



Cofinancé par le  
programme Erasmus+  
de l'Union européenne



UNIVERSIDADE  
DE ÉVORA



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

## UNIVERSIDADE DE ÉVORA

### **Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI**

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,  
Didactique)

*Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso (Burkina  
Faso) : histoire, gestion et perspectives de valorisation  
patrimoniale (1934 à 2021).*

**Dominique BAKOUAN**

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, agosto de 2022 | Évora, septembre 2022

# UNIVERSIDADE DE ÉVORA



UNIVERSIDADE  
DE ÉVORA



**Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -  
Master Erasmus Mundus TPTI**  
(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,  
Didactique)

*Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : histoire, gestion et perspectives de valorisation patrimoniale (1934 à 2021).*

**Dominique BAKOUAN**

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, agosto de 2022 | Évora, septembre 2022

# TITRE ET RESUMÉ DU MÉMOIRE

---

## **O complexo da estação ferroviária de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : história, gestão e perspectivas de valorização do património (1934 a 2021).**

### **Resumo**

A estação ferroviária Bobo-Dioulasso, inaugurada em 1934, está situada na linha Abidjan-Níger, o único caminho-de-ferro do país. A construção desta linha (1904-1954) mobilizou pela força as populações locais e as condições em decorrer desse trabalho teve como resultado um número muito elevado de mortes de trabalhadores. A estação ferroviária do complexo foi literalmente a porta de entrada e saída do país para pessoas e bens durante o período colonial (1934-1960). Os vários edifícios que constituem o complexo ferroviário, isto é, a estação, o hotel, a escola primária, as habitações dos trabalhadores, etc., refletem hoje a riqueza do passado histórico da cidade, combinando a história social, cultural e patrimonial. Este trabalho procura demonstrar a contribuição do complexo ferroviário para o grande desenvolvimento da cidade de Bobo-Dioulasso em termos económicos, sociais, demográficos, urbanos e culturais. Propõe também perspectivas para a valorização do património do complexo ferroviário.

**Palavras-chave :** Bobo-Dioulasso, caminho-de-ferro, estação, património industrial, valorização, museu.

## **Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : histoire, gestion et perspectives de valorisation patrimoniale (1934 à 2021)**

### **Résumé**

La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, inaugurée en 1934, est située sur la ligne Abidjan-Niger, unique voie ferrée du pays. La construction de cette ligne (1904-1954) a mobilisé par la force les populations locales et les conditions dans lesquelles ce travail s'est déroulé ont occasionné plusieurs milliers de pertes en vies humaines. La gare ferroviaire du complexe a constitué littéralement la porte de sortie et d'entrée des personnes et des biens dans le pays pendant la période coloniale (1934-1960). Les composants du complexe ferroviaire, à savoir, la gare, l'hôtel, l'école primaire, la cité ouvrière, etc., traduisent aujourd'hui toute la richesse de l'histoire passée dans la ville, conjuguant une histoire à la fois sociale, culturelle et patrimoniale. Ce travail cherche à démontrer la contribution du complexe ferroviaire dans le développement spectaculaire de la ville de Bobo-Dioulasso tant au plan économique, social, démographique, urbain que culturel. Il propose également des perspectives de valorisation patrimoniale du complexe ferroviaire.

**Mots-clés :** Bobo-Dioulasso, chemin de fer, gare, patrimoine industriel, valorisation, musée.

## **The Bobo-Dioulasso railway station complex (Burkina Faso): history, management and prospects for heritage enhancement (1934 to 2021).**

### **Abstract**

The Bobo-Dioulasso railway station, inaugurated in 1934, is located on the Abidjan-Niger line, the only railroad in the country. The construction of this line (1904-1954) forcibly mobilized the local populations, and the conditions in which the work was carried out resulted in several thousand casualties. The railway station of the complex was literally the gateway to and from the country for people and goods during the colonial period (1934-1960). The components of the railway complex, namely the station, the hotel, the elementary school, the workers' housing estate, etc., reflect the richness of the city's past history, combining a social, cultural and heritage history. This work seeks to demonstrate the contribution of the railway complex to the spectacular development of the city of Bobo-Dioulasso on the economic, social, demographic, urban and cultural levels. It also proposes perspectives of heritage valorization of the railway complex.

**Keywords :** Bobo-Dioulasso, railroad, station, industrial heritage, valorization, museum.

*A mes très chers parents,*

*Bakouan Kolé Jean et Zanté Abi pour la vie et l'éducation données.*

*A ma grande soeur et à tous mes frères que j'appelle affectueusement le clan Bakouan.*

*A mes pères spirituels*

*Lee Jinwan, Folly Asiom Jules et Kounikorgo O. Marcel de l'Eglise Mission Bonne  
Nouvelle de la Grâce du Burkina Faso pour l'enseignement de la parole de la vie*

## REMERCIEMENTS

---

Le mémoire que nous proposons a été élaboré autour du thème suivant : « **Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : histoire, gestion et perspectives de valorisation patrimoniale (1934-2021)**. ». Commencé en septembre 2020, il n'aurait pas pu aboutir sans le soutien financier de l'Union Européenne que nous tenons à remercier, le soutien moral de notre famille, le soutien spirituel de nos mentors spirituels et d'autres formes de soutien de plusieurs personnes et institutions.

Nous exprimons tout d'abord notre gratitude profonde à notre directrice, le professeur Ana Cardoso de Matos et à notre co-directeur le professeur Vincent Guigueno pour les conseils et les encouragements donnés et pour leur rigueur dans le travail. Ils ont rendu possible la réalisation de ce mémoire. Nous avons été, c'est le lieu de le leur exprimer ouvertement, extrêmement fiers et chanceux de les avoir eus à nos côtés comme encadreurs. Nous avons été très sensibles à toutes les peines qu'ils se donnaient pour nous aider à achever ce mémoire.

Notre reconnaissance va aussi à l'endroit de tous les autres membres du consortium TPTI, les professeurs Valérie Nègre, Massimo Preite, Marco Bertilorenzi, Antónia Filhao Conde, José Alberto Gomes Machado, Sheila Palomares Alarcón, Armando Quintas, pour la haute qualité des enseignements donnés et à Giovanni Luigi Fontana nous disons Merci de nous avoir fait découvrir la belle ville de Schio (Italie).

Aux membres des trois secrétariats du master TPTI, Claire Dubert, Anne Sophie Rieth, Helena Espadaneira, Raffaella Masè, Adriana Martín García, nous disons merci pour la qualité exemplaire des services rendus tout au long de ces deux années de formation.

