



HAL
open science

L'EXPLOITATION COLONIALE DANS LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE DE LA COLONIE DE CÔTE D'IVOIRE DE 1893 A 1960

Konan Alain Brou

► **To cite this version:**

Konan Alain Brou. L'EXPLOITATION COLONIALE DANS LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE DE LA COLONIE DE CÔTE D'IVOIRE DE 1893 A 1960. 2015. halshs-01222836

HAL Id: halshs-01222836

<https://shs.hal.science/halshs-01222836>

Preprint submitted on 2 Nov 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**L'EXPLOITATION COLONIALE DANS LA MISE EN PLACE
DU RESEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE DE LA
COLONIE DE CÔTE D'IVOIRE DE 1893 A 1960**

Alain Konan BROU

Doctorant à l'Université FHB de Cocody

Abidjan-Côte d'Ivoire

UFR des Sciences de l'Homme et de la Société (SHS)

Département d'Histoire

Tel: 00225 08-14-44-02

E-mail: alainbrou@hotmail.com

Résumé

Par le décret du 10 mars 1893 qui a fait de la Côte d'Ivoire une colonie aux mains de la France, l'administration coloniale a mis en place très rapidement une dynamique et rationnelle politique d'exploitation des richesses de cette colonie prospère. Pour y parvenir, il a fallu mettre en avant la construction des infrastructures économiques comme la route et le chemin de fer. Ces moyens de transports et de communications ont connu un essor durant cette période, par la volonté du colonisateur de drainer dans des conditions acceptables les productions naturelles, agricoles et minières, des différentes zones du territoire vers les points d'exportations pour la métropole.

Mots clés : *Chemin de fer, Côte d'Ivoire, Colonie, Exploitation, France, Richesses, Route.*

Summary

By the decree of March 10th, 1893 which made Ivory Coast a colony in the hands of France, the colonial administration set up very rapidly a dynamic policy and rational exploitation of the wealth of this prosperous colony. To achieve this, it was necessary to propose the construction of economic infrastructures such as road and railroad. These means of transport and communication have boomed during this period, by the will of the colonizer draining in acceptable conditions the natural productions, agricultural and mining, of the various zones of territory towards the points of exports for the metropolis

Keywords: *Railroad, Ivory Coast, Colony, Exploitation, France, Wealth, Road.*

Introduction

La Côte d'Ivoire, à l'instar d'autres pays situés sur la côte du golfe de Guinée a été visité par les explorateurs français. Ceux-ci étaient motivés par la curiosité scientifique, le goût de l'aventure, et comme le soulignait Christophe WONDJI (1963), le souci d'ouvrir de nouvelles aires d'influence à la France, au moment où la concurrence coloniale en Afrique opposait les diverses nations d'Europe.

Ces incursions ont abouti au décret de création de la colonie de Côte d'Ivoire le 10 mars 1893. Cette décision qui a mis "*sous tutelle*" le territoire ivoirien a été l'occasion pour les représentants de la France de mettre en place les moyens nécessaires pour une exploitation méthodique des richesses de la colonie. En effet, comme l'indiquait Roger VILLAMUR et Léon RICHAUD (1903), la Côte d'Ivoire constituait l'une des parties les plus intéressantes du gouvernement de l'Afrique Occidentale Française (AOF), dont la luxuriante végétation évoque les splendeurs des âges tertiaires, et de ce sous-sol, où les recherches de l'explorateur ne restent pas longtemps infructueuses. Ainsi, à la période d'organisation a succédé, celle de la mise en valeur du territoire.

1- Problématique

Les missions d'exploration menées par des explorateurs comme Louis Gustave Binger et Treich-Laplène ont permis ainsi à la France de se faire une idée des "*innombrables*" richesses de la Côte d'Ivoire. Pour mieux les exploiter, il fallait des moyens de transports adéquats, et qui répondent aux besoins du colonisateur. C'est fort de ce constat que des routes et le chemin de fer ont vu le jour pour accompagner les politiques de mise en valeur. Concrètement, *comment l'exploitation de la colonie de Côte d'Ivoire a-t-elle contribué à la création des routes et du chemin de fer de 1893 à 1960 ?*

Pour répondre à cette interrogation, nous évoquerons la mise en place des routes et leur évolution en Côte d'Ivoire de 1893 jusqu'en 1960, ensuite nous nous pencherons sur les étapes de la construction du chemin de fer de la colonie.

L'objectif de cette étude est de pouvoir montrer que l'exploitation des richesses naturelles, agricoles et minières a été déterminante dans la mise en place des routes et du chemin de fer dans la colonie de Côte d'Ivoire de 1893 jusqu'en 1960.

2- Méthodologie

Cette étude a été menée grâce au recueil de documents traitant de la période coloniale en Côte d'Ivoire, des documents abordant la mise en place des infrastructures économiques de la Côte d'Ivoire, des mémoires et des thèses sur les transports en Côte d'Ivoire. Des tableaux et un graphique ont été réalisés pour analyser et expliquer l'évolution des infrastructures qui ont été mises en place. Cette méthode nous a permis comprendre la politique d'exploitation de la colonie de Côte d'Ivoire et le développement des infrastructures routières et ferroviaires.

3- Résultats

3-1. Mise en place et évolution des routes coloniales en Côte d'Ivoire

L'une des bases de toute activité économique demeure l'infrastructure de transport. En Côte d'Ivoire, pour ce qui était du réseau routier, il « *s'est constitué de façon progressive depuis le début du siècle* »¹. Les premiers travaux de constructions des voies de pénétration ont débuté vers la fin du XIX^{ème} siècle, mais ont connu un développement accentué dès les décennies du XX^{ème} siècle.

¹ Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, *Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives*, France, Maury imprimeur, 431p, p.37.

