jeune âge. L'apprenti commence en tant que souffleur avec le dispositif de soufflerie. Dès cet instant, il observe attentivement les faits et gestes du maître forgeron et de son aide. La maîtrise de cette étape se traduit souvent par une parfaite combinaison des jeux de soufflet qui peut se percevoir comme un chant. Seuls ceux qui ont la maîtrise comprennent les paroles qu'émet le son des soufflets. Ainsi, le souffleur à ce moment est capable de modeler le rythme du vent qui pénètre le foyer sans avoir du mal. Il apprend à cette même étape la taille des manches des outils.

Après avoir maîtrisé cette étape, l'apprenti passe au grade de l'aide-forgeron. Là également, il martèle selon l'orientation du maître forgeron. Il commence à réaliser les instruments moins complexes et à les réparer. C'est l'étape qu'il maîtrise parfaitement la taille des manches des outils et l'élaboration des collecteurs. Pendant ce temps, il apprend les rites incantatoires et débute l'élaboration de quelques outils complexe¹⁴. Cette étape franchie, il devient le maître forgeron et peut diriger des opérations de forgeage. C'est après avoir maîtrisé les activités de la forge que l'on s'initie à celles de la réduction du minerai¹⁵.

Conclusion

Au terme de notre travail, la commune rurale de Guibaré fut jadis un important centre de production sidérurgique. Aujourd'hui, les témoins de cette ancienne industrie sont encore inscrits dans le

14. Zango Souleymane, le 22/07/2021 à *Koundoula*.

15. Kané Madi, le 23/07/2021 à *Guibaré*.

paysage. Les enquêtes ethnographiques parviennent plus ou moins à identifier les acteurs de cette ancienne production du fer. À l'état actuel de la recherche, deux grands acteurs de la sidérurgie ont été identifiés. Les premiers acteurs sont des métallurgistes *prénakomse* dont la tradition orale soutenue par les preuves archéo-sidérurgiques les identifie comme étant les présumés *Kibse-Dogon*. Leur activité sidérurgique s'arrête vers la fin du XV^e siècle. Le deuxième groupe de métallurgistes, ce sont les *moose*. Les clans identifiés sont : *Zagré, Kané, Kinda, Zango, Gamsonre*. Ces acteurs sont à la fois métallurgistes, maîtres de la réduction du minerai en loupe de fer et artisan, transformateur du métal en objets finis. Au sein de la société, ils ont dans un système de caste et pratiquent l'endogamie. Leur maîtrise des techniques sidérurgiques leur offre un regard ambivalent : ils sont à la fois craints et méprisés. Ce qui leur confie également un rôle de thérapeute, de médiateur et de pacificateur.

Sources orales et bibliographie

Sources orales

Numéro d'ordre	Noms	Prénoms	Âge	Statut social	Date de l'enquête
1	GAMSONRE	Sidiki	81 ans	Forgeron	21/07/21 à Guibaré
2	KANE	Madi	72 ans	Forgeron	23/07/21 à Guibaré
3	KANE	Hamidou	65 ans	Forgeron	23/07/21 à Guibaré
4	KINDA	Kimande	73 ans	Forgeron	17/02/22 à Guibaré
5	KINDA	Alassane	45 ans	Forgeron/ Cultivateur	22/07/21 à Koundoula
6	OUEDRAOGO	Madi	46 ans	Cultivateur	16/02/22 à Sindri
7	SAWADOGO	Antoine	59 ans	Chef de Kasserie	22/07/21 à Nianguéla

8	ZAGRE	Salam	68 ans	Forgeron	25/07/22 à Guibaré
9	ZANGO	Souleymane	85 ans	Chef Forgeron	22/07/21 à Koundoula
10	ZAGRE	Salam	68 ans	Forgeron	25/07/22 à Guibaré

Références bibliographiques

BAKROBENA Lebarama, 2015, *Les savoirs techniques des forgerons de Bitchabé (pays Bassar, Nord Togo) : approche ethnoarchéologique*, Mémoire de master en archéologie, Université de Lomé.

BIRBA Noaga, 2016, *La sidérurgie ancienne dans la province du Bam (Burkina Faso) : approches archéologiques, archéométrique et ethno historique*, Thèse de doctorat en archéologie de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne.

BIRBA Noaga, 2022, «Approche ethnoarchéologique de la métallurgie du fer au Burkina Faso : cas de la forge dans la commune de Réo», *Revue SIFOE* n° 17, juin 2022, pp. 15-30.

COULIBALY Elisée, 2006, *Savoirs et savoir-faire des anciens métallurgistes d'Afrique. Procédés et techniques de la sidérurgie directe dans le Bwamu (Burkina Faso et Mali)*, Paris, Éditions Karthala.

COULIBALY Pon Jean Baptiste, *Archéologie en pays tuisan (Burkina Faso) : vestiges anciens et actuels de l'occupation humaine*. Thèse de doctorat unique, Archéologie, Université Paris I Panthéon-Sorbonne et Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO.

DELAFOSSSE Maurice, 1912, *Le Haut-Sénégal-Niger, tome 1, le pays, les peuples, les langues*, Éditions Maisonneuve-Larousse.

HALPOUGDOU Martial, 1985, *Approche du peuplement pré-dagomba du Burkina Faso : Les yōnyōōse et les Ninsi du Wubri-tenga*. Mémoire de Maîtrise en Histoire et Archéologie, Université de Ouagadougou.

IZARD Michel, 1983, «Le royaume du Yatenga et ses forgerons : une recherche d'histoire du peuplement. (Haute – Volta)», *Métallurgies Africaines. Nouvelles contributions*. Paris : Mémoire de la Société des Africanistes, 9, p. 253-279.

KIETHEGA Jean Baptiste, 2009 , *La métallurgie lourde du fer au Burkina Faso. Une technologie à l'époque précoloniale*, Paris, Éditions Karthala.

KIENON Timpoko Hélène 1998, *La métallurgie ancienne du fer au Burkina Faso : approche ethnologique, historique, archéologique et métallographique : un apport à l'histoire des techniques en Afrique*, Tome 1, Thèse de doctorat en archéologie, Université de Paris I Panthéon Sorbonne.

LANGLOIS Olivier, 2006, «De l'organisation bipartite du travail du fer dans les monts Madara septentrionaux», *Techniques et cultures*, 46-47, p. 175-209.

MARTINELLI Bruno, 1998, «La mémoire en travail. À propos de la forge au Burkina Faso», *Les Territoires du Travail*, p. 65-76.

MARTINELLI Bruno, 1995, «Transmission de savoir et évolution des techniques métallurgiques dans la boucle du Niger», *La transmission des connaissances techniques, Actes des tables rondes d'Aix-en - Provence*, Avril 1993 -Mai 1994, Aix-en Provence, Publications de l'Université de Provence, Aix-en-Provence, p. 163-188.

MARTINELLI Bruno, 1996, «Sous le regard de l'apprenti - Paliers de savoir et d'insertion chez les forgerons Moose du Yatenga (Burkina Faso)», *Techniques et cultures*, 58, p. 9-47.

MAYOR Anne, 2005. *Traditions céramiques et histoire du peuplement dans la Boucle du Niger (Mali) aux temps des empires précoloniaux*. Thèse de doctorat, Université de Genève.

NANGKARA Clison, 2020, «La sidérurgie de transformation chez les Mberi au sud du Tchad : forge, forgeron et société», *Annales de l'Université de Moundou, serie A -Flash Vol.7 (3)*, p. 155-170.

NIGNAN Batio Ben Amed, 2024, *Vestiges sidérurgiques dans la commune rurale de Guibaré : Inventaire, étude technologique et identité des acteurs*, Mémoire de Master, Université Norbert Zongo.

ROBION-BRUNNER Caroline, 2008 *Vers une histoire de la production du fer sur le plateau de Bandiagara (pays dogon, Mali) durant les empires précoloniaux : Peuplement des forgerons et traditions sidérurgiques*. Thèse de Doctorat, Préhistoire et Archéologie, Université de Genève.

L'impact de la céramique dans le tissu socioéconomique de la ville de Bouaké

Mitanhantcha YEO
Enseignant - Chercheur
Maitre-Assistant

Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
mitantcha@gmail.com

Résumé : Le dynamisme économique d'une région dépend de plusieurs facteurs, dont les ressources naturelles, humaines et les secteurs d'activités. Ainsi, à Bouaké, la céramique qui est classée dans la catégorie des arts et qui appartient au secteur de l'artisanat participe au rayonnement de l'économie de ladite localité. À travers leur circuit commercial qui gagne du terrain, les acteurs de ce secteur sont presque sur tous les marchés de la ville et même aux abords des routes de quartiers. Les retombées financières de cette activité constituent un apport non négligeable pour l'économie de Bouaké. L'objectif de cette étude est de montrer la contribution des céramiques dans le tissu économique de Bouaké. La consultation des sources écrites et enquêtes de terrains nous ont permis de comprendre que la céramique participe au rayonnement de l'économie de Bouaké.

Mots clés : Production céramique, Tissu économique, Bouaké, Céramique, Côte d'Ivoire.

The impact of ceramics on the socio-economic structure of Bouake

Abstract: A region's economic dynamism depends on a number of factors including its natural and human resources and its business sectors. In Bouake for example ceramics, which is classed as an art and belongs to the crafts sector, is helping to boost the local economy. Through their commercial circuit which is gaining ground the players in this sector are to be found in almost every market in the city, and even on the sides of local roads. The financial spin-offs from this activity make a significant contribution to Bouake's economy. The aim of this study is to show the contribution of ceramics to the economic fabric of Bouake. Consultation of written sources and field surveys have enabled us to conclude that ceramics contributes to Bouake's economy.

Keywords: Ceramic production, Economic fabric, Bouake, Ceramics, Ivory Coast.