Notre pensée va aussi droit vers tous les étudiants de la promotion 14 « Omonoïa ». Nous avons énormément appris à vos côtés !

Nous n'oublierons pas de sitôt nos Camarades, grands frères du master Erasmus Mundus TPTI, et spécialement Richard Patrick Epoh Edjangue à qui nous exprimons nos remerciements pour les conseils et la disponibilité. Nous avons trouvé que nos échanges ont toujours été très enrichissants. A Cypriano Jean-Paul Lawson nous disons également Merci pour les conseils donnés.

Il est légitime que nous exprimions notre reconnaissance à, Thomas Frank Bancé dont l'aide a été particulièrement précieuse pour l'acquisition de nouvelles sources d'archives, Julien Bancé l'ami de tous les jours, Abdoul-Djalilou Dabré le compagnon d'oeuvre, Ousmane Ba l'aîné

aux conseils avisés, Mini Ehouman, Réogo Mikaila, Ouédraogo Moussa, Coulibaly Salifou et Komboïgo Inoussa avec qui nous partageons des rêves communs. Ils ont porté ce projet comme le leur et ont consenti à de nombreux sacrifices pour sa réalisation. Qu'ils en soient remerciés !

Nous nous en voudrions de ne pas joindre à ces remerciements, les professeurs Yves Pascal Sanou, Salif N. Birba, Brahim Savadogo, Zara Dao de l'université Norbert Zongo de Koudougou (Burkina Faso) et tous les autres membres du Département d'Histoire et Archéologie de nous avoir initié à la méthode de la recherche historique, de nous avoir suscité très tôt le goût de la recherche et pour leurs encouragements constants. Leur parcours constitue une source d'inspiration.

A toute personne qui d'une manière ou d'une autre, a aidé à réaliser ce mémoire nous disons notre gratitude.

## ABRÉVIATIONS

---

<b>ANOM</b>	(Archives Nationales d'Outre-Mer Françaises)
<b>AOF</b>	(Afrique Occidentale Française)
<b>BRAVOLTA</b>	(Brasserie Voltaïque)
<b>CA</b>	(Conseil d'Administration)
<b>CAAF</b>	(Centre Autonome d'Archive Ferroviaire)
<b>CHRUSS</b>	(Centre Hospitalier Régional Universitaire Sanou Souro)
<b>CI</b>	(Centre d'Interprétation)
<b>CNSS</b>	(Caisse Nationale de Sécurité Sociale)
<b>COVEMI</b>	(Compagnie Voltaïque d'Exploitation Minière)
<b>CVTM</b>	(Compagnie Voltaïque de Transformation des Métaux)
<b>DGPC</b>	(Direction Générale du Patrimoine Culturel)
<b>DHD</b>	(Développement Humain Durable)
<b>FESPACO</b>	(Festival Panafricain du Cinéma de Ouagadougou)
<b>FIDES</b>	(Fonds d'Investissement et de Développement Économique et Social)
<b>INSD</b>	(Institut National de la Statistique et de la Démographie)
<b>IVOLCY</b>	(Industrie Voltaïque du Cycle)
<b>Kg</b>	(Kilogramme)
<b>MAVOCI</b>	(Manufacture Voltaïque de Cigarettes)
<b>MNA</b>	(Mouvement de Non-Alignement)
<b>MSC</b>	(Mediterranean Shipping Company)
<b>OCDE</b>	(Organisation de la Coopération et du Développement Économique)
<b>OCDN</b>	(Organisation Commune Dahomey-Niger)
<b>OFEROM</b>	(Office central des chemins de fer d'Outre-Mer)

<b>ONATEL</b>	(Office National des Télécommunications)
<b>ONEA</b>	(Office de l'Eau et de l'Assainissement)
<b>ONTB</b>	(Office National du Tourisme Burkinabè)
<b>OPEP</b>	(Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole)
<b>OST</b>	(Office de Santé des Travailleurs)
<b>PK</b>	(Point Kilométrique)
<b>PNUD</b>	(Programme des Nations Unies pour le Développement)
<b>PROFIMETAUX</b>	(Société de Transformation des Métaux)
<b>RAN</b>	(Régie Abidjan-Niger)
<b>RDA</b>	(Rassemblement Démocratique Africain)
<b>RN</b>	(Route Nationale)
<b>SAP</b>	(Société Africaine de Pneumatique)
<b>SATIM</b>	(Société Africaine de Transformation Industrielle du Métal)
<b>SAVANA</b>	(Société Savane-Nature)
<b>SCFB</b>	(Société des chemins de fer du Burkina Faso)
<b>SHSHV</b>	(Société d'Huile-Savonnerie de Haute-Volta)
<b>SIAO</b>	(Salon International de l'Artisanat de Ouagadougou)
<b>SICF</b>	(Société Ivoirienne de Chemin de Fer)
<b>SIPF</b>	(Société Ivoirienne de gestion du Patrimoine Ferroviaire)
<b>SITARAIL</b>	(Société du Transport Africain par Rail)
<b>SNC</b>	(Semaine Nationale de la Culture)
<b>SOCONAF</b>	(Société de Confiserie d'Afrique)
<b>SOFITEX</b>	(Société des Fibres Textiles)
<b>SOGEFIA</b>	(Société Générale de Fabrication Industrielle en Afrique)
<b>SONABEL</b>	(Société Nationale d'Electricité Burkinabè)
<b>SOPAFER-B</b>	(Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire Burkinabè)
<b>SOPIVOLTA</b>	(Société des Piles de Haute-Volta)
<b>SOVICA</b>	(Société Voltaïque d'Intervention et de Coopération avec l'Agriculture)
<b>SOVOREP</b>	(Société Voltaïque de Rechapage des Pneus)

<b>SOVIB-MOUSSE</b>	(Société Voltaïque Industrielle Barro et Cie)
<b>TDR</b>	(Termes De Références)
<b>TPTI</b>	(Technique Patrimoine Territoire des Industries)
<b>UNESCO</b>	(Patrimoine Mondial de l'Organisation des Nations Unies pour la Culture, la Science et l'Éducation)
<b>URSS</b>	(Union des Républiques Socialistes Soviétiques)