Dès la mise en place de l'administration coloniale, les objectifs à long terme des colons et les bouleversements dans les transports routiers ont donné un coup d'accélérateur au système routier de la colonie de Côte d'Ivoire. En effet, il ne suffisait pas « *d'explorer un pays et de le mettre en relations avec les commerçants* »². Il fallait faciliter ces rapports par la réalisation de certains travaux. C'est dans cette optique que, dans des délais raisonnables, il a fallu trouver les voies et les moyens pour évacuer les produits de l'agriculture et les richesses naturelles de l'arrière-pays et des côtes vers les points d'exportations. Conçue comme l'outil essentiel de la mise en valeur économique de la colonie, les infrastructures de communications ont été comme le soulignait Coulibaly NAMLAMBAN (1985), des moyens et des rapports de production, assurant les liaisons entre les hommes et l'évacuation des richesses naturelles de la colonie vers l'extérieur. Les colons se sont évertués à mettre rapidement en place les routes, non pas pour tracer les sillons du développement économique de la colonie de Côte d'Ivoire, mais assurer le strict minimum pour ce qui était du transport de personnes et de marchandises. Il fallait avoir une marge de manœuvre assez importante dans l'exploitation des richesses de cette colonie "*prospère*". Aussi, avant que la culture du café et du cacao viennent occuper bon nombre d'ivoiriens, l'exploitation forestière fut l'une des activités à laquelle l'administration coloniale s'adonnait. De ce fait, des routes ont eu pour origines l'exploitation forestière qui pour la nécessité a permis d'ouvrir les premiers tracés. Les pistes forestières améliorées sont devenues des routes terrassées avec la montée vers l'extérieur des chantiers. Ces routes ont pris de plus en plus d'importance dans le commerce extérieur de la colonie de la Côte d'Ivoire. Elles ont d'abord été ébauchées sous forme de pistes dotées d'ouvrages rudimentaires et carrossables seulement en saison sèche. Il ne s'agissait pas de « *faire des travaux coûteux, de bonnes pistes, biens étendues, biens tracées, avec des buses, des ponceaux ou des pistes, des ponts en maçonnerie partout où la portée ne dépassait pas quelque mètre* »³. Alors, le premier souci des ingénieurs routiers de la colonie a été de développer au plus vite un réseau de pénétration nécessaire à la mise en valeur de la colonie. En effet, comme l'indiquait encore Roger VILLAMUR et Léon RICHAUD (1903), le but que s'est proposé l'administration a été d'offrir aux caravaniers des voies qui sont faciles d'accès et praticables. Il s'agissait de contribuer de façon rapide et efficace, au développement du commerce. La construction de ces routes allait-elle donner du prestige à l'administration coloniale dans son élan civilisateur, prouver sa suprématie sur les indigènes et rapprocher davantage les différents points de la colonie qu'ils occupaient. En outre, la communication entre les différents cercles de la colonie était indispensable dans l'harmonisation des directives de l'administration coloniale. C'est en ce sens que, « *quelques pistes reliaient les points les plus importants et les administrations éprouvaient le besoin de créer des routes entre les points occupés* »⁴. Ce fut en 1908 qu'avaient commencés véritablement les travaux de construction des routes d'une certaine longueur, « *larges de 4 à 8 m et dotées de pont de fortune (Bois)* »⁵. A cette époque, l'usage de l'automobile n'était pas encore envisagé. Cependant, dès que la première guerre mondiale a fait émerger l'automobile, « *elle apparaissait comme répondant dans une large mesure au besoin de l'Afrique en matière de transports* »⁶.

² Roger VILLAMUR, Léon RICHAUD (1903), Notre colonie de la Côte d'Ivoire, Paris, Augustin CHALLAMEL, 399p, p.321

³ Encyclopédie générale de la Côte d'Ivoire (1978), L'Etat et l'économie, Abidjan, NEA, 1187p, p.37.

⁴ Ministère de l'information (S.d), Les voies de communications dans l'infrastructure ivoirienne, Abidjan, Offset, 26 p, p.11.

⁵ Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives, Op. Cit., p.37.

⁶ Ministère de l'information, Les voies de communication dans l'infrastructure ivoirienne, Op. Cit., p.11.

Il fallait maintenant au territoire de Côte d'Ivoire adopter une véritable infrastructure dans des conditions naturelles aussi difficiles que variées (le climat, la végétation abondante et la décomposition des sols ont constitué des facteurs de gêne), néanmoins, la ténacité de l'administration coloniale avait eu raison de ces obstacles naturels. Des routes précaires, la colonie s'est orientée vers les grandes voies d'évacuation avec une nouvelle génération de route apparue au lendemain de la première guerre. Elle s'est accéléré au fil des années et reliait les principaux centres urbains de la périphérie d'Abidjan à la capitale à savoir : Grand-Bassam-Abidjan, Bingerville-Abidjan, Dabou-Abidjan et quelques villes de l'intérieur de la colonie comme Daloa, Gagnoa, Bouaké et Abengourou. Ce schéma était dû à la généralisation progressive de l'automobile et aux besoins de plus en plus grandissants en matière de transports de marchandises dans la colonie entre 1920 et 1935. A partir de 1930, le réseau routier ne répondait plus par son tracé sinueux, épousant étroitement les formes du relief et les nombreux ouvrages d'art provisoires. Son développement a été plus que nécessaire. L'amélioration des routes et leur mise en état de viabilité constante ont fait l'objet d'un très gros effort à partir de cette période. Cette nouvelle génération des routes a été à l'origine des liaisons routières comme Gagnoa-Sassandra (1923), Abidjan-Gagnoa (1924), Dimbokro-Bouaké, Abidjan-Agboville (1933). Au regard de ces liaisons routières, l'administration coloniale les avait développées dans le Sud, le quart Sud, le Sud-Est et le Centre-Est de la colonie ivoirienne. Dans ces zones, la présence coloniale était plus forte et très palpable qu'ailleurs sur le territoire, et les cultures de rentes (Café, cacao) connaissait un développement particulier. En outre, l'exploitation forestière et les productions agricoles devaient mobiliser le maximum de compétence afin de les convoyer vers les différents points d'exportation. La géographie des liaisons routières s'inscrivait pleinement dans la politique coloniale, qui consistait à extraire des grandes zones de productions agricoles, les principales ressources de la colonie pour les exporter sur la métropole. Les premières routes ivoiriennes ont connu avec l'arrivée de l'automobile, des déviations importantes et des réfections continues. Aussi, comme l'a fait remarquer Zan SEMI-BI (1973), l'on a dû les abandonner en partie et procéder à un nouveau tracé, car elles étaient trop étroitement subordonnées aux accidents de terrain. En effet, avec l'introduction de l'automobile et de l'accroissement des trafics, l'amélioration en quantité et en qualité des voies routières était devenue primordiale pour cette économie coloniale en croissance permanente. Dans le même temps, l'orientation de beaucoup de voies a été fonction du rôle économique que l'administration coloniale a bien voulu leurs concéder. Cela dit, la finalité économique commandait leur distribution géographique. Celle-ci s'est faite en fonction des potentialités économiques des différentes régions de la Côte d'Ivoire, mais aussi en fonction du tracé du chemin de fer. Il fallait résoudre le problème de l'exportation des productions agricoles et des ressources naturelles dans les différentes régions. Pour en finir avec les travaux de réfection des voies quasi continus qui gênaient les activités économiques, le déplacement des colons et des indigènes, l'administration a décidé de « *rectifier les tracés, corriger les profils, élargir les chaussées* »⁷. Elles ont atteint en beaucoup d'endroits une largeur de 6 à 8 mètres, tout en surélevant les chaussées. Ces actions ont permis une circulation beaucoup plus fluide sur certaines routes de la colonie. La recherche d'une meilleure qualité de transport s'est imposée à l'administration coloniale. Elle a continué sa politique d'amélioration des routes dans les bas-fonds inondables, où il a fallu « *construire des routes en remblais munies soit de buses, soit de ponceaux cimentés avec dalles en ciment* »⁸.