Introduction

Situé au centre de la Côte d'Ivoire, Bouaké s'étend sur une superficie de 4651,2 km². Chef-lieu de département, ladite localité est limitée au nord par le département de Katiola, au sud par le département de Tiébissou, à l'est par le département de M'Bahikro et à l'ouest par le département de Béoumi (cf. carte). Avec un sol généralement argileux et propice à la production céramique (Monographie de la sous-préfecture de Brobo, non publié : 1), Bouaké est majoritairement peuplé par les Baoulé, peuple venu du Ghana et appartenant au grand groupe akan (A. R. Kouamé, 2012, p. 21). Connue dans presque toutes les régions (T. Sanogo, K. S. Kouassi, 2016, p. 10), l'art de la terre cuite qui demeure une affaire de femmes figure parmi les activités pratiquées à Bouaké. Ainsi, en parcourant les différents marchés de la ville, nous dénombrons une diversité d'acteurs et de produits. À travers la vente des céramiques, les commerçantes arrivent à engranger des fonds importants qui sont, par la suite, injectés dans l'économie locale. La réorientation des fonds issus de la commercialisation des céramiques concourt à l'épanouissement des femmes. Celles-ci, en plus de se réaliser, contribuent au bien-être de leurs familles, communautés et localités. Grâce à leur effort, le secteur de la céramique occupe une place importante dans le domaine de l'artisanat.

Cette approche des femmes participe considérablement au dynamisme économique de Bouaké tout comme les autres secteurs économiques.

L'objectif de ce travail est de montrer la contribution des céramiques dans l'économie de Bouaké ; laquelle ville constitue un pôle commercial important du pays.

Les caractéristiques des céramiques de Bouaké, les acteurs, le transport des céramiques et l'importance des produits céramiques dans l'économie de Bouaké constitueront les axes d'analyses.



Carte 1. Localisation de la ville de Bouaké

1. Méthodologie

Pour la collecte des données, nous avons effectué une recherche documentaire et des enquêtes de terrain afin de mieux traiter la question.

1.1. Recherche documentaire

La recherche documentaire nous a permis de parcourir un certain nombre de documents relatifs à notre thématique. Elle s'est déroulée dans plusieurs centres de documentation, dont la bibliothèque du Campus 1 de l'Université Alassane Ouattara, la bibliothèque Jacques Aka de Bouaké et l'Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africaine ainsi que le Centre de Recherche et d'Action pour la Paix. Ces différentes recherches en bibliothèque, jointes aux recherches sur internet, ont été utiles pour la collecte des documents. Le dépouillement de ceux-ci nous a permis de poser les jalons de l'enquête de terrain.

1.2. Enquêtes de terrain

Avant la réalisation des entretiens avec les commerçantes de céramiques, nous avons rencontré leur première responsable afin d'obtenir une autorisation. Une fois acquise, nous avons parcouru vingt-trois marchés afin de nous imprégner de leur réalité. Cela a permis de connaître les principaux acteurs, les grands points de vente, les retombées financières, etc.

Le second volet des enquêtes a porté sur l'observation de la typologie des céramiques commercialisées. Enfin, nous avons suivi sur une longue période les vendeuses de céramiques dans les marchés commercialisant leurs produits ainsi que les différentes structures d'épargne avec lesquelles elles collaborent. Toute cette démarche a contribué à l'obtention des résultats.

2. Résultats

Correspondant à l'objectif, l'étude s'articule autour de trois axes dont le premier s'intéresse aux caractéristiques des céramiques et de leur provenance.

2.1. Caractéristiques des céramiques de Bouaké

2.1.1. Les différents types de céramiques de Bouaké

À Bouaké, plusieurs types de céramiques sont vendus parmi lesquels figurent les céramiques rituelles et médicinales. Concernant les céramiques rituelles, elles occupent une place importante dans de nombreuses cultures en Côte d'Ivoire (A. S. Yapi, K. S. Kouassi, 2024, p. 6). Ces céramiques sont souvent utilisées dans des pratiques religieuses, spirituelles et cérémonielles. Elles servent à différentes fins telles que la purification, la communication avec les esprits, la protection contre le mal, la guérison, ou encore le renforcement des liens sociaux et familiaux. Les céramiques rituelles sont également utilisées dans des rites funéraires pour accompagner les défunts dans l'au-delà. Cette catégorie de céramiques est souvent fabriquée avec des techniques particulières relevant du sacré¹. Considérées comme des objets sacrés, elles sont traitées avec respect par les membres de la communauté. En un mot, les céramiques rituelles jouent un rôle important dans les pratiques traditionnelles et spirituelles des différentes cultures africaines, en tant qu'objets de culte, de protection et de communication avec le monde spirituel.

Quant aux céramiques médicinales, elles constituent des accessoires idéaux utilisés dans différentes cultures à des fins médicales, rituelles ou thérapeutiques. Elles peuvent prendre la forme de récipients, de bols, de tasses, de statuettes ou d'autres objets spécialement conçus pour contenir des remèdes, des onguents, des herbes médicinales ou servir à des pratiques de guérison. Les céramiques médicinales sont souvent associées à des traditions ancestrales et à des rituels

1. Entretiens avec Demin Aminata, 53 ans, potière, Bouaké, 16 Janvier 2025.

de soins spécifiques où elles sont utilisées pour stocker, préparer ou administrer des remèdes traditionnels. Elles demeurent également des supports symboliques ou énergétiques pour amplifier les propriétés bénéfiques des substances qu'elles contiennent. Les céramiques médicinales peuvent être employées dans divers contextes comme les cérémonies religieuses, les rituels de guérison chamanique, les traitements ayurvédiques ou les pratiques de médecine traditionnelle. Elles sont parfois utilisées pour des infusions, des massages thérapeutiques, la contenance des amulettes et d'autres usages liés à la santé et au bien-être.

Concernant les céramiques domestiques, elles interviennent souvent dans la vie quotidienne. On y trouve des ustensiles de cuisine, notamment les assiettes, marmites, tasses, plats de cuisson, verrines, vases et jarres. L'une des particularités des céramiques domestiques tient au fait qu'elles enrichissent le vécu de leur utilisateur à travers ces différentes fonctions. Les assiettes, bols et tasses, servent à servir et manger, les plats de cuisson sont utilisés pour préparer les repas, et les jarres permettent de conserver l'eau. De plus, ces céramiques, souvent décorées pour les rendre attrayantes, bénéficient d'un traitement particulier pour résister à la chaleur et aux chocs.

Pour les céramiques décoratives, comme leur nom l'indique, il importe de souligner qu'elles servent à embellir les maisons, les bureaux, les espaces privés et publics. Leur particularité réside dans leurs divers motifs, formes et tailles. Les caractéristiques de ces céramiques leur permettent d'apporter une touche particulière à l'endroit où elles sont posées. Cela met également en exergue l'esprit de créativité de l'artisan et exprime l'intérêt du consommateur pour ces œuvres artistiques locales. Toute la gamme de produits céramiques observables sur les marchés provient de Bouaké et d'ailleurs.

2.1.2. De l'atelier de production au lieu de vente des céramiques

Les céramiques commercialisées à Bouaké (cf. planche 1) proviennent de plusieurs localités dont les plus représentatives sont le Hambol et Brobo.



Cliché : Yeo Mitanhantcha, janvier 2025

Planche 1. Vente de céramiques sur le marché

Regroupant trois départements (Katiola, Niakaramadougou et Dabakala), la région du Hambol regroupe plus de 162 472 habitants (INS, RGPH, 2021, p. 31). Ainsi, la ville de Katiola est peuplée principalement par deux peuples à savoir les Tagbana appartenant au grand

groupe Senoufo et les Mangoro, spécialistes de l'art de la terre cuite dont l'activité se transmet de mère en fille ainsi que le département de Dabakala. Dans cette localité, la poterie demeure l'affaire des Mangoro et Djeli. Les céramiques provenant du Hambol sont beaucoup convoitées dans la plupart des villes de Côte d'Ivoire en raison de leur qualité et résistance basées sur la qualité de l'argile et le savoir-faire des artisanes. Les zones de productions des céramiques de Katiola sont Mangorosso, Darakokaha, Offiakaha, Nangbotokaha et Ourougbankaha. Pour Dabakala, nous avons les villages de Gbadougou, Sokala-djelisso, Karpélé, Kawolo-mangorosso, Kpana-mangorosso, Kombara-mangorosso et Nantèlè-dioulasso.

Chef-lieu de sous-préfecture du département de Bouaké, Brobo qui est situé à l'est de Bouaké abrite une population estimée à 22 780 habitants (INS, RGPH, 2021, p. 30). Dans cette zone, la production céramique est faite dans les villages. De plus, les marchés de Bouaké reçoivent les céramiques de Djipri, Alomabo, Mebo, Toumé et Gbadouo.

2.2. L'organisation du commerce des céramiques à Bouaké

2.2.1. Les acteurs du commerce des céramiques dans la localité de Bouaké

La configuration du commerce des produits céramiques de Bouaké comprend plusieurs entités de commerçants, parmi lesquelles les plus représentatives sont les grossistes et les détaillants. Spécialistes des grandes commandes depuis les zones de productions, les grossistes qui figurent parmi les meilleurs clients des potières contribuent au ravitaillement des marchés de Bouaké. Pour ce faire, ils parcourent différentes localités, dont Katiola, Dabakala, Brobo, et même à l'intérieur de la ville de Bouaké, qui abrite des foyers de productions dans le but de s'approvisionner en marchandise (S. Diabagate, 2009, p.15). Pendant que certaines commerçantes se rendent sur les lieux de fabrication pour obtenir leurs produits,

d'autres par contre passent leur commande depuis leur téléphone mobile dans les lieux cités plus haut. Et lorsque la marchandise est prête, elles s'y rendent pour la récupérer et la convoier au marché. Dans d'autres circonstances, les commerçantes confient tout aux potières. Celles-ci, en plus de la production, assurent le convoyage des produits jusqu'à destination. Toute cette démarche démontre la confiance qui existe entre les potières et les commerçantes.