# TABLE DES MATIÈRES

TITRE ET RESUMÉ DU MÉMOIRE.....	I
DÉDICACES .....	II
REMERCIEMENTS.....	III
ABRÉVIATIONS .....	V
TABLE DES MATIÈRES .....	VIII
INTRODUCTION GÉNÉRALE .....	1
1. PRÉSENTATION DU SUJET .....	1
2. HYPOTHÈSES.....	3
3. LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE.....	3
- <i>Objectif général</i> .....	3
- <i>Objectifs spécifiques</i> .....	4
4. LE CADRE CONCEPTUEL.....	4
5. ÉTAT DE LA QUESTION.....	7
- <i>Le corpus n°1 relatif à l'histoire du chemin de fer</i> .....	7
- <i>Le corpus n°2 relatif à l'histoire de la ville de Bobo-Dioulasso et à son urbanisation</i> .....	11
6. SOURCES ET MÉTHODOLOGIE.....	12
- <i>Sources écrites</i> .....	13
- <i>Sources orales et enquête de terrain</i> .....	14
7. ANNONCE DU PLAN .....	15
CHAPITRE 1 : BRÈVE HISTOIRE DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-NIGER.....	17
ABSTRACT .....	17
1. LES GRANDES PÉRIODES DE LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-NIGER .....	18
1.1. 1904-1912 : <i>La construction du tronçon Abidjan-Bouaké</i> .....	19
1.2. 1914-1920 : <i>La construction du tronçon Bouaké-Tafiré-Bobo-Dioulasso</i> .....	24
1.3. 1939-1954 : <i>La construction du tronçon entre Bobo-Dioulasso et la capitale Ouagadougou</i> .....	29
1.4. <i>Le chemin de fer du Sahel : la construction du tronçon Ouagadougou – Kaya (103 Km) ou la « bataille du rail » burkinabè entre 1985-1988</i> .....	32
2. LES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES OUVRIERS SUR LES CHANTIERS PENDANT LA PÉRIODE COLONIALE .....	36
3. LES GRANDES ÉTAPES DE L'HISTOIRE DE LA GESTION DE LA LIGNE ABIDJAN-NIGER.....	44
3.1. 1904-1960 : <i>La phase de gestion coloniale du chemin de fer Abidjan-Niger</i> .....	45
3.2. 1960-1989 : <i>La phase postcoloniale de gestion commune ivoiro-burkinabè de la ligne Abidjan-Niger</i> .....	48
3.3. 1989-2022 : <i>De la phase de gestion séparée à la phase de gestion commune privatisée du chemin de fer Abidjan-Niger</i> .....	52
CHAPITRE 2 : LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO : UN NOYAU DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-NIGER .....	59
ABSTRACT .....	59
1. LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO .....	60

1.1. <i>La localisation géographique de la ville</i> .....	60
1.2. <i>Le relief, le climat et l'hydrographie</i> .....	61
1.3. <i>Les sols et la végétation</i> .....	61
2. <b>APERÇU HISTORIQUE DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO</b> .....	63
2.1. <i>Origine et évolution politique jusqu'à la veille de la conquête coloniale de 1897</i> .....	63
2.2. <i>Occupation coloniale et organisation administrative de la ville de Bobo-Dioulasso jusqu'en 1934</i> .....	68
3. <b>CHEMIN DE FER ET DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO</b> .....	72
3.1. <i>Les potentialités de développement industriel de la ville Bobo-Dioulasso</i> .....	72
3.2. <i>La création d'un nouveau paysage de l'industrialisation à Bobo-Dioulasso à la faveur de l'arrivée du chemin de fer</i> .....	73
4. <b>CHEMIN DE FER ET LA MODERNISATION DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO</b> .....	76
4.1. <i>Le chemin de fer et la concentration des populations à Bobo-Dioulasso</i> .....	76
4.2. <i>Le chemin de fer et l'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso</i> .....	80
4.3. <i>Le chemin de fer et le développement du tourisme ferroviaire à Bobo-Dioulasso</i> .....	88
<b>CHAPITRE 3 : ÉTAT DES LIEUX DU PATRIMOINE FERROVIAIRE BURKINABÈ ET HISTOIRE DE LA CONSTRUCTION DU COMPLEXE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO</b>	<b>93</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>93</b>
1. <b>ÉTAT DES LIEUX DU PATRIMOINE FERROVIAIRE AU BURKINA FASO</b> .....	<b>94</b>
1.1. <i>Réflexions générales sur le patrimoine ferroviaire burkinabè</i> .....	94
1.2. <i>Acteurs institutionnels du patrimoine industriel et ferroviaire au Burkina Faso</i> .....	98
1.2.1. <i>Les institutions ministérielles et les collectivités territoriales dans la gestion du patrimoine</i> .....	98
1.2.2. <i>La Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire du Burkina Faso (SOPAFER-B)</i> .....	100
1.3. <i>L'inventaire du patrimoine ferroviaire burkinabè</i> .....	102
2. <b>LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO : MATÉRIAUX, TECHNIQUES ET ARCHITECTURE</b> .....	<b>107</b>
2.1. <i>De la construction de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso</i> .....	107
2.2. <i>Des caractéristiques techniques de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1934</i> .....	108
2.3. <i>De l'aspect de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso</i> .....	112
3. <b>ANALYSE DESCRIPTIVE ET HISTORIQUE DES AUTRES COMPOSANTS DU COMPLEXE DE LA GARE DE BOBO- DIOULASSO</b> .....	<b>115</b>
3.1. <i>Le campement des cheminots ou la cité des « cadres »</i> .....	115
3.2. <i>L'hôtel</i> .....	117
3.3. <i>L'école primaire</i> .....	118
3.4. <i>La place publique Tiéfo Amoro</i> .....	119
<b>CHAPITRE 4 : PERSPECTIVES DE PATRIMONIALISATION ET DE VALORISATION DU COMPLEXE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO</b> .....	<b>121</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>121</b>
1. <b>LE COMPLEXE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO VU COMME PATRIMOINE : PREUVES ET JUSTIFICATIONS</b> .....	<b>122</b>
2. <b>LES MENACES QUI PÈSENT SUR LE COMPLEXE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO</b> .....	<b>125</b>
2.1. <i>Etat actuel de conservation</i> .....	125
2.2. <i>Pressions dues au développement</i> .....	126
2.3. <i>Contraintes liées à l'environnement</i> .....	127
3. <b>PROPOSITION DE PROJETS POUR LA VALORISATION DU COMPLEXE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO</b> .....	<b>128</b>
3.1. <i>Projet actuel en cours sur le site de Bobo-Dioulasso : état des lieux</i> .....	128
3.2. <i>Bref aperçu du contexte mexicain</i> .....	129
3.3. <i>Nos propositions pour passer du musée à l'écomusée dans le cas de Bobo-Dioulasso</i> .....	130

i. Proposition d'inscription du Complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso sur la liste du patrimoine national Burkinabè.....	130
ii. Proposition de création et composition du Comité local de gestion.....	130
iii. La création d'une Association d'Histoire du Chemin de Fer Burkinabè.....	131
iv. La création d'un Centre Autonome d'Archive Ferroviaire (CAAF) et d'un Centre d'Interprétation (CI) à l'intérieur du complexe.....	131
v. Création d'un parcours de visite incluant les éléments marqueurs du complexe.....	132
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>135</b>
 <b>SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE .....</b>	 <b>139</b>
<b>I. SOURCES.....</b>	<b>139</b>
<b>II. BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>142</b>
<b>TABLEAU DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>152</b>
 <b>ANNEXES .....</b>	 <b>155</b>