⁷ Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, *Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives*, Op. Cit., p.37.

⁸ Zan SEMI-BI (1973), *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire 1930-1944*, Thèse de 3^{ème} cycle d'Histoire, Paris, Université de Paris VII, 387p, p.37.

En tout état de cause, ces actions se sont imposées dans le temps et avec le temps. Dans le temps, parce que l'administration coloniale se devait d'être en phase avec l'évolution des autres colonies, s'il voulait toujours avoir une emprise sur son territoire. Avec le temps, car l'économie du territoire ivoirien était prospère et les productions agricoles et naturelles étaient importantes. Pour pouvoir les exporter dans des conditions irréprochables, il a fallu améliorer les routes, qui dans beaucoup de cas, étaient au dernier degré de l'usure. Elles ne répondaient plus aux exigences d'un transport rapide, sûr et peu onéreux, à cause de l'accroissement de la circulation routière. En saison sèche, elles étaient repérables par le cortège de poussières que soulevait le passage des véhicules et en saison pluvieuse, les sols argileux qui leurs servaient de substrat, devenaient sous l'action de la pluie, boueuses, glissantes et semées d'ornières. Elles représentaient un danger, tant pour les véhicules que pour les usagers. Il ne pouvait avoir d'activité économique, sans moyens de transports. Si tel était le cas, la plupart des régions en difficulté n'invoquaient-elles pas « *l'enclavement, comme la cause essentielle de tous leurs maux ?* »⁹. Les choix de l'administration coloniale en matière de construction et d'orientation des routes ont occulté d'autres localités de la colonie. En effet, à l'état piteux des routes, il fallait ajouter « *le déséquilibre qui s'est créé au détriment de l'Ouest, du Sud-Ouest, du Nord-Est et du Nord de la Côte d'Ivoire* »¹⁰. Comme solution, l'administration coloniale a procédé à l'ouverture d'autres voies et à l'amélioration de celles qui existaient pour la mise en valeur de ces différentes zones de la colonie. Par la suite, les mesures urgentes ont permis à la colonie de posséder « *un réseau routier de 5.000 kilomètres, permettant l'emploi des véhicules* »¹¹. Les liaisons routières ont débouchées sur des destinations hors de la colonie et permettaient de relier des régions, jadis isolées. Ce fut le cas de la route Bassam-Daloa-Man qui permettait d'aller de Bassam à Bamako par l'Ouest de la colonie ivoirienne. Il en était de même de la partie Sud du territoire où de Dabou à Tiassalé, puis de Divo à Lakota, cette région s'est ouverte au reste de la colonie. Au final, la route Daloa-Man a permis à cette région de se rapprocher de la mer et de proposer plusieurs produits d'exportation. L'histoire des routes ivoiriennes a commencé timidement avec des pistes, qui ont servies de point de départ à l'administration coloniale dans sa politique de mise en valeur des richesses de la colonie ivoirienne. Ensuite, dans l'entre deux guerres, avec le développement de l'automobile, il a fallu remédier à l'état piteux des routes qui ne répondaient plus aux exigences de transport de plus en plus croissantes. Les voies de communications avaient été créées, des pistes et des routes avaient presque sillonné le territoire ivoirien avant 1950. Durant les dernières années de la colonisation, l'administration coloniale a commencé à créer des routes beaucoup plus pratiques, toujours selon des orientations économiques à sa convenance. Un effort a été fait dans la création de routes en terres permanentes (3.670 kilomètres à 10.570 kilomètres), progression tout de même faible comparativement aux routes saisonnières et pistes dont la croissance avait été multipliée par 2, soit 15.000 kilomètres selon Louis Edouard SETTIE (1997). Cette croissance des routes saisonnières au détriment des routes permanentes s'expliquait par le fait que, l'administration coloniale s'est consacrée à ouvrir des voies neuves, à transformer des pistes en routes saisonnières, sans toutefois les améliorer énormément pour qu'elles deviennent des voies permanentes. En plus, l'orientation économique des routes a fait que certaines routes sont restées des routes secondaires pour un certain temps avant de devenir des routes permanentes, lorsque les produits de l'agriculture offraient des productions importantes.

⁹ Paul BUSUTIL (1999), *L'essentiel de la géographie économique et humaine de la France*, Laval, Gualino éditeur, 95 p, p.40.

¹⁰ Coulibaly NAMLAMBAN (1985), *La place des infrastructures de communication dans la politique française des investissements 1946-1960*, Mémoire de maîtrise, Université nationale de Côte d'Ivoire, 248p, p.89.

¹¹ Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, *Equipements et transports*, Op. Cit., p.3.