Les détaillants qui constituent la deuxième catégorie de commerçants achètent souvent leur céramique dans les zones de production ou avec les grossistes. Ils achètent moins que les grossistes et sont présents sur les marchés de la ville. Aussi, nous les retrouvons dans les quartiers où ils stockent leurs céramiques pour les vendre. À côté des grossistes et détaillants se trouvent les tradipraticiens et certaines personnes qui ont une préférence pour les céramiques. Pour les tradipraticiens, les céramiques constituent l'accessoire adéquat pour leurs médicaments. Pour rester fidèles à ce principe, ils parcourent les différents points de vente pour s'en procurer. Le choix de la céramique est fait en fonction du mal à traiter. Les céramiques dont la panse et la couverture sont recouvertes d'ajouts de pâtes d'argiles ont une valeur ajoutée contrairement aux autres. Les guérisseurs traditionnels demeurent à cet effet des acteurs importants dans le circuit commercial. Les différents achats qu'ils font et qui sont réguliers permettent aux commerçantes d'écouler leurs marchandises. Les populations, qui s'intéressent aux produits locaux comme la céramique malgré les produits manufacturés des usines, n'achètent pas en grande quantité. Ces dernières utilisent la céramique pour l'usage domestique et parfois pour l'embellissement des maisons, bureaux, etc. Les restauratrices figurent aussi parmi les acteurs du commerce des céramiques à Bouaké. Elles achètent des récipients tels que les assiettes de plats, les canaris et les marmites pour cuire et servir leurs clients. La quantité de céramiques achetées par les tenanciers de restaurants est souvent importante, en fonction des préférences des clients.

La quantité et la diversité des céramiques présentes sur les marchés de Bouaké, en plus de l'ingéniosité des potières, dépendent des moyens que les acteurs utilisent pour convoier les céramiques des points de production aux lieux de vente.

2.2.2. Le transport des produits céramiques

Toute activité commerciale nécessite l'intervention des moyens de transport afin d'effectuer le déplacement des produits d'une région à une autre, voire d'un marché à un autre. C'est dans ce contexte que les commerçantes de Bouaké, dont la marchandise provient d'ailleurs, font recours aux moyens de déplacement. Dans les faits, certaines femmes utilisent des tricycles, des camions de vingt-deux places appelées communément les Badjans, des taxis et des motos. D'autres, par contre, qui ont un bon capital, font recours aux remorques et aux camions dix, quinze ou vingt tonnes pour le transport de leurs produits. L'usage des moyens de transport facilite la liaison entre les points de production et de vente. Avec les différents véhicules comme les remorques et les camions, les commerçantes arrivent à transporter suffisamment de céramiques. Malgré l'état des voies qui fait que certaines céramiques s'endommagent, ces engins demeurent les moyens de transport dont disposent les femmes pour exercer leur activité. Le prix du transport des céramiques varie en fonction de la quantité et de la distance. Pour une quantité de cinquante céramiques provenant de Brobo, le coût du transport est de 1000 CFA. Ce prix varie en fonction des saisons. Avec les camions loués, les commerçantes, en plus de la location du véhicule, payent des taxes aux postes de police se trouvant sur la trajectoire du véhicule. Toutes ces dépenses, à savoir la location de véhicule, l'achat du carburant, les frais de transport, les taxes et les céramiques endommagées (cf. planche 2) influencent les prix sur les marchés.

2.3. Contribution des céramiques dans le tissu économique de Bouaké

2.3.1. Les critères de fixation des prix des produits céramiques

Concernant la fixation des prix de vente des céramiques, plusieurs facteurs sont à prendre en compte par la commerçante. Une fois que la marchandise arrive à destination, la commerçante fait le point des dépenses : prix d'achat, coût du transport, les céramiques endommagées et les taxes. À la suite de ces calculs, les prix sont fixés. Ceux-ci varient d'un vase à un autre en fonction de la morphologie, usage, etc. Cette manière de procéder permet aux commerçantes, en plus de garantir leur investissement, de faire des bénéfices et de leur permettre de s'affirmer.



Cliché : Yeo Mitanhantcha, décembre 2024

Planche 2. Céramiques endommagées

2.3.2. Le rôle des céramiques dans la vie des vendeuses

Grâce à la commercialisation des céramiques, ces femmes arrivent à être indépendantes économiquement (A. S. Yapi, K. S. Kouassi, 2024, p. 9). Les retombées financières permettent aux commerçantes de faire face à différentes situations. Ainsi, avec ces fonds, les femmes investissent dans l'immobilier. Elles construisent leur habitation. À cela, s'ajoute l'investissement dans le transport où elles achètent des véhicules de transport en commun, notamment les taxis, les camions massa et motos-taxis. Des associations de commerçantes de poteries sont créées en vue de s'entraider financièrement en organisant des tontines dont la somme est de cinq cent mille, un million et plus. En récupérant une telle somme, la concernée arrive non seulement à augmenter son capital, mais aussi à investir dans d'autres secteurs d'activités. Cela est important dans la mesure où, pendant certaines périodes de l'année comme la saison des pluies, les fêtes (ramadan et tabaski), le mois de jeûne et la rentrée de classe, les commerçantes assistent à une baisse de leur chiffre d'affaires. De ce fait, les investissements réalisés ailleurs leur permettent de faire face aux charges. Ces femmes, dont certaines ont des époux à la retraite ou sans emploi, arrivent à contribuer à l'épanouissement familial en participant à toutes les charges de la famille. La scolarisation des enfants, les soins médicaux des membres de la famille, etc., sont également à leur charge. La vente des céramiques, qui se fait avec la contribution des transporteurs, permet à ces derniers de réaliser des recettes. Nous pouvons ajouter les chauffeurs de tricycle et les jeunes qui chargent les céramiques achetées par des consommateurs dans leur brouette. Excepté les brouettes, les engins qui utilisent le carburant permettent aux stations de faire des recettes. À travers leur activité, les commerçantes deviennent des actrices contribuant au rayonnement de l'économie de Bouaké, même si le pourcentage en termes financiers demeure moins important par rapport au secteur du transport et des industries. Néanmoins, cette activité, qui contri-

bue non seulement à la valorisation d'un art traditionnel qui peine à s'affirmer parmi les produits manufacturés, permet aux femmes de s'occuper.

2.3.3. L'activité céramique : réductrice du taux de chômage à Bouaké

Dans les centres urbains comme Bouaké où la croissance démographique est en perpétuelle croissance, le problème de l'emploi devient une question difficile à gérer dans la mesure où l'État à lui seul ne peut faire face à toutes les demandes. Pour pallier cette réalité, certaines personnes s'orientent vers d'autres secteurs d'activités afin de subvenir à leurs besoins. C'est dans ce contexte que certaines femmes de Bouaké ont porté leur choix sur la vente des céramiques. Grâce à cette activité, les commerçantes arrivent à s'occuper sainement leur évitant ainsi de rester à la maison à ne rien faire. Dans l'exercice de leur tâche, les commerçantes sont souvent aidées par leurs jeunes filles qui, volontairement, ont décidé d'arrêter leurs études. En pareille circonstance, leur mère les invite à la rejoindre, non seulement pour leur permettre d'apprendre un métier, mais aussi pour éviter qu'elles ne tombent dans l'oisiveté ou qu'elles n'aient de mauvaises fréquentations. Ce qui pourrait la conduire à la débauche où elle risque de contracter une grossesse non désirée ou des maladies sexuellement transmissibles. Lorsque la mère réussit à se faire accompagner par sa fille dans son activité, elle lui apprend le métier et une fois la formation achevée, un point de vente lui est créé. Cela lui permet de s'émanciper. Dans d'autres cas de figure, celle-ci peut rester auprès de sa maman jusqu'à ce que cette dernière ne soit plus en mesure d'exercer l'activité et de lui céder sa place. Les commerçantes de poteries, en plus de la présence de leurs enfants à leur côté, emploient d'autres jeunes filles ou femmes pour les aider. Dans ce cas, leur patronne peut leur confier des tâches comme l'achat des céramiques dans les zones de productions ou livrer des commandes dans d'autres villes. Toujours dans le même registre, les commerçantes travaillent avec de jeunes hommes. Ceux-ci se chargent de

l'accomplissement des tâches pénibles comme le transport et la décharge des produits céramiques sur les marchés. En effet, l'emploi que les vendeuses de céramiques offrent aux jeunes hommes leur permet de s'éloigner de certains vices, notamment l'alcool, la drogue et le vol.

3. Discussion

L'étude montre la contribution de la céramique dans le tissu économique de Bouaké à travers l'œuvre d'une catégorie de femmes qui s'adonnent à la commercialisation des produits céramiques. La rentabilité de cet art traditionnel qui n'est toujours pas sue de tous et qui participe au renforcement de l'économie des localités permet à ces acteurs de s'épanouir financièrement. Les bienfaits dont bénéficient ceux-ci s'observent ailleurs.

Ainsi, G. A. Touré (2022) montre que l'activité potière permet une stabilité au sein de la famille des potières nafanan mais aussi de connaître la région et de développer une sorte de tourisme G. A. Touré (2022, p.94). La vente des céramiques contribue à l'autonomie financière des artisanes. Mieux, ce sont les revenus qui assurent la majorité de la nourriture qui est consommée dans le foyer. Aussi, elles utilisent ces mêmes revenus pour vêtir la famille lors des fêtes, cérémonies et pour les soins des enfants. Cette stabilité sociale constitue une source de développement de la localité G. A. Touré (2022, p. 95). La quantité de pots vendus dans cet espace a permis de développer le marché de Lindjo. Grâce à la vente des céramiques, les transporteurs de la région, les commerçants et autres personnes gagnent leur pain (G. A. Touré (2022, p. 96).