# INTRODUCTION GÉNÉRALE

---

## 1. Présentation du sujet

Le Burkina Faso (ex-Haute Volta) est un pays enclavé de l'Afrique occidentale. Il a une superficie de 273 187 km<sup>2</sup> et une population totale estimée à 20 505 155 habitants en 2019<sup>1</sup>. Sur le plan administratif, l'Etat est subdivisé en 13 régions, 45 provinces et 350 départements. Ouagadougou et Bobo-Dioulasso sont les deux principales villes du pays. Ouagadougou, la capitale, se localise dans la région du Centre à 356 km (par la route) de Bobo-Dioulasso qui est située à l'Ouest. Un chemin de fer relie également les deux villes depuis 1954<sup>2</sup>.

Le 25 janvier 1934 lorsque le tout premier train fit son entrée à Bobo-Dioulasso, l'évènement suscitait une forte admiration au sein de la population locale. Le vieux notable de la cour du chef de canton de Bobo-Dioulasso, Sanou Yacouba, lorsqu'il fut interrogé sur l'occasion racontait avec une vive émotion en ces termes :

Le jour où le train est arrivé, la population est accourue à la gare. Cette machine-là, on a entendu son rugissement de loin. C'était impressionnant. Entre notre habitation et la gare (distante d'environ 3 Km) c'était la brousse. Même le marché n'existait pas ! Donc tout le monde s'est mis à courir pour aller voir cette machine dont on avait entendu dire qu'elle roulait toute seule. C'était la grande bousculade. Le grand chef de canton y était. Moi ce qui m'a fasciné ce jour-là, c'est le génie créateur du Blanc. La voiture nous impressionnait déjà beaucoup, le train alors ! Ça, ça ne peut pas se raconter ! A la gare, il y avait des fagots de bois partout, des montagnes. Il paraît qu'on bourrait le ventre de cette machine-là avec. On a vu des voyageurs arriver avec des habits brûlés par les étincelles de la machine.<sup>3</sup>

L'irruption de cette longue « pirogue métallique de terre »<sup>4</sup> et dévoreuse de bois et d'eau, appelée par le Blanc train, représentait très certainement, aux yeux des populations locales, la démonstration d'une haute magie d'origine étrangère. Cependant, elles étaient loin d'imaginer les bouleversements socio-économiques que le train apportait avec lui. Le gros village qu'était Bobo-Dioulasso avant l'arrivée du chemin de fer se hissa très vite au rang de capitale économique de l'ensemble de la colonie suite à l'implantation de la gare ferroviaire confirmant ainsi cette

---

<sup>1</sup> Selon le INSD, « Recensement général de la population et de l'habitation (5e RGPH) : Synthèse des résultats définitifs », juin 2022.

<sup>2</sup> L'année d'arrivée du chemin de fer à Ouagadougou. Nous reviendrons plus tard sur cet évènement.

<sup>3</sup> Société Internationale de Transport Africain par Rail, Département de la communication, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou, le chemin de fer a 100 ans », Abidjan, 2004, pp. 16-20.

<sup>4</sup> Bâ Hampaté Amadou, *Amkoullel, l'enfant peul. Mémoires*, Editions Actes Sud, 1991, p. 350.

affirmation de l'administration coloniale à propos de la colonie de la Haute-Volta « *Cette colonie ne sera susceptible de prendre un sérieux essor, que lorsque le rail, parvenu à Bobo-Dioulasso, permettra, grâce à la densité relativement forte de sa population, une exploitation normale de ses richesses latentes.* »<sup>5</sup>. On a pu assister par ailleurs à une augmentation démographique exceptionnelle de ses habitants suivit dans le même temps par une extension non maîtrisée de la superficie totale de la cité. Quatre-vingt-huit ans plus tard, le bâtiment principal de la gare de Bobo-Dioulasso demeure en bon état de conservation et continue à assurer sa fonction originelle de service à l'endroit des voyageurs des « deux parallèles »<sup>6</sup>. Ensemble avec d'autres composants (tels que l'hôtel, l'école primaire, la cité des cheminots, etc.) construits ultérieurement, le complexe ferroviaire semble avoir subi l'épreuve du temps et fait la démonstration absolue de son impact sur l'évolution de la ville. Aujourd'hui, plus que jamais, nous semble-t-il, nous sommes en droit de nous interroger sur le devenir de ses infrastructures héritées pour la plupart de la période coloniale française (1919-1960). En effet, le lancement officiel en date du 14 janvier 2021, des travaux de construction du futur musée ferroviaire burkinabè à Bobo-Dioulasso dans l'enceinte du complexe de la gare marque une nouvelle approche des autorités nationales vis-à-vis de la ville<sup>7</sup>. Elle qui est déjà considérée comme étant la capitale culturelle<sup>8</sup> du pays est maintenant en passe de devenir la capitale ferroviaire nationale. Quel regard devons-nous porter de nos jours sur ces infrastructures ferroviaires ? Que savons-nous de leur histoire et de leur évolution ? C'est à travers ces différentes interrogations que nous voulons introduire le présent sujet de réflexion portant sur le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso situé au cœur de la capitale économique du Burkina Faso. Notre thème de recherche est intitulé comme suit : « Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : histoire, gestion et perspectives de valorisation patrimoniale (1934-2021). ». Le choix d'un tel thème de recherche dénote notre désir de contribuer à une meilleure connaissance de l'histoire des chemins de fer burkinabè qui constituent par ailleurs un pan très important du patrimoine industriel du pays. Ainsi notre borne chronologique inférieure correspond à l'année 1934, année d'arrivée du tout premier « bateau à fumée »<sup>9</sup> dans la ville tandis que notre borne chronologique supérieure se limite à l'année 2021 qui fut marquée par le début des travaux de construction du premier musée ferroviaire du

---

<sup>5</sup> Ibid., p. 17.