Les caractéristiques des routes ivoiriennes ont été perçues sur des catégories de routes à savoir : les routes principales, les routes secondaires et les pistes rurales. Ces caractéristiques donnaient aussi une structure tertiaire au réseau routier ivoirien. C'est-à-dire que dans l'ensemble, les routes en Côte d'Ivoire n'étaient pas bitumées. Néanmoins, les routes permanentes, même si elles ne sont pas revêtues étaient plus ou moins praticables toute l'année. Pour ce qui était des routes secondaires, elles étaient praticables en saison sèche et moins praticables en saison des pluies. Quant aux pistes rurales, leur utilisation a été fonction de la fréquence des véhicules. L'on pouvait trouver des pistes rurales praticables une bonne partie de la saison sèche. Lorsque la saison des pluies intervint, impossible pour les populations de se déplacer aisément. Les cours d'eau débordaient et créaient d'énormes désagréments pour l'évacuation des produits agricoles et l'approvisionnement des populations en toutes sortes de produits manufacturés. Cependant, à partir de 1950, « *l'étendue des routes utilisables toute l'année est passé de 3.670 kilomètres à 10.570 kilomètres en fin 1959* »¹². Cette croissance des routes utilisables toute l'année répondait à un objectif, celui d'accroître ces moyens de transports et de communications, mais aussi permettre de transporter dans des conditions plus favorables les biens et les personnes sur l'ensemble de la colonie. C'est dans cet ordre des choses, que la longueur des routes bitumées a atteint 700 kilomètres toujours selon Louis Edouard SETTIE (1997). Par ailleurs, afin de faciliter l'ouverture de la colonie sur les territoires voisins par l'établissement des liaisons régulières, les routes classées fédérales étaient rendues utilisables sans bacs et leur étendue portée à 1.575 kilomètres. L'importance de ces routes fédérales était de permettre au gouverneur de la colonie de Côte d'Ivoire d'être en étroite relation avec celui de la Haute-Volta (Burkina Faso actuel) et du Soudan français (Mali actuel). Ces deux colonies n'ont pas de débouchés sur la mer, toutes leurs productions agricoles pouvant être exportées devaient nécessairement descendre sur la côte pour la métropole. Aussi, ces routes fédérales sont-elles pour ces pays, l'une des voies possibles et surtout pour le Soudan français de s'équiper en produits manufacturés. Il en était de même de certaines localités de l'intérieur de la colonie embranchées à ces routes fédérales. Elles ont été fréquemment empruntées par les populations à la recherche de travail dans les plantations en Côte d'Ivoire. Il s'agissait de liaisons routières comme par exemple la route n°5 ou route du café qui partait d'Abidjan-N'Douci-Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa-Man-Danané-frontière de la Guinée. Cette liaison était partie du Sud du pays, avait fait un crochet au Centre-Ouest pour enfin finir dans "*le grand ouest*" jusqu'à la frontière avec la Guinée. Son objectif était de désenclaver l'Ouest du pays, tout en permettant à l'administration coloniale d'avoir une emprise totale sur la région, mais aussi permettre l'évacuation des productions agricoles et les richesses naturelles de l'Ouest du territoire. Quant à la route n°105 ou route de la Haute-Volta, longue de 426 kilomètres, elle partait de Yamoussoukro, passait par Tiébissou, Bouaké, Katiola, Ferkessédougou et Ouangolodougou jusqu'au Pont sur le Laraba. Sa fonction était de pouvoir compter sur une route praticable toute l'année partant du Centre pour alimenter l'arrière-pays, et constituée aussi un lien étroit entre les zones Nord, Centre avec le Sud de la colonie. Le réseau routier de la colonie de Côte d'Ivoire a connu une croissance entre 1947 et 1958, sa longueur est passée de 10.900 kilomètres à 25.218 kilomètres. Cependant, malgré cette progression dans l'amélioration du réseau, la part accordée au bitumage, stade ultime de la transformation en route moderne à grand trafic demeurait faible par année, soit 12 fois les 50 kilomètres initiaux en dix ans. Cette situation s'expliquait par le fait que les matériaux de bitumage coûtaient chers, mais aussi l'entretien de ces pans de routes était coûteux pour l'administration coloniale.

¹² Coulibaly NAMLAMBAN, *La place des infrastructures de communication dans la politique française des investissements 1946-1960*, Op. Cit., p.83.

De même, il n'y avait pas une vocation de développement du réseau routier de la colonie au même titre que celui de la métropole. Pour l'instant, les colons pouvaient se contenter de routes plus ou moins permanentes et plus ou moins praticables pour évacuer les productions. En 1958, deux ans avant les indépendances, l'état du réseau routier de la colonie de Côte d'Ivoire, dissociation non faite des pistes et routes, révélait une structure forgée essentiellement par des intérêts économiques. Les routes étaient créées et améliorées là où l'économie agricole était florissante. Un accent avait été mis sur la qualité des routes dans les zones de production de café, de cacao, de bois et de banane. C'est à ce titre, que les grands axes d'écoulement des produits qui se rejoignaient à Abidjan, comprenaient deux tronçons à savoir : la liaison qui ravitaillait l'Ouest du pays par le cercle de Man, ramenait sur Abidjan, l'importante production caféière de cette région. Par cette liaison, N'Douci constituait son point de dédoublement en deux itinéraires dont la jonction se faisait à Daloa. C'est le tronçon Sud par Divo-Gagnoa-Issia et le tronçon Nord par Toumodi-Yamoussoukro-Bouaflé. Dans le cas précis de ces tronçons de l'Ouest, du Centre-Ouest et du Centre, la mission était d'évacuer le café de cette boucle ; d'où le nom de *"boucle du café"*. Quant à la liaison de l'Est, elle reliait comme toujours Abidjan à Adzopé-Abengourou-Agnibilékro et Bondoukou. Cette zone recueillait des tonnages considérables de cacao, tant à l'aller qu'au retour, mais beaucoup plus qu'on s'approchait d'Abidjan. Dans la *"boucle du cacao"*, tout s'articulait autour de zones de grandes productions comme Dimbokro, Bongouanou, Ouellé, Bocanda. La gare ferroviaire de Dimbokro a joué de ce fait le rôle d'entrepôt avant l'acheminement des productions sur le port d'Abidjan qui était le point de départ et d'arrivée de chaque liaison à partir des années 50. La nécessité de faire des routes plus résistantes sur les principaux itinéraires devint primordiale. Aux environs de 1950, on avait ainsi commencé une période de recherche et d'essais pour l'utilisation de matériaux naturels employés soit bruts d'extraction, soit plus souvent en mélange binaire avec du sable jusqu'en 1960. Les premières chaussées construites ont eu « *10 à 15 cm d'épaisseur seulement et étaient revêtues d'un enduit superficiel* »¹³. Les premiers matériaux de couche de base utilisés étaient le granit concassé, mais celui-ci étant cher, les autorités coloniales se sont tournées vers l'emploi de matériaux naturels meubles qu'on a « *pris l'habitude de designer sous le terme général de graveleux* »¹⁴. Ces expériences ont permis pour la plupart, la construction de chaussées avec « *une couche de base de 15 cm "en béton de sol" composé de 70 à 80% de graveleux* »¹⁵. Cette technique dans son ensemble, a amélioré considérablement la texture des routes et permis une circulation assez confortable. Si au départ, les matériaux naturels utilisables étaient peu appropriés à l'exécution de couche de base, cela a changé grâce à leur amélioration qui a été recherchée par « *une stabilisation des sables argileux côtiers traités avec bitume* »¹⁶. Toutes ces expériences ont permis finalement de choisir la stabilisation des sols sableux ou graveleux aux ciments qui s'est imposée, et ce type de couche de base a été systématiquement utilisé après l'indépendance. Cette façon de construire les routes s'est imposée, même si elle était coûteuse. Elle répondait efficacement aux besoins du trafic plus lourd. Parallèlement, sur certaines routes, les enduits superficiels ont été remplacés par des matériaux évolués qui ont contribué notablement à la résistance des chaussées et qui étaient plus roulants. Les résultats ont été satisfaisants dans la mesure où le nombre de routes a été accru, ainsi que la qualité.