M. Yeo et S. K. Kouassi (2018) prouvent que grâce à l'activité potière les femmes mangoro et djeli du département de Dabakala arrivent à s'autonomiser. Dans cet espace géographique, la commercialisation des céramiques se fait avec une diversité de clients, notamment les petites, moyennes et grandes revendeuses, les tradipraticiens et les ménagères. L'écoulement des produits se fait au niveau local, régional et national (M. Yeo et S. K. Kouassi, 2018, p. 52). Le gain mensuel

chez les potières mangoro et djeli dépend du statut de l'artisane dans la stratification. Ainsi, le montant varie entre 100 000 et 150 000 CFA pour les petites potières, 200 000 et 300 000 CFA pour les moyennes, 350 000 et 400 000 CFA pour les grandes, 60 000 et 80 000 CFA pour les vieilles. La troisième place qu'occupent les potières dans leur société ne les rend pas moins importantes. En effet, grâce à la rentabilité de leur activité, ces femmes imposent respect et considération au sein de leur famille. Elles détiennent l'économie familiale puisqu'elles sont au centre de toutes les dépenses comme les baptêmes et l'achat du mouton de la tabaski (M. Yeo et S. K. Kouassi, 2018, p. 53). En plus des charges familiales, les potières apportent leur soutien financier à la communauté à travers la construction d'écoles, mosquées, logements d'enseignants et l'entretien des pompes hydrauliques. Tout cela montre que la céramique a un impact positif sur la vie de ces dernières (M. Yeo et S. K. Kouassi, 2018, p. 54).

Le facteur contributeur de la céramique dans le développement est observé avec T. Sanogo (2016). À Tíngrela, la céramique permet aux femmes de subvenir à 80 % des besoins de leur famille. Elles scolarisent leurs enfants, contribuent aux charges de la famille. Grâce aux retombées de la vente des céramiques, les femmes soutiennent leur mari en cultivant le respect même lorsque ceux-ci sont au chômage (T. Sanogo et S. K. Kouassi, 2016, p. 17). Aussi, à Brobo, la vente des céramiques est importante pour les artisanes, car les revenus permettent aux potières et revendeuses d'assurer certaines dépenses comme la nourriture, la scolarité, l'achat des produits phytosanitaires pour leur culture et l'achat de terrain pour bâtir leur résidence. Tout cela prouve que l'activité potière apporte beaucoup à la famille ce en termes économiques (A. S. Yapó et S. K. Kouassi, 2024, p. 104). La contribution des céramiques dans le développement local est perçue avec D. J. Kazio (2018). À travers leur activité et grâce à sa rentabilité, les potières mangoro de Katiola contribuent au dynamisme économique de la région et par ricochet de leur communauté. Autrefois, la potière mangoro occupait une place importante dans la société mangoro. Son rôle était déterminant dans la survie de la

famille. Parallèlement, elle s'adonnait à la poterie pour subvenir aux besoins de toute la famille en troquant avec ses voisins tagbana sa production contre les produits alimentaires. En retour, les voisins recevaient les poteries nécessaires à leur vie domestique. En somme, la femme mangoro jouait en partie le rôle de mari dans le foyer (D. J. Kazio, 2018).

Conclusion

L'étude de la production céramique dans le tissu économique de Bouaké met en lumière la contribution d'un savoir ancestral en l'occurrence la céramique. Zone abritant des foyers de productions céramiques, Bouaké reçoit également la production d'autres localités comme Katiola, Dabakala et Brobo. Ainsi, la gamme de produits céramiques dont bénéficie ladite ville permet aux actrices de cette activité de mieux exercer leur métier. À travers la commercialisation des céramiques, les femmes, en plus de donner du travail à certaines personnes et de faire tourner le transport, arrivent à engranger des sommes d'argent importantes leur permettant de subvenir à leur besoin et de se réaliser. Au nombre de leurs actions, elles participent aux charges familiales, achètent des véhicules de transport en commun, construisent des maisons familiales, locatives, des magasins, etc. Grâce aux gains provenant de la vente des céramiques et réinjectés de différentes manières dans le circuit économique de Bouaké, ces femmes contribuent au rayonnement économique de la ville.

Sources et références bibliographiques

Sources orales

N°	Nom et Prénom	Date et lieu de l'entretien	Profession	Age (ans)
1	COULIBALY Djenebou	16 janvier 2025 au grand marché	Commerçante	50
2	COULIBALY Mariam	22 décembre 2024 au quartier Ahougnanssou	Restauratrice	53

3	DEMIN Aminata	27 décembre 2024 au quartier Belleville	Potière	49
4	DIABAGATE Mawa	15 janvier 2025 au quartier Zone industrielle	Commerçante	57
5	DIOMANDE Mama	23 décembre 2024 au grand marché	Commerçante	56
6	DIABATE Rokia	15 novembre 2024 au grand marché	Commerçante	65
7	KONE Salimata	13 novembre 2024 au marché de Gonfreville	Commerçante	38
8	KOUAME Franck	6 février 2025 à la gare de Brobo	Transporteur	52
9	KOUAME Wilfried	3 mars 2025 à la gare routière de Bouaké	Transporteur	42
10	TOKRO Bernardine	5 mars 2025 au quartier Broukro de Bouaké	Ménagère	39
11	TOURE Ali	14 décembre 2024 au grand marché	Pousseur de brouette	23
12	COULIBALY Adjara	13 décembre 2024 au grand marché	Apprenti commerçante	25

Bibliographie

BIOT Bernadine, FOFANA Lemassou, 1991, «Contribution à l’histoire des techniques anciennes de Côte d’Ivoire : le cas de la céramique», *Revue Godo Godo*, n° 12, p. 91-126.

DIABAGATE Souleymane, 2009, *Dabakala : quelles stratégies pour un développement durable?* Mémoire de Maîtrise, Université de Cocody Abidjan.

Institut Nationale de la Statistique, 2021, Recensement Général de la Population et de l’Habitat, Côte d’Ivoire.

KAZIO Djidjé Jacques, 2018, *La production céramique chez les Mangoro de Katiola du XVIIème siècle à nos jours (centre-nord ivoirien)*, thèse d’archéologie, Université Félix Houphouët Boigny Abidjan.

KOUAME Allou René, 2012, *Les populations Akan de Côte d’Ivoire : Brong, Baoulé, Assabou, Agni*, Paris, l’Harmattan.

OUATTARA Abdoulaye, 1985, *L’Artisanat*, Abidjan, Nouvelles Éditions Ivoiriennes.

SANOGO Tiantio, KOUASSI Kouakou Siméon, 2016, « Céramique et autonomisation des femmes à Tengrela (nord Côte d'Ivoire) » *Revue Africaine d'Anthropologie Nyansa-Pô*, n° 21, p. 9-20.

YAO Kouadio Narcisse, 2018, *Les productions céramiques de la région de Gbêké (Bouaké - Sakassou) du XVe siècle à nos jours*, thèse d'archéologie, Côte d'Ivoire, Université Felix Houphouët-Boigny Abidjan.

YAPI Apo Sandrine, KOUASSI Kouakou Siméon, 2024, « La commercialisation de la céramique à Brobo (Centre Côte d'Ivoire) », *Revue Pensées Genre. Penser Autrement*. Vol 4, n° 2, p. 95-107.

YEO Mitanhantcha, KOUASSI Kouakou Siméon, 2019, « L'automatisation de la femme en pays djimini-djamala (centre-nord-Côte d'Ivoire) à travers la production céramique » *Revue Africaine d'Anthropologie, Nyansa-Pô*, n° 28, p. 52-54.

La céramique des buttes anthropiques sur les rives du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna (Burkina Faso)

Désiré BATIENO
Assistant en Archéologie africaine
Université Yembila Abdoulaye TOGUYENI
ewamabi@gmail.com

Résumé : Sur les rives du fleuve Mouhoun, vingt-deux buttes anthropiques ont été répertoriées dans le cadre d'une recherche de preuves matérielles d'une occupation humaine de la zone qu'occupent les Nuna du Nord. Les vestiges caractéristiques de ces buttes sont des tessons, des poteries entières et du matériel de broyage. Des outils polis de type haches et herminettes ont été récoltés sur certaines buttes. L'analyse des vestiges de la céramique permet de distinguer deux séquences chronoculturelles. La céramique issue du sondage serait la plus ancienne, car elle est associée à des vestiges de l'âge des métaux et se situe dans la boucle du Mouhoun entre le VIII^e siècle avant J.-C. et le XVII^e siècle (L. Kote, 2009 : 20). La céramique de surface serait celle de la dernière phase d'occupation des rives du fleuve Mouhoun. Elle commence autour du XV^e siècle avec l'arrivée des premiers groupes claniques fondateurs de villages Nord-Nuna dont les rives du fleuve Mouhoun furent les premières étapes de leurs migrations.

Mots clés : Céramique, butte anthropique, Mouhoun, Nord-Nuna.

Ceramics from anthropogenic mounds on the banks of the Mouhoun River in the North-Nuna region (Burkina Faso)

Abstract: Along the banks of the Mouhoun River, twenty-two anthropogenic mounds have been documented as part of research aimed at uncovering material evidence of human occupation in the area inhabited by the Northern Nuna. The characteristic remains found on these mounds include pottery sherds, complete ceramic vessels, and grinding equipment. Polished tools, such as axes and adzes, have also been recovered from certain mounds. Analysis of the ceramic remains makes it possible to distinguish two chrono-cultural sequences. The ceramics recovered from excavation appear to be the oldest, as they are associated with material from the Metal Age and are situated within the Mouhoun loop between the 8th century BCE and the 17th century CE (L. Kote, 2009 : 20). The surface ceramics likely correspond to the most recent phase of occupation along the banks of the Mouhoun River. This phase is thought to have begun around the 15th century, with the arrival of the earliest clan-based groups who founded the Northern Nuna villages—settling first along the riverbanks as initial stops in their migratory movements.