<sup>6</sup> Ki Léonce, « Le patrimoine ferroviaire burkinabè : état des lieux et perspectives de valorisation » dans Anne-Françoise Garçon, Ana Cardoso de Matos et Giovanni Luigi Fontana, *L'aluminium et la calebasse. Patrimoines techniques, patrimoines de l'industrie en Afrique*. Paris, Coédition Universités de Technologie de Belfort-Montbéliard/ Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2013, p. 124.

<sup>7</sup> Site officiel de la SOPAFER-B. Consulté le 09 août 2022. URL : <https://sopafer-b.gov.bf/index.php/actualite/12-actualite/10-un-musee-pour-memoriser-le-chemin-de-fer>

<sup>8</sup> L'installation du secrétariat permanent en 1990 de la Semaine Nationale de la Culture (SNC) à Bobo-Dioulasso a consacré officiellement la reconnaissance de la ville comme étant la capitale culturelle de l'ensemble du pays. Site officiel du magazine en ligne LeFaso.Net. Consulté le 04 août 2022. URL : <https://lefaso.net/spip.php?article39547>

<sup>9</sup> Bâ H. A., *Amkoullel, l'enfant peul.*, op. cit., p. 350.

pays à Bobo-Dioulasso. Quant à notre borne géographique, elle se limite théoriquement à Bobo-Dioulasso qui a abrité le tout premier complexe ferroviaire du pays et est resté pendant longtemps le terminus provisoire du chemin de fer en territoire burkinabè.

A travers cette étude que nous entreprenons, nous voulons réfléchir sur la problématique suivante : Quelles sont les bases historico-sociales sur lesquelles nous pouvons nous appuyer pour considérer les composants actuels du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en tant qu'objets patrimoniaux ? Nous sommes bien conscients que la question du patrimoine est aussi une construction sociale d'où l'importance de connaître les sentiments de la population vis-à-vis de ces structures. Mais dans cette étude nous avons jugé bon de nous focaliser sur les questions d'ordre historiques et sociales. C'est pourquoi nous estimons qu'il serait utile et intéressant qu'une étude allant dans ce sens soit menée dans le futur. Une telle problématique nous conduit à élaborer un certain nombre d'hypothèses de recherche.

## **2. Hypothèses**

Nos hypothèses de recherche sont orientées suivant trois axes. Tout au long des décennies, il nous semble que le complexe de la gare de Bobo-Dioulasso a été, peu à peu, « un lieu de passage, de rencontre, de sociabilité, et de représentation »<sup>10</sup> et un marqueur d'identité de la ville. Nous pensons aussi que la présence de la gare a permis de repenser les principes d'urbanisation de la ville et donc a pu avoir une forte influence sur la construction du paysage urbain actuel de Bobo-Dioulasso. Enfin, nous émettons l'hypothèse que le bâtiment de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso possède une valeur patrimoniale certaine au regard du fait qu'il échappe actuellement au concept de « louanges de chevet »<sup>11</sup> qui est une tendance qui consiste à n'apprécier véritablement une chose que quand on est sur le point de la perdre. Ces hypothèses de recherche nous permettent d'élaborer des objectifs de recherche qui constitueront le fil d'Ariane de notre réflexion.

## **3. Les Objectifs de l'étude**

### **- Objectif général**

L'objectif général de cette étude est de démontrer la valeur patrimoniale des composants du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso et d'élaborer une stratégie pour leur valorisation.

---

<sup>10</sup> Sauget Stéphanie, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, p. 11.

<sup>11</sup> Concept développé par Françoise Choay dans *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Ed. Seuil, 1992.

#### - Objectifs spécifiques

- Revisiter l'histoire de la construction et de la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger car la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso est un des noyaux de cette ligne ;
- Étudier l'histoire de la construction et l'évolution historique des infrastructures ferroviaires à Bobo-Dioulasso ;
- Montrer l'impact de la présence du complexe ferroviaire dans le développement socio-économique de la ville ;
- Étudier le rôle moteur joué par l'existence du chemin de fer dans l'urbanisation de la ville ;
- Analyser l'architecture exceptionnelle des bâtiments de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso ;
- Élaborer un projet de valorisation des composants du complexe de la gare de Bobo-Dioulasso.

## 4. Le cadre conceptuel

Le mot « patrimoine » est un concept qui peut être très équivoque. Le sens premier de ce mot qui est d'origine romaine renvoie à la notion de biens de famille reçus en héritage. Selon Dominique Poulot, le terme désigne « des biens insérés dans des inventaires et soumis à des règles de préservation spécifiques<sup>12</sup> ». Ainsi, est patrimoine uniquement les biens reconnus comme tels par l'autorité administrative d'un territoire et qui décide d'en assurer la sauvegarde par l'adoption d'un certain nombre de mesures. Il existe cependant plusieurs types de patrimoine parmi lesquels on peut citer le patrimoine naturel, culturel, matériel, immatériel, etc. Au Burkina Faso, la Loi N° 024-2007/AN portant protection du patrimoine culturel, en son article 3, définit le patrimoine culturel comme suit : « On entend par patrimoine culturel, l'ensemble des biens culturels, naturels, meubles, immeubles, immatériels, publics ou privés, religieux ou profanes dont la préservation ou la conservation présente un intérêt historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque<sup>13</sup> ». Pour l'UNESCO, le patrimoine culturel « recouvre plusieurs grandes catégories de patrimoine<sup>14</sup> » incluant le patrimoine naturel, le patrimoine culturel, le patrimoine immatériel, le patrimoine en

---

<sup>12</sup> Cité par Pinheiro Magda de Avelar, « Le patrimoine ferroviaire entre le passé et le futur », dans Ana Cardoso de Matos, Giovanni Luigi Fontana, Anne-Françoise Garçon, *L'ingénieur et le patrimoine, Savoirs techniques, aménagement du territoire et mutation du paysage*, 2016, p.81.

<sup>13</sup> Loi N° 024-2007/AN portant protection du patrimoine culturel au Burkina Faso.

<sup>14</sup> UNESCO, Trafic illicite des biens culturels. Qu'entend-on par « patrimoine culturel ? », 2017. Consulté le 09 juillet 2022. URL <http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/illicit-trafficking-of-cultural-property/unesco-database-of-national-cultural-heritage-laws/frequently-asked-questions/definition-of-the-cultural-heritage/>

danger<sup>15</sup>. La catégorie qui nous intéresse le plus dans cette étude est le patrimoine industriel qui fait partie du patrimoine culturel.