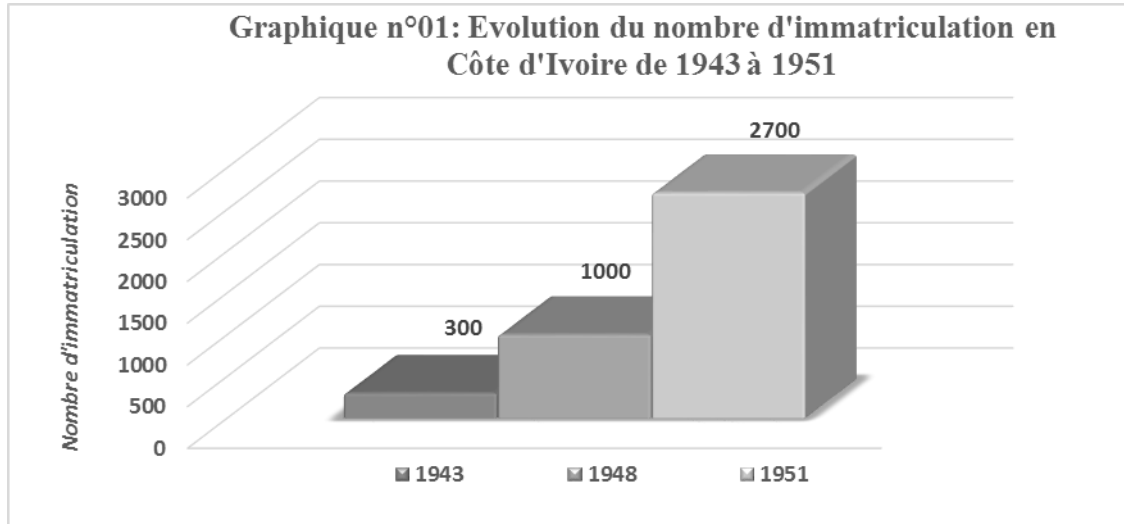
¹³ Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, *Equipements et transport 1960-1980, bilan et perspectives*, Op. Cit., p.47.

¹⁴ République de Côte d'Ivoire (1970), *Etude des transports en Côte d'Ivoire, v4, le réseau routier*, Paris, Edirap, p.2.2.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.

A l'indépendance, les efforts de l'administration coloniale en matière de routes ont permis d'avoir 25.700 kilomètres de routes, dont 700 kilomètres de routes principales, 10.000 kilomètres de routes secondaires et 15.000 kilomètres de routes et pistes comme le soulignait Louis Edouard SETTIE (1997). Si le développement du réseau routier était fonction du développement des plantations, l'accroissement du parc automobile quant à lui a démarré timidement, mais était devenu rapide et intense. Au niveau des immatriculations le démarrage a été rapide à partir de 1946 et pour mieux suivre cette évolution référons-nous au graphique n°01.



Source : La route ivoirienne "cinquante années seulement" dans *Fraternité* du 27 janvier 1964, n°405, la route ivoirienne et les routiers, premier numéro spécial, 11p, p.3.

Au regard du graphique n°01, il ressort que l'accroissement du parc automobile a été rapide. Cette croissance était relative au fait que l'automobile, depuis son introduction sur le territoire de la Côte d'Ivoire, est devenue une nécessité pour les colons et les populations. Il était pratique, plus accessible et limitait les temps de déplacement. En outre, avec l'accroissement des productions agricoles, il fallait des moyens de transports et de communications pour évacuer toutes les récoltes. Les véhicules, de par leur nombre ont permis de fournir ce service. A l'indépendance, selon les chiffres fournis par Louis Edouard SETTIE (1997), l'on comptabilisait 22.917 véhicules sur le territoire, ce qui était non négligeable. Ainsi, à la période de l'essor de nos cultures d'exportation, correspondait aussi celle du développement du parc automobile. En effet, l'introduction de la culture du café et du cacao, rendue obligatoire par les colons, les Ivoiriens se sont adonnés à la pratique de ces cultures. Les résultats ont été remarquables, avec des productions importantes qu'il a fallu transporter en direction du port d'Abidjan. Le camion, devint "roi" sur les routes ivoiriennes, car « *lui seul pouvait aller partout chercher les récoltes et appliquer des tarifs aux conditions de livraisons de la marchandise, lui seul était rapide et d'une utilisation rentable* »¹⁷. Ces camions produisaient certes des résultats acceptables, mais, ce n'était que sur de bonnes routes à grand trafic partiellement bitumées comme celles d'Abidjan à Man, avec embranchement sur Bouaké ou Abidjan-Abengourou. Comme le soulignait Henri BOURGOIN et Philippe GUILHAUME (1979), le développement des plantations de café et de cacao a rendu l'extension et l'amélioration du réseau routier nécessaire, si bien que les pistes furent améliorées et bitumées quand le trafic atteignait 300 véhicules / jour.

¹⁷ La route ivoirienne (1964), "cinquante années seulement", in *Fraternité*, du 27 janvier, n°405, la route ivoirienne et les routiers, 11p, p.3.

Leur amélioration quantitative et qualitative s'est faite en fonction de la croissance des activités économiques dans les différentes zones. La circulation étant « *un des phénomènes géographiques le plus facile à saisir* »¹⁸, alors, des la mise en valeur de la colonie a joué un rôle fondamental dans la construction des routes de la colonie. Le réseau ivoirien présentait, malgré les années de colonisation, toujours de nombreux déséquilibres régionaux, défavorisant encore certaines régions du pays comme l'Ouest, le Sud-Ouest, le Nord-Ouest et le Nord de la colonie. Dans l'esprit de l'administration coloniale, le Nord offrait malgré la culture du coton, peu de potentialités par rapport au Sud du territoire, il présentait donc peu d'intérêt. Si les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest étaient très fertiles et donc riches en ressources naturelles et agricoles, elles étaient, cependant confrontées au délicat problème de leur évacuation. Et cela d'autant plus que les routes et les pistes y étaient presque inexistantes. Cette situation a été la résultante du transfert des échanges de la région Ouest sur le port d'Abidjan en lieu et place du wharf de Sassandra, faisant qu'avant l'indépendance, cette région a été insuffisamment mise en valeur. L'histoire des routes ivoiriennes qui était intimement liée à l'histoire coloniale a permis de comprendre les motifs de la mise en place du réseau routier. Les actions de l'administration coloniale étaient guidées par la volonté d'exploiter méthodiquement et systématiquement les ressources naturelles, les ressources du sous-sol, les productions agricoles et montrer sa suprématie sur les peuples colonisés. La route est apparue comme un élément fondamental pour atteindre ces objectifs. Des pistes sillonnaient le territoire dès le départ, elles sont devenues par la suite dans l'entre-deux guerres des routes praticables, surtout avec l'introduction de l'automobile sur le territoire. L'orientation des routes a été fonction des objectifs économiques assignés aux localités et cette situation a abouti à un déséquilibre économique au niveau de certaines régions jusqu'à l'indépendance de la Côte d'Ivoire.