Keywords: Ceramics, anthropogenic mound, Mouhoun, Northern Nuna.

Introduction

La prospection archéologique sur les berges du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna nous a permis de distinguer deux grands ensembles de sites. Cette catégorisation est faite par rapport aux vestiges et aux structures archéologiques en place. Le premier ensemble est caractérisé par la prédominance des pièces lithiques et par la présence des affleurements de roches et le deuxième se caractérise par des buttes anthropiques avec une importante quantité de tessons de céramique. La nature des vestiges présents sur les buttes : tessons de céramique, présence de haches et d'herminettes polies et le matériel de broyage laissent penser que les berges du Mouhoun pourraient fournir des informations sur l'occupation préhistorique de la zone Nord-Nuna. La présente analyse archéologique porte sur la céramique des buttes anthropiques. Ce travail résulte de l'étude de deux types d'échantillonnage. Le premier est constitué des restes de la céramique qui proviennent d'un ramassage de surface (huit cent vingt-neuf tessons) et le second est constitué de la céramique provenant du sondage (sept cent quatre-vingt-quatorze tessons). La problématique de l'étude s'inscrit dans la recherche de preuves matérielles d'une occupation préhistorique des berges du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna. Quelles sont les caractéristiques des buttes anthropiques? Quelles sont les caractéristiques techno-morphologiques de la céramique? Quelles sont les séquences chrono-culturelles dans lesquelles s'inscrit ce matériel archéologique? L'objectif de cette étude est de caractériser cette céramique et de faire ensuite une analyse comparative avec celle de certains sites du Burkina Faso. Les résultats de l'analyse s'articuleront autour de trois points. Le premier présente le cadre physique de la zone d'étude et la méthodologie de recherche. Le deuxième fait la description des buttes anthropiques et analyse les caractéristiques techno-morphologiques des vestiges céramiques. Le troisième, dans une discussion, identifie les séquences chrono-culturelle dans lesquelles s'inscrit la céramique archéologique des buttes anthropiques.

1. Cadre physique et méthodologie de recherche

Principal fleuve du bassin de la Volta, le Mouhoun traverse la partie Sud-Ouest de la zone Nord-Nuna du Nord au Sud. Il constitue la limite naturelle entre les provinces administratives du Mouhoun et du Sanguié. Géographiquement, le Nord-Nuna est situé entièrement dans le bassin occidental du fleuve Mouhoun où il s'étend de part et d'autre de ce fleuve entre 2° 23 et 3° 12 de longitude Ouest et s'étire du Sud au Nord entre les parallèles 12° et 12° 48 de latitude Nord. Il est une composante majeure de la province du Sanguié à laquelle est associée une portion de la province du Mouhoun, du Nayala, du Boulkiemdé, du Passoré. La partie septentrionale de la zone Nuna ne constitue pas un ensemble géographique avec des limites naturelles, mais un cadre ethno-géographique. Le climat de la zone d'étude est soudanien, caractérisé par une saison sèche et une saison des pluies. La saison sèche de sept à huit mois, soit cinq mois totalement secs de novembre à mars et trois mois où les précipitations sont inférieures ou égales à trente millimètres (avril, mai, octobre). La végétation appartient au domaine phytogéographique soudanien marqué par la prédominance des savanes arborées et arbustives. Les classes de sols rencontrés sont : les sols à sesquioxides et à matière organique rapidement minéralisée, les sols hydromorphes ou vertisols, les sols à mull, les sols peu évolués, les sols minéraux bruts. D'une façon générale, il ressort de ce qui précède que le milieu naturel aurait été très riche et propice à l'implantation humaine depuis les périodes préhistoriques.

Concernant la méthodologie utilisée pour l'étude, nous optons surtout pour une analyse descriptive. Ainsi, nous nous sommes inspirés des modèles proposés par Jessie CAULIEZ et al. (2002), Lassina KOTE, (2012), Sombéwendin Hubert OUEDRAOGO, (2020). Comme critères d'analyse, nous procédons, tout d'abord, à une évaluation d'un point de vue morphologique, des parties du récipient que sont les bords, les panses, les fonds et les couvercles. Les traitements de surface que sont les motifs décoratifs constituent le

second critère d'analyse. Enfin, les classes morpho-fonctionnelles permettent d'aborder la question de la destination de cette production. L'étude de ce corpus permet une caractérisation des différents éléments morphologiques (bords, panses, fonds, couvercles, décors, épaisseurs) et de faire une comparaison entre la céramique issue du ramassage de surface et celle provenant du sondage.

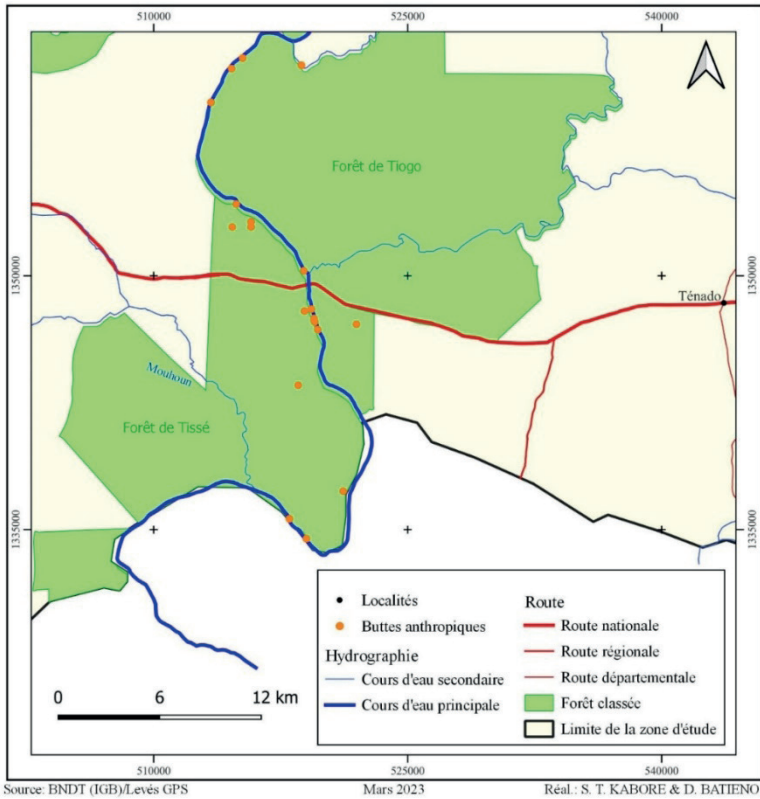


Fig. 1. Buttes anthropiques des rives du fleuve Mouhoun

2. Résultats

2.1. Présentation et caractéristiques des sites

Les buttes anthropiques sont des sites d'anciennes habitations. Celles que nous avons identifiées se particularisent par leur végétation composée d'*Andansonia digitata*, de *Balanites aegyptiaca* et de *Zizyphus mauritiana*. Elles se présentent sous forme de monticules de terre avec une hauteur moyenne d'un mètre et demi. Nous rangeons dans le lot des buttes anthropiques tous les sites formés de l'accumulation de matériaux due à l'action de l'homme. Les vestiges caractéristiques des buttes anthropiques sont variés. Ainsi, nous avons remarqué la présence de fragments de céramique, de poteries entières, de meules, de molettes. Des outils polis de type haches et herminettes ont été récoltés sur certaines buttes anthropiques. Nous avons identifié un total de vingt-deux buttes réparties dans sept villages.

2.1.1. Les sites du village de Békéyou (BK)

Békéyou est un village du département de Tchérība, dans la région de la Boucle du Mouhoun situé sur la rive droite du fleuve. La plupart des buttes anthropiques de cette localité se trouvent entre le fleuve et la forêt classée de Tissé. Elles sont identifiables dans les espaces érodés par les eaux des crues (Cf. Figure n° 2). Il s'agit des buttes : BK1, de coordonnées géographiques 30P 0518903 UTM 1347906; BK4, de coordonnées géographiques 30P 0518536 UTM 1343525 et BK7, de coordonnées géographiques 30 P 0514641 UTM 1352875. Les vestiges archéologiques des buttes sont essentiellement des tessons de céramique, des amas de coquillages, des molettes, une ébauche de hache et quelques éclats de quartz.

2.1.2. Les sites du village de Dédié (DD)

Tout comme Békéyou, Dédié est un village du département de Tchériba. Situé au Sud de la forêt classée de Tissé, il est l'un des tout premiers villages de la zone. Les buttes anthropiques identifiées sont : DD4, de coordonnées géographiques 30 P 0518027 UTM 1335632 ; DD5, de coordonnées géographiques 30 P 0519026 UTM 1334461 ; DD7, de coordonnées géographiques 30 P 0521192 UTM 1337267. Ces buttes anthropiques sont caractérisées par la présence de tessons de céramique usés et des molettes.

2.1.3. Les buttes anthropiques du village de Walou

Walou est également un village du département de Tchériba situé au Nord-Est. Le site que nous avons visité est une butte anthropique d'environ un mètre et demi de hauteur. Localisé précisément à l'Est du village et à environ 300 m du lit du fleuve, ce site a pour coordonnées géographiques 30 P 0514167 UTM 1369550. Sur cette butte, nous avons la présence d'une quantité importante de tessons de céramique décorée et non, des affleurements de bords, des poteries entières décorées et non décorées, des meules, des molettes, des fragments de meules et de molettes (Cf. Figure n° 4 et n° 5). Deux outils en pierre polie proviennent de ce site.