Selon la Charte de Nizhny Tagil<sup>16</sup> adoptée en 2003 par l'ICOMOS, le patrimoine industriel comprend :

« [...] les vestiges de la culture industrielle qui sont de valeur historique, sociale, architecturale ou scientifique. Ces vestiges englobent : les bâtiments et des machines, des ateliers, des moulins et des usines, des mines et des sites de traitement et de raffinage, des entrepôts et des magasins, des centres de production, de transmission et d'utilisation de l'énergie, des structures et infrastructures de transport aussi bien que des lieux utilisés pour des activités sociales en rapport avec l'industrie (habitations, lieux de culte ou d'éducation) [...] La période historique la plus intéressante pour cette étude s'étend des débuts de la Révolution Industrielle, c'est-à-dire de la deuxième moitié du XVIIIème siècle jusqu'aujourd'hui, sans négliger ses racines pré et proto-industrielles. De plus, elle s'appuie sur l'étude des techniques et des savoirs faire.<sup>17</sup>»

Nous trouvons aussi une autre définition du patrimoine culturel ferroviaire proposée par le ministère de la culture du Mexique en ces termes :

« Le patrimoine culturel ferroviaire est constitué par un divers et grand ensemble des biens avec une valeur historique, artistique et technologique ; présent tout au long de la République Mexicaine, il peut être apprécié à travers des centaines de gares de passagers et des gares de chargement, des ateliers, des citernes d'eau, des dépôts, des systèmes de plaque tournante ; à travers des œuvres d'ingénierie comme des ponts, des tunnels, des locomotives, des outils, des oeuvres d'art, du cinéma et de littérature, et bien sûr, même à travers les voies ferrés, lesquelles sont une infrastructure d'une valeur culturelle énorme pour le Mexique.<sup>18</sup>»

Pour la Fédération Européenne des Associations de Patrimoine Industriel et Technique (FEAPIT), le patrimoine ferroviaire comprend :

« les infrastructures ferroviaires, comme les rails, les bâtiments, les centres et la technologie créées pour favoriser les communications (les installations du téléphone et télégraphe, les ponts, les tunnels, les viaducs, les aqueducs, etc.), et toutes les infrastructures qui ont influencé les villes, les villages et la place urbaine. Il comprend aussi le patrimoine mobilier ferroviaire comme les

---

<sup>15</sup> C'est-à-dire le patrimoine situé dans les zones de conflits armés ou exposés aux menaces climatiques.

<sup>16</sup> Il est important de préciser que la charte de Nizhny Tagil a été élaborée par le comité international pour la conservation du patrimoine industriel (TICCHI).

<sup>17</sup> ICOMOS, Charte Nizhny Tagil pour le patrimoine industriel, juillet 2003, p.1. Consulté le 27/07/2022 en <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-f.pdf>

<sup>18</sup> Francisco Corona Flores, « Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique », master TPPI, université d'Evora, octobre 2020, p. 143.

locomotives, les wagons, et tout le matériel roulant, ainsi que le patrimoine intangible, comme les savoir-faire, et les connaissances des anciens métiers et des techniques spécifiques<sup>19</sup>».

Avant de clore cette partie consacrée à la définition du terme « patrimoine », nous conviendrons avec Ki Léonce que la notion de patrimoine ferroviaire peut être appréhendée « comme l'ensemble de tous les équipements, savoirs et savoir-faire du chemin de fer. Il englobe ainsi tous les biens matériels et immatériels liés aux deux parallèles.<sup>20</sup> »

Quant au mot « histoire », il renvoie à ce passage que nous emprunterons à l'historien burkinabè Joseph Ki-Zerbo qui dit que « l'historien est plus un pèlerin de la réalité passée. C'est dire qu'il doit être bien équipé et porter avec lui une flamme qui éclaire et pourquoi pas, qui réchauffe aussi le résultat de sa recherche. L'histoire est une matière vivante. »<sup>21</sup> Autrement dit, pour la présente étude nous aurons pour tâches d'explorer le passé dynamique de la vie ferroviaire bobolaise, afin de comprendre la place et le rôle joué par le chemin de fer et ses travailleurs dans le développement de la capitale économique et culturelle du pays des hommes intègres. Nous nous intéressons aussi à l'histoire de la construction de la ligne et des bâtiments du complexe ferroviaire.

Le terme « gestion » désigne selon le dictionnaire *Le Robert* « la science de l'administration et de la direction d'une organisation ». Il correspond ainsi à la mise en œuvre des moyens humains et matériels d'une entreprise pour atteindre ses objectifs. Dans cette étude, nous nous intéresserons de façon générale aux différentes stratégies mises en œuvre pour assurer le rayonnement des activités ferroviaires dans la ville mais surtout sur tout le réseau.

Par le terme « valorisation », on entend une démarche qui consiste à mettre en valeur l'importance ou l'intérêt de quelque chose. Ce quelque chose renvoie bien évidemment dans notre contexte au patrimoine ferroviaire de la ville de Bobo-Dioulasso. Nous allons réaliser un inventaire des éléments fondamentaux du complexe de la gare ferroviaire en faisant ressortir leur valeur qualitative et les menaces actuelles qui pèsent sur ces vestiges avec pour but principal d'aboutir sur une proposition de projets de valorisation patrimoniale viables.

L'expression « complexe ferroviaire » doit être comprise exclusivement selon l'acception suivante que nous lui conférons dans le cadre de cette étude. Cette définition tient compte d'une observation très simple. Sur la ligne unique de chemin de fer qui relie le Burkina Faso à la Côte d'Ivoire, dans sa partie burkinabè sont situées toutes les quatre villes (Banfora, Bobo-Dioulasso,

---

<sup>19</sup> Ibid, p.144.

<sup>20</sup> Ki L., « Le patrimoine ferroviaire burkinabè », op. cit., p. 121-131.

<sup>21</sup> Ki-Zerbo Joseph, *Histoire de l'Afrique noire*, Paris, Hatier, 1978, p. 28.