3-2. La création du chemin de fer de la Côte d'Ivoire

A la fin du XIX^{ème} siècle, les premiers efforts de l'administration coloniale pour exploiter la Côte d'Ivoire a coïncidé avec l'âge d'or du chemin de fer en Europe comme l'indiquait Henri BOURGOIN et Philippe GUILHAUME (1979). Le rail est apparu en Côte d'Ivoire comme l'un des modes de transport le mieux adapté à la mise en valeur de la colonie. En effet, son rôle, son importance et son efficacité étaient déjà prouvés et indiscutables en Europe et en Amérique. Cette voie ferrée rendrait d'énormes services à l'administration coloniale pour ce qui était de l'évacuation des richesses naturelles et agricoles. La construction du chemin de fer fut véritablement envisagée pour la première fois en 1895 par le Capitaine Marchand. Il s'agirait d'une ligne, qui partirait du port de Grand-Lahou, remonterait la vallée du Bandama et aboutirait au Bagoé. Un embranchement mènerait à Kong, non loin des mines d'or du Lobi. Au regard de ces informations, le colonisateur avait une idée, même si elle n'était pas encore précise sur le tracé de la voie, sinon le pourquoi de sa création était déjà connu. L'idée de la construction du chemin de fer en Côte d'Ivoire fut évoquée encore en 1898, lorsque « *le Capitaine du génie Houdaille fut chargé sur place d'une importante mission d'étude* »¹⁹. A cette période, même si la métropole n'avait pas encore une emprise totale sur le territoire, rien ne l'empêchait de faire des projets en ce qui concernait les moyens de transports et de communications sur le territoire. La phase de pénétration pacifique de la Côte d'Ivoire entreprise par Binger et Treich-Laplène avait permis une description du territoire et de ses richesses afin de motiver la métropole à mettre rapidement sur pied ce moyen de transports.

¹⁸ Michel GOUSSOT (1998), *Les transports dans le monde*, Paris, Armand Colin, 95p, p.8.

¹⁹ Edmond MAESTRI (1976), *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire, histoire, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle d'Histoire, Université de Provence, volume 1' 448p, p.130.

Le rail allait-il devenir "*l'épine dorsale*" entre la colonie de Côte d'Ivoire et le reste des colonies de l'A.O.F. En 1898, cette idée a donné lieu à l'envoi d'une mission d'étude placée sous les ordres du Capitaine de génie Houdaille, membre du comité technique militaire et du comité des travaux publics des colonies. En plus du Capitaine Houdaille, l'on pouvait compter sur une équipe composée « *des Capitaines Crosson-Duplessis, Thomasset et le Lieutenant Macaire, le médecin Lamy, sept sergents et huit Caporaux prélevés dans le régiment du génie et enfin un personnel africain composé de 110 unités dont 50 porteurs et 60 miliciens* »²⁰. Cette mission impressionnait par le nombre des hommes qui l'ont effectuée, mais aussi par la qualité des hommes qui la composaient. L'histoire de la voie ferrée en Côte d'Ivoire fut liée au besoin de donner « *une façade maritime au territoire déjà occupé au Soudan* »²¹. Les travaux de construction ont débuté en 1904. Malgré des interruptions dues aux deux conflits mondiaux, aux obstacles naturels, à l'insubordination et à la résistance des populations, la construction fut poursuivie tant bien que mal. Pour apprécier son évolution, nous nous référons au tableau n°01.

Tableau n°01

Etapas de la construction du rail en Côte d'Ivoire

Désignation des sections	Longueur en Km	Date d'exécution
Abidjan-Agboville	82	1903-1906
Agboville-Dimbokro	99	1906-1910
Dimbokro-Bouaké	135	1910-1912
Bouaké-Katiola	55	1919-1923
Katiola-Tafiré	117	1924-1928
Tafiré-Ferkessedougou	70	1929
Ferkessedougou-Bobo-Dioulasso	228	1929-1932
Abidjan-Wharf de Port-Bouet	11	1930-1931

Source : BROU Konan Alain, *Le chemin de fer dans l'économie Ivoirienne de 1960 à 1980, le rail, un outil de développement au service de l'économie ivoirienne*, Saarbruck, Editions universitaires européennes, 2011, p.14.

La construction de la voie s'est faite en deux phases distinctes. Pendant la première phase (1904 à 1927), la voie reliant Abidjan à Tafiré (487 kilomètres) a été construite selon des normes insuffisantes. Il s'agissait de voie avec : « *un rayon de courbe minimum de 170 mètres [...], une limite de charge d'essieu de 10 tonnes, des vitesses maximales de 40-60 km/h pour les trains de marchandises et 50-80 km/h pour les trains de voyageurs* »²². Pendant la deuxième phase (1927 à 1954), le tronçon Tafiré-Ouagadougou a été construit selon des normes supérieures à celles du premier tronçon. C'était une voie avec « *un rayon de courbe minimum de 500 mètres [...], une limite de charge d'essieu de 15 tonnes, une vitesse maximale de 80 km/h* »²³. Débutée le 12 janvier 1904, la ligne a atteint finalement en 1954 Ouagadougou au kilomètre 1.145. Elle a traversé toute la Côte d'Ivoire du Sud au Nord en passant par le Centre.

²⁰ Coulibaly NAMLAMBAN, *La place des infrastructures de communication dans la politique des investissements publics en Côte d'Ivoire*, Op. Cit., p.114.

²¹ Ministère du plan (1979), *Atlas de Côte d'Ivoire*, Abidjan, IGT, Université d'Abidjan, p.134.

²² Banque mondiale (1977), *Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Evaluation d'un projet régional de chemin de fer*, Rapport, n°1478-WA, 184p, p.83.

²³ Ibidem.