2.1.4. La butte anthropique de Youlou

Youlou est un village du département de Tchériba situé à l'Est, sur la rive droite du fleuve Mouhoun. Localisé à l'extrême Est du village, à environ un kilomètre du fleuve, le site est une grande butte anthropique d'environ quatre mètres de haut et 1500 m² de superficie. Les vestiges archéologiques que l'on peut identifier sur la butte se composent en grande partie de tessons de céramique, de blocs de granite, de meules et de molettes.

2.1.5. La butte anthropique du village de Bwo

Bwo est un village de la commune de Zamo dans la province du Sanguié. Les sites de Bwo sont ceux situés dans l'espace territorial de ce village, sur la rive gauche du fleuve. De coordonnées géographiques 30P 0519831 UTM 1344125, la butte est située dans un terrain érodé et décapé par les eaux de ruissellement et les eaux des crues du fleuve (*Cf.* fig. 3). Les eaux de ruissellement ont occasionné un affleurement des vestiges accumulés et le drainage de certains dans les dépressions créées. En plus des vestiges que sont les tessons de céramique, les pièces lithiques, les scories, on y trouve, en grand nombre, des nodules de latérite et des galets de quartz roulés.

2.1.6. Les buttes du village de Nagarpoulou

Nagarpoulou est un village du département de Kyon. Situé à l'Ouest, le territoire de Nagarpoulou s'étend jusqu'au fleuve Mouhoun qui constitue une limite naturelle entre le département de Kyon et celui de Tchériba dans la province du Mouhoun. Les buttes anthropiques de cette localité sont les plus nombreuses et se particularisent par leurs dimensions (diamètre et hauteur). Un total de sept sites constitués de buttes anthropiques ont été répertoriés : NP2 (30 P 0518864 UTM 1350287) ; NP3 (30P 0518770 UTM 1350307) ; NP10 (30 P 0514875 UTM 1354228) ; NP11 (30 P 0513391 UTM 1360237) ; NP12 (30 P 0514608 UTM 1362234) ; NP13 (30 P 0515260 UTM 1362859) et NP14 (30 P 0518723 UTM 1362432). À la surface des buttes anthropiques, nous avons la présence de plusieurs tessons de céramique, des affleurements de poterie par endroits et du matériel lithique composé de molettes de plusieurs formes, de fragments d'outils, de haches polies et d'herminettes, d'éclats en quartz, en schiste, en basalte et en granite et d'outils indéterminés (*Cf.* fig. 6 et 7).



Fig. 2. Butte de Békéyou 4



Fig. 3. Butte de Bwo 3



Fig. 4. Butte de Walou



Fig. 5. Poterie du site de Walou



Fig. 6. Butte de Nagarpoulou 4



Fig. 7. Butte de Nagarpoulou 10



Fig. 8. Butte n°5 de Tiogo



Fig. 9. Butte n°6 de Tiogo

(Clichés : D. Baticno, 30/12/2014).

Planche 1. Buttes des villages anthropiques identifiées

2.1.7 Les buttes anthropiques du village de Tiogo-Mouhoun

Le site de Tiogo Mouhoun est situé dans le département de Ténado sur la rive gauche du fleuve Mouhoun, très exactement au Sud du village de Tiogo Mouhoun, à environ deux kilomètres du pont de la route nationale N° 14 qui relie la ville de Koudougou à celle de Dédougou. Dans le sens d'orientation Nord-Sud, nous avons : butte n° 1 (30 P 0521978 UTM 1347129); butte n° 2 (30 P 0519318 UTM 1348024); la butte n° 3 (30 P 0519473 UTM 1347466); butte n° 4 (30P 0519472 UTM 1347374); butte n° 5 (30P 0519507 UTM 1347269); butte n° 6 (30 P 0519693 UTM 1346806). On y observe une concentration de tessons de poterie très fragmentés, des affleurements de poterie, du matériel lithique composé d'éclats en quartz, en schistes et en basalte, des molettes et deux fragments de pointe de flèche (Cf. fig. 8 et 9).

2.2 L'analyse morphologique des tessons issus du ramassage de surface

Les tessons récoltés en surface sont au nombre de 829. L'échantillonnage s'est fait sur la base de deux critères. Le premier est la présence de tessons provenant de toutes les buttes anthropiques répertoriées dans le corpus. Le second est basé sur les caractéristiques morphologiques des tessons pouvant fournir des informations techno-morphologiques de fabrication de la céramique. L'échantillon compte 125 tessons de bords, soit 15,61 %; 655 tessons de panses, soit 81,77 %; sept tessons de fonds, soit 0,87 %; cinq tessons de couvercle, soit 0,62 % et neuf tessons de anses, soit 01,12 %.

L'orientation des bords permet de distinguer trois types de bords : les bords éversés, les bords droits et les bords infléchis. Numériquement, les bords éversés sont les plus représentatifs de l'échantillon. On compte quatre-vingt-quinze bords éversés, soit 76 %; vingt bords droits, soit 20 % et cinq bords infléchis, soit 04 %. Outre l'orientation du bord, son profil est un autre critère d'analyse. Ainsi,

les tessons de bord comprennent quatre types selon le profil : les bords arrondis, les bords plats, les bords amincis et les bords ourlés. Cette dernière caractéristique des bords nous permet de constituer trois classes d'épaisseur : [04 mm -14 mm [, [15 mm - 24 mm [et [25 mm et + [. Ainsi, les bords ont une épaisseur comprise entre 04 mm et 30 mm. La première classe d'intervalle peut être attribuée à des tessons de bords de petits récipients, la deuxième classe à des tessons de bords de récipients moyens et la dernière à des tessons de bords de grands récipients comme les jarres. On en déduit que les récipients utilisés par les occupants des sites étaient des bols, des canaris et des jarres. Dans le corpus, 81,77 % des vestiges céramiques récoltés sont des tessons de panses. Les tessons de fonds sont les moins représentatifs de l'échantillon. Sept tessons, soit 0,87 % de l'ensemble, sont identifiés comme faisant partie de cette classe morphologique. Ils se présentent sous deux types : deux formes plates (Cf. Figure n° 11) et cinq formes concaves (Cf. Figure n° 10).

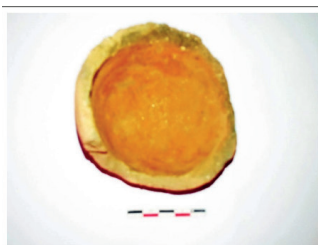


Fig. 10. Fond concave



Fig. 11. Fonds plats de couscoussier ou de séchoir

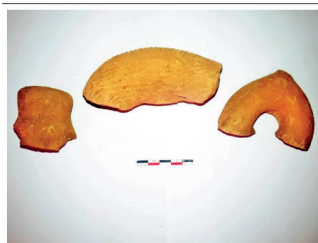


Fig. 12. Ténon (gauche) et deux anses

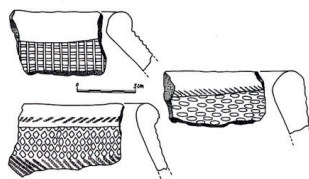


Fig. 13. Décor simple / Impression

(Clichés : D. Batiéno, 26/03/2016 ; dessin : N. Coulibali, 2023)

Planche 2. Quelques tessons récoltés

L'échantillonnage comporte cinq tessons de couvercle, soit 0,62 %. Il est caractérisé par une forme plate et des traces de détachement d'objets de préhension. La dernière classe de tessons représentée est celle des éléments de préhension. Au nombre de neuf, ils représentent 01,12 % de l'ensemble des tessons. Deux types sont représentés : l'anse et le tenon (Cf. Figure n° 12). Parmi les tessons étudiés, 18,35 % sont décorés. Les différents décors attestés sur les tessons sont regroupés en deux grandes catégories : les décors simples et les décors composites. Sur les 147 décorés, 136 appartiennent à la première classe, soit 92,52 % et onze à la seconde classe, soit 07,48 %. Les techniques utilisées pour la première catégorie de décors sont : la technique de l'impression à la roulette, la technique de l'incision et la cannelure. La seconde classe est une combinaison de la technique de l'impression à la roulette et de la technique de l'incision, la technique de l'impression et la cannelure et enfin, la technique de la cannelure et de l'incision. Deux types d'impression à la roulette sont utilisés. Il s'agit de l'impression à la roulette constituée de matériaux modifiés (bois gravé). Les éléments imprimés sont des rectangles, des losanges et des cercles (Cf. Figure n° 13). Le second type est l'impression à la roulette constituée de matériaux assemblés (cordelette torsadée).

2.3. L'analyse des techniques de fabrication

La couleur est d'un gris plus ou moins foncé. L'observation de cassures fraîches de tessons et des faces usées des tessons permet d'identifier des grains de sable, de quartz, de coquillages et de débris de végétaux qui sont des inclusions naturelles (Cf. Figure n° 14). La présence de ces éléments sur les rives du fleuve permet de dire que l'argile utilisée pour obtenir la pâte est d'origine locale. Toutefois, la présence de ces débris peut être liée également à l'utilisation des dégraissants qui permettent de rendre la pâte plus souple, moins grasse et plus modelable. Les éléments qui s'apparentent à des dégraissants identifiables dans la pâte qui a servi à la confection de ces récipients sont : des nodules de quartz, des grains de latérite, de grains de sable, de coquillages et des débris de végétaux. Ces éléments peuvent y

être de façon naturelle, en tant que composants de l'argile, comme ils peuvent être adjoints à une argile pendant la préparation par pétrissage. Les dégraissants artificiels comme la chamotte sont absents dans la pâte. Au regard de ces données de l'analyse de la pâte, la matière première qui a servi à la fabrication de la céramique des sites des rives du fleuve Mouhoun pourrait être d'origine locale. La présence des dégraissants serait due au dépôt des sédiments d'origines diverses dans les zones de dépression depuis le quaternaire. La présence des roches mères comme le granite, des minéraux comme le quartz, des restes d'animaux aquatiques comme les mollusques et des végétaux sont des éléments justificatifs de nos propos.