Koudougou, Ouagadougou) les plus importantes du pays. Ces villes intérieures sont toutes dotées d'une gare ferroviaire et leur prospérité est très largement due à la présence du chemin de fer. Le même constat serait prouvé en territoire ivoirien où l'on trouve localisées sur la ligne ferrée les deux principales villes du pays à savoir Bouaké et Abidjan<sup>22</sup>. Ainsi, nous utilisons le terme « Complexe ferroviaire » pour désigner une catégorie particulière de gare ferroviaire. Les complexes ferroviaires ont en général deux caractéristiques fondamentales : une sorte d'écosystème interne (gare + entrepôt + ateliers + hôtels + écoles, etc.) et un autre écosystème externe constitué d'un réseau d'industries concentré tout le long du chemin de fer ou tout autour du complexe et entretenant un rapport étroit voire de dépendance directe.

## 5. État de la question

Dès l'entame de cette recherche, nous avons constamment en mémoire les propos suivants du Dr Pham Ngoc Thach dans la revue *Etude vietnamienne*<sup>23</sup> de 1965 :

« La recherche est comparable à l'exploitation d'une forêt vierge. Si on suit les pistes qu'ont frayées des gens mieux équipés, plus expérimentés, on ne peut plus glaner grand-chose. Il faut étudier soigneusement ce qu'ont fait les autres, essayer d'acquérir les connaissances scientifiques les plus modernes, mais frayer sa propre voie ».

Nous avons donc mené une quête pour découvrir ce que les devanciers avaient écrit en général sur notre thème. C'est ainsi que nous avons pu identifier des ouvrages généraux, des ouvrages spécifiques, des mémoires, des thèses, des périodiques, des articles de revues sur l'histoire ferroviaire, des publications d'entreprise, etc. Ce vaste ensemble documentaire, souvent en rapport avec l'histoire coloniale et postcoloniale de la ville de Bobo-Dioulasso, l'histoire économique, l'histoire des techniques, la géographie, l'urbanisation ou encore le patrimoine peut être divisé en deux grands corpus documentaires. Le premier corpus est relatif à l'histoire générale du chemin de fer et le second corpus renvoie à l'histoire même de la ville de Bobo-Dioulasso.

### - Le corpus n°1 relatif à l'histoire du chemin de fer

De prime abord, on a le recueil de textes rassemblés par Ana Cardoso de Matos, Anne-Françoise Garçon et Giovanni Luigi Fontana et intitulé *L'aluminium et la calebasse. Patrimoines*

---

<sup>22</sup> Brou Konan Alain, Les transports terrestres interurbains dans l'économie ivoirienne de 1960 à 1980, thèse de doctorat en Histoire, UFHB, Abidjan, 2017, p. 188.

<sup>23</sup> Cité par Simporé Lassina, « Éléments du patrimoine culturel physique du riungu de Wogdogo (Burkina Faso). Approche archéologique et historique », thèse de doctorat unique en Histoire africaine, Université de Ouagadougou, Département d'histoire et archéologie, 2005, 1 vol., p. I

*techniques, patrimoines de l'industrie en Afrique*<sup>24</sup> (2013) qui constitue l'une de nos références fondamentales. Dans cet ouvrage, l'historien Ki Léonce nous fournit un bilan de départ sur notre question de recherche. En effet, cette étude énumère l'ensemble des artefacts liés au patrimoine ferroviaire, tente d'expliquer les causes de la non-valorisation de ce patrimoine et enfin dégage quelques perspectives intéressantes dans le souci d'une revalorisation future de cet ensemble patrimonial. Cet article nous fournit les éléments nécessaires pour l'élaboration des grandes lignes de notre question centrale de recherche. Dans le même ouvrage, Jean-Baptiste Pon Coulibaly à travers un article portant sur le thème du patrimoine industriel au Burkina Faso, nous expose le grand potentiel dont regorge le pays en matière de cette catégorie de patrimoine. Certes, cette étude n'est pas exhaustive mais elle révèle que le chemin de fer constitue un pan très important du patrimoine industriel burkinabè. D'où l'importance de l'étude que nous entreprenons dans la ville de Bobo-Dioulasso. Aussi, dans cet article, l'auteur dégage des perspectives intéressantes pour d'éventuelles études approfondies dans ce domaine. Cela s'entend donc que ces perspectives pourront faire l'objet d'analyses dans le cadre de notre étude.

Ensuite, la plaquette produite par la RAN en 1978 et intitulée « RAN : une seule régie au service de deux Etats Côte d'Ivoire / Haute-Volta »<sup>25</sup> constitue une autre mine d'informations pour notre travail. En effet, elle livre des renseignements sur l'ensemble des activités (le personnel, la gestion, l'exploitation) de la régie, sur ses projets à venir, sur la croissance du trafic voyageurs et marchandises de 1960 à 1977, sur les innovations techniques et technologiques, sur les infrastructures hôtelières de villes comme Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Bouaké et la politique de promotion touristique par rail promue par la compagnie sur l'ensemble du réseau. Toutes ces informations combinées avec celles provenant des autres sources nous permettront de mieux analyser la phase de gestion du patrimoine ferroviaire burkinabè et spécialement au niveau local de la ville de Bobo-Dioulasso par les autorités de la Régie Abidjan-Niger (RAN).

Notre troisième document est une production de la SITARAIL intitulée « Réseau Abidjan-Ouagadougou : Le chemin de fer a 100 ans »<sup>26</sup> paru en 2004. Ce document est riche surtout en témoignages oraux des anciens bâtisseurs du chemin de fer, des cheminots de la toute première heure du rail et habitants majoritairement dans la cité des cheminots de Bobo-Dioulasso. On y trouve aussi des témoignages d'anciens hommes politiques comme le Général El Hadj Sangoulé

---

<sup>24</sup> Anne-Françoise Garçon, Ana Cardoso de Matos, et Giovanni Luigi Fontana (dir.), *L'aluminium et la calebasse. Patrimoines techniques, patrimoines de l'industrie en Afrique*, Paris, UTBM, 2013.

<sup>25</sup> Régie Abidjan Niger, « Une seule régie au service de deux Etats Côte d'Ivoire / Haute-Volta », Plaquette réalisée en 1978, 87 p.

<sup>26</sup> Société Internationale de Transport Africain par Rail, Département de la communication, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou, le chemin de fer a 100 ans », Abidjan, 2004, 120 p.

Lamizana ou encore d'anciens responsables de la RAN tel que Lacina Konaté, ancien Directeur Général (1968 à 1985). Ce document revient aussi sur les conditions de passage de la RAN à SITARAIL. Nul besoin de dire qu'un tel document nous sera très précieux dans la résolution de notre question fondamentale de recherche puisqu'il tente de couvrir 100 ans d'histoire du chemin de fer ivoiro-burkinabè avec un focus sur les anciens cheminots bobolais. Les informations contenues dans ce document pourront pallier en partie à la difficulté de recueillir des informations à travers l'enquête de terrain.