Lorsque nous nous référons au tableau n°01, il a fallu pratiquement sept années pour construire la section allant d'Abidjan à Dimbokro, longue de 181 kilomètres. Par contre, Dimbokro-Bouaké (135 kilomètres) a été bouclée en deux années. Nous expliquons ces cas de figure par la densité de la forêt entre Abidjan, Agboville et Dimbokro qui ne facilitait pas la construction. Nous pouvons aussi évoquer la texture du sol qui est argileux et donc difficile à travailler. Par contre, la section Dimbokro-Bouaké se retrouvait dans une zone savanicole, il n'y avait pas trop d'obstacles naturels, la construction a donc évolué rapidement. Aussi, les infrastructures économiques devaient accompagner le processus d'exploitation commerciale et l'extension du pouvoir colonial. Le gouverneur Gabriel ANGOULVANT, prenant son commandement en 1908, « *déplore que la majeure partie du pays échappe encore aux bienfaits du commerce et de l'impôt. Pour remédier à cela, il a fait accélérer les travaux du chemin de fer commencés en 1903* »²⁴. En outre, lors du découpage administratif de 1915, le chemin de fer devait constituer l'axe central de la réorganisation territoriale. Ainsi, selon Catherine AUBERTINE (1979), il était inconcevable pour Gabriel ANGOULVANT que les cercles ayant le privilège d'être traversés par la voie ferrée ne soient pas organisés de façon à utiliser au mieux cet instrument économique. Il fallait diriger vers ses stations par des réseaux de routes appropriées, la production des territoires qui l'avoisinaient. Toutes ces conditions réunies, la construction de la voie ferrée a été accélérée. Pour ce qui a été de la section Bouaké-Katiola, la métropole venait de sortir d'une guerre difficile, il lui fallait du temps pour se reconstruire économiquement et poursuivre la construction de la ligne. De même, la crise de l'après-guerre a plombé les économies du monde, les travaux au niveau des colonies ont subi eux aussi les conséquences de cette crise dans la mesure où, il fallait maintenant aux colonies autofinancer les investissements. Au niveau des autres sections, la construction a évolué à des rythmes souhaitables. En ce qui concernait la section Abidjan-wharf de Port-Bouet, elle était indispensable car, à défaut de port en eau profonde durant cette période, toutes les exportations de la colonie passaient par les différents wharfs. C'est fort de ce constat que, le wharf de Port-Bouet a été sollicité pour les exportations de la colonie, ainsi que les importations venues de la métropole. La voie comprenait une ligne principale reliant Abidjan à Ouagadougou, cependant, une bifurcation de 16 kilomètres reliant Abidjan à Vridi et desservant les dépôts pétroliers existait sur le réseau. Une autre bifurcation de 14 kilomètres permettant l'exploitation d'une carrière granitique située à 35 kilomètres d'Abidjan est aussi à signaler. A ces « *1.175 kilomètres de voies principales, s'ajoutaient 138 kilomètres de voies de services, 87 gares et stations, des ateliers de réparation concentrés à Abidjan et Bobo-Dioulasso* »²⁵. Cette voie ferrée fait 652 kilomètres en ce qui concerne sa partie située en Côte d'Ivoire. Comme indiqué, c'est un chemin de fer à voie métrique et unique. Son écartement était de « *0,91 mètre, c'est un écartement dit de 0.91 Decauville* »²⁶. Techniquement, c'est un chemin de fer à voie étroite et qui exigeait très peu de superstructure et conçu pour un transport pas trop lourd. Cette superstructure n'a pas été choisie au hasard par l'administration coloniale, sa construction coûtait moins chère. La ligne a été exploitée directement à ses débuts par l'administration coloniale avant de la confier à la Régie des chemins de fer de l'A.O.F. Le réseau obtint son autonomie de gestion, et a été confié à un organisme binational qui prit le nom de Régie des Chemins de Fer Abidjan Niger (R.A.N) le 1^{er} Avril 1959. Cette régie dont le siège fut fixé à Abidjan est un organisme à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

²⁴ Catherine AUBERTIN (1980), *Histoire et création d'une région sous développée, le nord ivoirien*, Orstom, 99p, p.16.

²⁵ Louis Edouard SETTIE (1997), *L'Etat et le processus de développement en Côte d'Ivoire : 1960-1980*, Abidjan, Ipnetp, 278p, p.29.

²⁶ Ibidem.

Cette caractéristique a fait qu'une bonne partie des investissements du chemin de fer se faisaient sur fonds propres à partir des bénéfices engrangés dans les transports de marchandises et de voyageurs. Au début de son exploitation, elle pouvait compter sur huit locomotives mises en service. Vers 1911, Decauville avait construit pour cette ligne, plusieurs 230 tonnes. Ensuite, le prolongement au départ de Bouaké, construit après 1924 avait sans doute vu circuler des 141 Français, spécialement conçus pour les colonies. Avant l'indépendance, l'administration coloniale avait fait de petits efforts pour le matériel de traction de la voie ferrée. En 1954, l'on comptabilisait 65 locomotives de routes à vapeur, quant au matériel remorqué, il se composait durant cette période de 810 wagons de marchandises et 59 voitures de voyageurs. Pour l'époque, c'était tout à l'honneur de la voie ferrée de posséder de tels matériels qui ont contribué de façon efficace à l'exploitation de la colonie. Aussi, une importance a été accordée aux wagons de marchandises dans le transport des ressources de la Côte d'Ivoire. Par ailleurs, l'acquisition de matériels adaptés au transport de marchandises et de voyageurs préoccupait l'administration coloniale au point que de 1947 à 1958, des efforts ont été faits pour moderniser le matériel roulant du chemin de fer, voir tableau n°02.

Tableau n°02
Evolution du parc matériel roulant de la R.A.N de 1947 à 1958

	1947	1950	1953	1956	1957	1958
Locomotive à vapeur routes	56	68	65	65	-	68
Locomotive manœuvre	18	13	8	6	-	-
Engins diesel locomotives	-	-	5	25	20	20
Locotracteur	-	-	6	19	19	19
Autorails	2	3	9	7	7	12
Wagons voyageurs	56	59	65	66	67	67
Wagons marchandises	622	810	747	845	765	737

Source : Coulibaly Namlamban, *La place des infrastructures de communications dans la politique des investissements publics en Côte d'Ivoire*, 248p, p.11.

Dans ce tableau n°02, nous constatons que le matériel roulant était en nette progression de 1947 à 1958, même si de temps à autre, une légère baisse est notée au niveau des catégories de matériels. Elle s'expliquait par le fait qu'à partir de 1950, l'administration coloniale a pensé passer au « *diesel* »²⁷. Cela avait pour objectif de rendre le transport ferroviaire beaucoup plus rapide, plus important et moins coûteux, car les moteurs diesel roulent au gasoil qui coûtait moins cher par rapport à l'essence. En effet, en 1953, la diésélisation du parc matériel roulant de la R.A.N intervint « *aboutissant à un abaissement des tarifs du transport d'au moins 20%, ce qui lui avait permis de faire en 1957, une économie de 420 millions de Francs CFA* »²⁸. De même, de cette diésélisation, la R.A.N a tiré des motifs de satisfactions, tant au niveau de l'exploitation commerciale qu'à celui du respect des clients.