La reconstitution des techniques de montage est orientée par l'observation des macro-traces de la face interne et externe des récipients. Certains tessons présentent des irrégularités sur leurs faces. Les irrégularités des bords d'un pied de bol montrent que le récipient dont il est issu a été réalisé par le modelage du pied et du fond, puis par montage de la panse au colombin. Dans ce cas de figure, le pied est une proéminence continue du fond qui repose sur le sol. En effet, les empreintes des doigts montrent une phase d'étirement de la pâte pour la réalisation du fond. Aussi, l'absence de traces de cassures sur les bords du fond fait observer une discontinuité entre les deux parties du récipient. On distingue également les joints de collage de colombrins du pied d'un bol prouvant l'utilisation des colombrins (Cf. Figure n° 15). Pour la mise en forme du pied, le colombin a été enroulé sur lui-même en spirale pour obtenir l'ébauche. De façon générale, la technique de montage par longs boudins de pâte collée successivement est la plus utilisée pour le façonnage des récipients après l'ébauchage. L'état d'usure des tessons ne permet pas d'identifier les techniques de traitement de surface, mais la présence de petits outils de lissage montre que les artisans auraient procédé au lissage et au polissage de certains récipients avant la cuisson. Ces outils de lissage sont de petits galets en pierre bien lisses. La couleur de l'ensemble des tessons issus du ramassage de surface est rouge ou dérivée du rouge avec quelques rares traces noires. Cette colora-

tion fait dire que l'ensemble des récipients a été cuit dans les mêmes conditions atmosphériques. La cuisson a été faite sous l'atmosphère oxydante. La présence de zones noires peut être liée à des «coups de feu» ou liée à l'enfumage des ustensiles lors de la cuisson d'aliments. Un tesson de bord a une coloration rouge ocre qui serait le résultat de l'application d'un enduit.



Fig. 14. Tesson de poterie contenant des dégraissants dans la pâte (coquillages de mollusques, nodules de quartz).



Fig. 15. Irrégularité d'un pied de bol

(Clichés : D. Batiemo, 22/10/2022)

2.4 L'analyse morphologique des tessons issus du sondage

Le sondage a livré un total de 794 tessons et deux récipients entiers provenant essentiellement des carrés A5 : niveau 1, 2, 3, 4 et 5 ; A7 : niveau 1 ; B1 : niveau 1 ; B3 : niveau 1 ; B5 : niveau 1, 2, 3 et 5 ; B7 : niveau 1 et du carré annexe : niveau 1, 2 et 3. Les parties d'un récipient présent dans cet ensemble sont des tessons de panse, de bord et de fond.

Niveaux	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Total	%
Stratigraphie	Couche 1		Couche2				
Quantité	503	179	95	17	0	794	100
Bords	12	4	2	0	0	18	2,27
Panses	491	174	93	17	0	775	97,61
Fonds	0	1	0	0	0	1	0,13
Couvercles	0	0	0	0	0	0	0
Eléments de préhension	0	0	0	0	0	0	0
Total	1364		224			1588	

(Sources : Données du sondage du site de Bwo3, 2022).

Tableau 1 : Types de tessons par niveau

Type de bords	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Total	%
Stratigraphie	Couche 1		Couche 2				
Bords éversés	4	1	2	0	0	7	38,89
Bords droits	0	0	0	0	0	0	0
Bords infléchis	8	3	0	0	0	11	61,11
Total	12	4	2	0	0	18	100
Total	16		2			18	100

(Sources : Données du sondage du site de Bwo3, 2022).

Tableau 2 : Types de bords par niveau

Décors	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Total
Stratigraphie	Couche 1		Couche 2			
Impression	34	21	0	0	0	55
Cannelure	5	0	0	0	0	5
Incision	2	0	0	0	0	2
Cannelure/Impression	8	2	0	0	0	10
Total	49	23	0	0	0	72
Total	72		0			72

(Sources : Données du sondage du site de Bwo3, 2022).

Tableau 3 : Techniques décoratives par niveau

Il faut noter que les tessons livrés par le sondage sont très fragmentés et dégradés. Cet état n'offre pas une bonne lecture morphologique. Les épaisseurs varient entre 5 mm et 18 mm. Le plus grand tesson mesure 56 mm de largeur et 65 mm de longueur et le plus petit 10 mm de largeur et 12 mm de longueur.

2.5 L'analyse technologique des tessons issus du sondage

L'observation de cassures fraîches de tessons et des faces interne et externe usées permet d'identifier des grains de sable, des fragments de coquillages, de mollusques, des grains de latérite et des nodules de quartz. La présence de ces éléments permet de dire que la pâte utilisée pour la fabrication de ces récipients est un ensemble composé d'argile, de grains de sable, de latérite et des nodules de quartz (Cf. Figure n° 16). La présence de ces éléments constitutifs de la pâte dans les dépôts sédimentaires des berges du fleuve montre que la matière première provient de carrières locales. On note l'absence de dégraissants artificiels dans la pâte. Les nodules de quartz, les grains de sable et latérite sont des dégraissants présents dans la pâte de façon naturelle. Ils sont des éléments composites de la terre argileuse ayant servi à l'obtention de la pâte. L'usure des surfaces des tessons et leurs tailles n'ont pas permis une bonne lecture et une interprétation des macro-traces. Néanmoins, la forte épaisseur des fonds, les irrégularités des contours, les empreintes des doigts qui ont pressé l'argile et le fond ovoïde des deux récipients du niveau 3 sont des indicateurs de la technique de modelage d'une portion de pâte nécessaire à la réalisation du récipient (Cf. Figure n° 17). En effet, l'épaisseur des fonds est plus importante que celle des autres parties que sont la panse et le bord. Les surfaces externes et internes présentent des irrégularités pouvant être le résultat d'une forte pression digitale lors de l'étirement de la pâte. À partir de ces observations, il ressort de notre analyse que les artisans des récipients provenant du sondage les ont fabriqués à partir de la technique de modelage. L'hypothèse de l'utilisation de la technique de modelage est soutenue par

l'absence de discontinuité entre les différentes parties des récipients d'une part, et d'autre part, entre le fond et le pied annulaire du grand bol. Quant à la technique de cuisson, l'état dégradé des faces internes et externes des tessons ne permet pas une lecture des couleurs dont l'interprétation détermine les conditions de leur cuisson. Toutefois, l'intérieur et l'extérieur du petit récipient sont de coloration noire. Cette coloration est probablement liée à son utilisation domestique. En effet, ils peuvent avoir servi dans les travaux domestiques qui apportent de nouveaux éléments de coloration par les fréquentes expositions au feu dans la cuisson des aliments. Le grand bol à pied annulaire a une coloration dérivée du rouge avec quelques traces du noir. Ces couleurs sont indicatrices d'une cuisson sous atmosphère oxydante.



Fig. 16 : Petit bol du niveau 3

Ce petit pot contient des grains de quartz sur sa surface externe.



Fig. 17. Grand bol à pied annulaire du niveau 3

(Clichés : D. Batieno, 29/09/2022)

3. Discussion

L'analyse des deux échantillons permet de relever des traits distinctifs. La différence entre le corpus de surface et du sondage se manifeste surtout par l'épaisseur et, dans une moindre mesure, par les techniques et les motifs décoratifs. L'épaisseur des tessons

issus du ramassage de surface est comprise entre 04 mm et 30 mm et celle de ceux issus du sondage est comprise entre 05 mm et 18 mm.

De cette analyse, il ressort que les tessons ramassés en surface sont les plus épais. Cela révèle la présence de gros récipients comme les jarres dans les ensembles domestiques. Il comporte le tesson le plus fin avec 04 mm d'épaisseur qui signale également la présence de petits récipients comme les bols. La production céramique des rives du fleuve Mouhoun a livré des récipients domestiques. Les gros récipients tels que les jarres et les canaris ont probablement été utilisés pour stocker l'eau, le grain et bien d'autres aliments. Les petits récipients ont surtout été utilisés pour la cuisson des aliments et pour servir le repas¹. Aussi, les deux types de production proviennent de sites d'habitat, preuve d'un usage domestique. La différence entre les deux types de production céramique peut être plus liée à leurs destinations qu'à des époques différentes. Les motifs décoratifs les plus connus que sont l'impression à la roulette, l'incision et la cannelure sont présents dans l'échantillon de surface. Le couplage de ces techniques pour la réalisation des décors composites est également présent. Ainsi, on a les décors composites suivants : impression/incision, impression/cannelure, cannelure/incision. Les trois techniques décoratives simples sont présentes sur les tessons des trois premiers niveaux, de même que le couple cannelure/impression. Les tessons des autres niveaux sont sans motifs décoratifs. On remarque qu'au fur et à mesure que l'on descend en profondeur, la présence de motifs décoratifs diminue et devient quasi inexistante dans les couches en profondeur. L'absence des motifs décoratifs sur les tessons des couches en profondeur est probablement liée aux conditions de conservation et à leur mode de transport (fluvial) pendant les phases de dépôts. C'est une céramique fortement fragmentée et émoussée par les eaux de ruissellement. À partir de ces observations, on pourrait admettre que la céramique issue du son-

1. Coloration noire de l'extérieur et de l'intérieur du petit bol qui peut être liée à la fréquente exposition au feu.

dage et celle du ramassage de surface portent des motifs décoratifs similaires. Les auteurs ont utilisé les mêmes techniques et les mêmes motifs décoratifs. Des similitudes sont observées entre la céramique des berges du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna et celle de certains sites fouillés et datés au Burkina Faso.

Dans la région du Sahel, la poterie ancienne est datée de 1500 B.C. (R. VOGELSANG, 1995) et 2000 B.C. sur le site de N'tongom (L. KOTE, 2011). Ces premières poteries sont fines et décorées surtout à la roulette. La céramique des groupements nommés « faciès Dori » et « faciès Tin-Akof » est

fortement fragmentée et émoussée par le vent. La décoration se limite à un secteur étroit en dessous du bord. Dans les types de décor se rencontrent des modèles indentés partiellement par impression pivotante à côté des différents types de décor à incision. Des tessons à parois relativement fines avec des bords convergents sont caractéristiques pour le type « Dori ». (R. Vogelsang, A. Klaus-Dieter, S. Kahlheber, 1999 p. 57).

Comparée à celle de nos échantillons, des similitudes se dégagent avec les récipients du niveau 3 du point de vue des épaisseurs et de la technique de décoration. Les tessons et les récipients du site de Bwo3 sont aussi fins et décorés à l'impression à la roulette comme la poterie ancienne de la région du Sahel. Tout comme la poterie de la région du Sahel, celle de la surface du site sondé est associée à des microlithiques, des haches polies et des herminettes polies.

Dans la région du Nord-ouest, sur le site de Rim, la poterie apparaît aux phases II et III (Rim II et Rim III) et est datée entre 1650 et 970 B.C. (B. W. ANDAH, 1978). Des similitudes existent également entre la poterie des phases II et III de Rim et celle du sondage de Bwo3. La technique de l'impression à la roulette et celle de cannelure sont communes aux deux sites. En plus de la poterie et de ses caractéristiques, la présence des broyeurs, des haches polies et des herminettes polies sont des traits communs aux deux sites.

Dans l'Ouest du pays, les sites de Douroula sur la rive droite du fleuve Mouhoun (L. KOTE, 2004) et les sites situés le long de la rivière Débé dans la basse vallée du Sourou (F. ALESSANDRO et al., 2010) ont livré une céramique similaire à celle des sites des rives du fleuve Mouhoun en pays Nord-Nuna. À Douroula, une série de sites datés entre 700 B.C. et XVI^e siècle A.D. (L. KOTE, 2004) ont livré un important corpus céramique. Tout comme les sites du Nord-Nuna, localisés sur les rives du fleuve, la céramique de Douroula est caractérisée par des formes sphéroïdes et ovoïdes. Elle est décorée par la technique de l'impression à la roulette, de l'incision et de la cannelure. Des récipients tels que les jarres, les pots, les bols, les bouteilles, les passoirs, les couvercles et les anses sont présents sur les deux sites. La différence est la présence d'une grande quantité des haches polies, des herminettes polies et des Sphéroïdes dans la zone Nord-Nuna.

Le long de la rivière Débé, en surface, des tessons de céramique trouvés ont été fortement fragmentés, avec une surface mal conservée. Ils semblent appartenir au même type de poterie avec des épaisseurs très fines et fragiles. En plus des similitudes fondées sur la céramique, les artefacts lithiques des sites le long de la rivière Débé, la principale matière première qui est la roche verte, et ceux des sites situés sur les rives du fleuve Mouhoun se ressemblent. Son occupation se situerait, selon les auteurs, dans le 2nd millénaire avant Jésus Christ.

Les comparaisons chrono-typologiques plus diagnostiques pourraient être faites avec le site clé de Rim (céramique niveau II, bien que la composante microlithique semble s'évanouir, et niveau III, très riche en herminettes et haches polis : À Ndah, 1978), avec les faciès Ti-n-Akof et Dori dans le nord sahélien (Vogelsand, 2000) et avec les découvertes d'Ounjougou, au Mali (H. Uysecom, 2002; H. Uysecom et al., 2000; 2001; 2002; 2004; 2007; M. Ayor et al., 2005; R. Asse et al., 2006). (F. Alessandro et al., 2010, p. 211).

Au Sud-est du pays, des tessons associés à des microlithiques sont datés entre 6285 et 5445 B.C (P. Breunig, P. H. Votzka cité par L. Kote, 2004, p. 209).

Les techniques de montage et de décor sont des expressions artistiques, stylistiques et du savoir-faire de groupes. En tant que savoir-faire d'un groupe, les techniques de production sont inventées, empruntées et distribuées par les groupes humains tout au long de leurs différentes étapes de migration comme une identité culturelle. Cela pourrait expliquer les similitudes morphologiques et technologiques qui existent entre la production céramique des rives du fleuve Mouhoun en pays Nord-Nuna et celle des sites du Burkina Faso où elle a été datée. Les résultats de la présente analyse ne permettent pas de faire des corrélations de datation entre la céramique des rives du fleuve Mouhoun et celle des autres sites du Burkina Faso. Toutefois, son association avec les vestiges de la métallurgie sur le site de Bwo3 montre qu'elle existe sur les rives du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna au moins depuis le début de l'âge des métaux.

L'analyse des différents vestiges permet de proposer une séquence chronologique de l'occupation préhistorique des rives du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna. Les résultats de l'analyse de la céramique permettent de distinguer deux séquences chrono-culturelles. La céramique issue du sondage serait la plus ancienne, car elle est associée à des vestiges de l'âge des métaux. La technique décorative la plus présente est l'impression à la roulette. La céramique de surface, quant à elle, est caractérisée par la prédominance des tessons plus épais provenant de buttes anthropiques dans leur majorité. Les techniques décoratives sont simples et composites avec toujours la prédominance de l'impression à la roulette. Bien que les sites soient perturbés, la céramique de surface serait celle de la dernière phase d'occupation des rives du fleuve Mouhoun. Elle commence autour du XV^e siècle avec l'arrivée des premiers groupes claniques fondateurs de villages Nord-Nuna dont les rives du fleuve Mouhoun

furent les premières étapes de leurs migrations (E. Bayili, p. 1983). Ainsi, la céramique serait présente sur les rives du fleuve Mouhoun en zone Nord-Nuna au moins depuis l'avènement des métaux.

Conclusion

L'étude des vestiges céramiques issus du sondage montre qu'ils appartiennent à l'âge des métaux qui se situe dans la boucle du Mouhoun entre le VIII^e siècle avant J.-C. et le XVII^e siècle (L. Kote, 2009, p. 20). Toutefois, l'hypothèse d'une céramique plus ancienne est probable au regard de sa présence sur l'ensemble des sites, son état assez dégradé et son importance tout au long du Néolithique, période marquée par une économie de production. De toute évidence, les rives du fleuve Mouhoun ont continuellement été occupées par des populations qui ont taillé la pierre avec des techniques connues depuis le Paléolithique inférieur jusqu'au Néolithique. Elles ont aussi fabriqué de la céramique avec des techniques employées depuis le Néolithique. Le choix des rives du fleuve est un indicateur qui atteste que les populations pratiquaient la pêche. La présence et l'importance du matériel de broyage sont une preuve de la consommation des céréales par les populations. En effet, le matériel de broyage composé de meules, de molettes et de pilons constitue un outillage domestique qui sert à écraser le grain. Aussi, l'érosion des sols a probablement été favorisée par les activités agricoles et pastorales. La présence de nombreuses buttes anthropiques montre l'importance de la population ayant occupé les lieux. La taille et la disposition de certaines buttes montrent qu'elles sont des restes d'habitats. Les différents outils produits auraient probablement, en plus de la pêche, servi à pratiquer la chasse et l'agriculture, même si nous n'en avons pas de traces. L'étude des sites et des vestiges montre que la plupart des sites sont, pour certains, des lieux d'habitation et pour d'autres, des ateliers d'activités techniques diverses dans le cadre d'une économie de subsistance fondée sur la pêche, la chasse et l'agriculture.

Bibliographie

- FONTANA Alessandro, MOZZI Paolo, BONDESAN Aldino, DE GUIO Armando, KOTÉ Lassina, 2010, « Préhistoire tardive et changements environnementaux le long de la rivière Débé dans la basse vallée du Sourou (Burkina Faso, Afrique de l'Ouest) ».
- ANDAH Bassey Wai-Ogusu, 1978, « Excavations at Rim, Upper Volta' », *West African Journal of Archaeology* vol., 8, Ibadan, p. 75-138.
- BAYILI Emmanuel, 1983, *les populations Nord-Nuna (Haute-Volta) : des origines à 1920*, thèse de 3e cycle, Paris I.
- CAULIEZ Jessie et *al.*, 2002, « Nomenclature et méthode de description pour l'étude des céramiques de la fin du Néolithique en Provence », *Préhistoire Anthropologie méditerranéennes*, 10-11, p. 61-82.
- KOTE Lassina, 1992, *Naissance et développement des économies de production en Afrique centrale (Formation d'un modèle archéologique en terra incognita)*, Thèse de Doctorat, Université Paris x.
- KOTE Lassina, 2004, « Aspects de la production céramique au Burkina Faso », *cabier du centre d'études et de recherche en lettres sciences humaines et sociales (CERLESHS)*, N° 21, Université de Ouagadougou, P.U.O, p.207-238.
- KOTE Lassina, 2011, « Les collections archéologiques du Burkina Faso à l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (I.F.A.N) de Dakar (Sénégal) », *CAHIERS DU CERLESHS*, Tome XXVI, n° 38, ISSN 0796-5966, p. 1-23.
- VOGELSANG Ralf, 1995, « Recherches archéologiques concernant l'histoire de l'occupation de la région sahélienne au nord du Burkina Faso : Campagne de fouille de 1994 ». *Nyame Akuma* 44, p. 16-21.
- VOGELSANG Ralf, KLAUS-DIETER Albert, KAHLHEBER Stefanie, 1999, « Le sable savant : les cordons dunaires sahéliens au Burkina Faso comme archive archéologique et paléocéologique de l'Holocène », *Sahara* 11, p. 51-68.

OUEDRAOGO Sombéwendin Hubert, 2020, *Traditions céramiques et histoire du peuplement dans la province d'Oubritenga (Burkina Faso) : données archéologiques du site de Wargoandga*, Thèse de doctorat unique en archéologie, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina-Faso.