²⁷ Moteur à combustion interne à haute compression provoquant l'autoallumage du combustible. Le diesel peut fonctionner suivant le cycle à deux ou à quatre temps. Il se distingue du moteur à essence par l'absence de carburateur et de système d'allumage. Au lieu d'un mélange d'air et d'essence, le cylindre aspire et comprime de l'air pur, auquel, à la fin du temps de compression, est mélangé le combustible injecté, sous une très forte pression, directement dans la chambre de combustion. Le mélange gazeux s'enflamme spontanément par suite de l'élévation de la température. Les moteurs diesel sont rapides et consomment du gasoil.

²⁸ Coulibaly Namlamban, *La place des infrastructures de communication dans la politique des investissements publics en Côte d'Ivoire*, Op. Cit., p.115.

Il permettait d'avoir des trains rapides ; d'où un gain de temps et le respect des engagements pris auprès de la clientèle. Il a résulté de cette modernisation, un accroissement considérable des trafics de voyageurs et de marchandises qui est passé de 1947 à 1958 à un total de 1.910.000 voyageurs et 438.000 tonnes de frêt. L'autre remarque qu'il convient de notifier, c'était le nombre de wagons à marchandises. Il a été plus important dans la mesure où, le rail étant le lien entre le Nord et le Sud, il a transporté des marchandises en nombre croissant (bois, café, cacao, banane, balles de coton), le bétail des pays limitrophes sur le port d'Abidjan et les différentes villes du pays embranchées au réseau de chemin de fer. Dans le transport de marchandises, les produits en partance d'Abidjan étaient composés de produits manufacturés et des biens d'équipements qui constituaient le gros des marchandises. De ce fait, pour assurer tout ce trafic, il fallait un nombre croissant de wagons de grande capacité pouvant tenir sur de longues distances. En somme, au même titre que les routes, la construction du chemin de fer a résulté d'une politique coloniale. En effet, guidé par la mise en valeur de la colonie, le colon a mis un point d'honneur à créer des routes, à les orienter selon les objectifs économiques à atteindre. Entre les deux guerres jusqu'au lendemain des indépendances, des routes principales, des routes secondaires et des pistes ont sillonné le territoire ivoirien, permettant l'évacuation des produits de l'agriculture, les richesses du sous-sol sur Abidjan. Il en était de même du chemin de fer dont la construction fut envisagée et exécutée à partir de 1904. Sa création a pris du temps certainement, néanmoins, elle n'a pas été inutile en ce sens que le rail a accompagné les routes et concomitamment, ces deux moyens de transports et de communications ont permis à l'administration coloniale d'atteindre ses objectifs.

Conclusion

Au terme de cette contribution, nous pouvons affirmer que la volonté d'exploiter comme il se doit les richesses naturelles, agricoles et minières de la Côte d'Ivoire, a été indissociable dans la construction des routes et du chemin de fer. En effet, pour le colonisateur français, l'évacuation dans des conditions adéquates des "*innombrables*" richesses de la colonie ivoirienne ne pouvait se faire sans des moyens de transports qui répondent aux besoins d'un trafic qui assurément croissait au fil des années. Il a fallu alors que des routes sillonnent le territoire, touchent les grandes zones de production agricole, et que le chemin de fer soit le lien entre le Sud et le Nord de la colonie. Toutes ces actions ont permis à la Côte d'Ivoire jusqu'à l'indépendance d'avoir un système routier acceptable et un chemin de fer pour soutenir le réseau routier.

Références

- AUBERTIN.C (1979), *Histoire et création d'une région sous développée, le Nord ivoirien*, Orstom, 99p.
- BANQUE MONDIALE (1977), *Côte d'Ivoire/Haute-Volta, évaluation d'un projet régional de chemin de fer*, 11 octobre, 184p.
- BOURGOIN.H, GUILHAUME.P (1979), *Côte d'Ivoire, économie et société*, Paris, Stock, 333p.

- BROU K.A (2011), *Le chemin de fer dans l'économie ivoirienne de 1960-1980, le rail, un outil de développement au service de l'économie Ivoirienne*, Saarbruck, Editions Universitaires Européennes, 124p.
- BUSUTIL.P (1999), *L'essentiel de la géographie économique et humaine de la France*, Laval, Gualino éditeur, 95p.
- ENCYCLOPEDIE GENERALE de la CÔTE D'IVOIRE (1978), *L'Etat et l'économie*, Abidjan, NEA, 1187p.
- GOUSSOT.M (1998), *Les transports dans le monde*, Paris, Armand Colin, 95p.
- LA ROUTE IVOIRIENNE (1964) "**cinquante années seulement**" dans *Fraternité* du 27 janvier 1964, n°405, la route ivoirienne et les routiers, premier numéro spécial, 11p.
- MAESTRIE (1976), *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire, histoire, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle d'Histoire, Université de Provence, volume 1, 448p.
- MINISTERE de l'INFORMATION (S.d), *Les voies de communications dans l'infrastructure ivoirienne*, Abidjan, Offset, 26p.
- MINISTERE des TRAVAUX PUBLICS, des TRANSPORTS, de la CONSTRUCTION et de l'URBANISME (1980.), *Equipements et transports 1960-1980, bilan et perspectives*, France, Maury imprimeur, 431p.
- MINISTÈRE DU PLAN (1979), *Atlas de Côte d'Ivoire*, Abidjan, Université d'Abidjan, (S.p).
- NAMLAMBAN.C (1985), *La place des infrastructures de communications dans la politique des investissements publics en Côte d'Ivoire*, Mémoire de maîtrise, Université nationale de Côte d'Ivoire, 248p.
- REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE (1970), *Etude des transports en Côte d'Ivoire, v4, le réseau routier*, Paris, Edirap, 86p.
- SEMI-BI.Z (1973), *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire 1930-1944*, Thèse de 3^{ème} cycle d'Histoire, Paris, Université de Paris VII, 387p.
- SETTIE.L.E (1997), *L'Etat et le processus de développement en Côte d'Ivoire 1960-1980*, Abidjan, Ipnetp, 278p.
- VILLAMUR.R, RICHAUD.L (1903), *Notre colonie de la Côte d'Ivoire*, Paris, Augustin CHALLAMEL éditeur, 399p, p.321.
- WONDJI.C (1963), "**La Côte d'Ivoire occidentale. Période de pénétration pacifique (1890-1908)**", in *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 50, n°180-181, troisième trimestre, pp.346-381.