Notre quatrième ouvrage de référence dans cette section est la thèse d'Histoire de Nana Mathias intitulée « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso)<sup>27</sup> ». Dans ce travail, l'auteur retrace l'histoire de la construction de la ligne. Il souligne également l'impact de cette infrastructure dans l'évolution économique et politique du Burkina Faso postcolonial. Mais cette étude comporte de nombreuses limites. La première est liée à la chronologie. En effet, l'auteur se limitant à 1984, bien des événements sont survenus depuis dans l'histoire du chemin de fer burkinabè. Une autre limite, celle-ci nous l'avons en réalité déjà soulignée, réside dans le fait que l'auteur est très subjectif, tantôt vindicatif tantôt accusateur voire sarcastique et ironique et cela limite en partie la compréhension de son discours. Toutefois, son travail présente des données statistiques et d'autres types d'informations très utiles pour la compréhension de l'histoire de la construction du rail burkinabè. Dans ce travail, l'auteur n'aborde pas les étapes de la construction de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, pas plus qu'il ne s'intéresse à son style architectural ni aux autres infrastructures rattachées au complexe ferroviaire de cette ville.

En plus, nous avons la thèse d'histoire économique de Savadogo Brahim titrée comme suit : « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou : une structure de désenclavement et d'intégration du Burkina Faso en Afrique de l'Ouest (1904-2017) »<sup>28</sup>. Dans ce travail, l'auteur retrace aussi l'histoire de la construction et de la gestion du chemin de fer mais en mettant, contrairement à Nana Mathias, un accent particulier sur la mobilité des biens et des personnes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Sans perdre le fil de son analyse, l'auteur met en exergue le rôle du chemin de fer comme étant le fer de lance du développement économique du pays et un facteur

---

<sup>27</sup> Nana Mathias « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) », thèse de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1984, 308 p.

<sup>28</sup> Savadogo Brahim, « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou : une structure de désenclavement et d'intégration du Burkina Faso en Afrique de l'Ouest (1904-2017) », thèse de doctorat unique en Histoire Africaine, Université de Ouagadougou, Laboratoire des Systèmes Politiques, Economies, Religions et Sociétés en Afrique Noire (SPERSAN), 2021, 498 p.

d'ouverture et de rapprochement des Burkinabè vers l'extérieur. L'auteur ne s'intéresse pas aux aspects patrimoniaux de cette superstructure qu'il analyse. On note également que l'auteur a abondamment exploité, non sans raison, les sources d'archives provenant de la Côte d'Ivoire. En effet, une bonne partie des archives ferroviaires burkinabè concernant surtout la période de la gestion commune (1960-1989) est stockée en territoire ivoirien. Dans son travail, l'auteur a également le mérite d'avoir dressé un bilan exhaustif de tous les travaux récents ayant porté sur l'étude du chemin de fer au Burkina Faso sans oublier les données statistiques sur les transports voyageurs/marchandises depuis la période coloniale. Toute chose qui présente un intérêt certain pour notre cas d'étude.

En outre, on a le mémoire de mastère spécialisé réalisé en 2015 à l'Ecole des ponts ParisTech par Somé Mahiret, actuel agent à la société de gestion du patrimoine ferroviaire burkinabè (SOPAFER-B) et coordonnateur du projet de construction dans la ville de Bobo-Dioulasso du futur Musée du Chemin de Fer du Burkina Faso. Son mémoire est intitulé « Stratégie de la maintenance voie et sauvegarde du patrimoine ferroviaire commun ivoiro- burkinabè »<sup>29</sup>. Dans ce travail l'auteur retrace dans un premier temps, quoique très sommairement, l'histoire de la construction de la ligne avant d'aborder les différents temps de gestion depuis l'époque coloniale jusqu'à l'arrivée de la SITARAIL. Puisque l'objet principal de son étude est de proposer des stratégies pour une bonne exploitation de la ligne, l'auteur abordera donc dans la suite de sa démarche l'état réel des différentes sections de la ligne tout en prenant soin d'émettre des recommandations pour une réhabilitation et une exploitation plus efficace de l'ensemble du réseau. Même si vraisemblablement ce travail n'a pas un lien étroit avec notre thème d'étude car trop technique, il présente toutefois l'avantage de contenir de nombreuses sources iconographiques très variées portant sur l'ensemble du réseau.

On peut également ajouter le mémoire de master TPTI de Reine Saoundé intitulé « Le patrimoine ferroviaire du Cameroun (1908-1960). Le cas du tronçon Douala-Yaoundé : histoire, techniques, perspective de valorisation »<sup>30</sup>. Dans ce travail, l'auteure analyse le contexte historique dans lequel le chemin de fer a été construit au Cameroun. Adoptant une approche comparative, elle aborde ensuite les différentes méthodes et techniques employées lors de la construction du chemin de fer par l'Allemagne puis ensuite par la France. Enfin, l'auteure achève son analyse par la présentation d'exemples (français et italien) de mise en valeur du patrimoine ferroviaire afin de

---

<sup>29</sup> Somé Mahiret Emeric, « Stratégie de la maintenance voie et sauvegarde du patrimoine ferroviaire commun Ivoiro-burkinabè », mastère spécialisé systèmes de transport ferroviaires et urbains, Ecole des Ponts ParisTech, 2015, 84 p.

<sup>30</sup> Saoundé Reine, « Le patrimoine ferroviaire du Cameroun (1908-1960). Le cas du tronçon Douala-Yaoundé : histoire, techniques, perspective de valorisation », mémoire de master TPTI, 2012, 208 p.

déboucher sur une meilleure méthode de valorisation de ce patrimoine dans son pays. Cette dernière partie de son travail est particulièrement importante pour notre étude car cela peut nous inspirer des idées lors de l'élaboration de notre projet de patrimonialisation des infrastructures du complexe ferroviaire de la ville de Bobo-Dioulasso.

Enfin, nous pouvons ajouter *Le chemin de fer en Afrique*<sup>31</sup>, ouvrage collectif paru en 2006 aux éditions Karthala. Les différents contributeurs à l'œuvre dressent une histoire des différents réseaux ferroviaires en Afrique. Ils y abordent également la question des privatisations et émettent plusieurs recommandations. Cet ouvrage est essentiel pour notre étude car il dresse un panorama sur la situation des différents réseaux ferroviaires africains.

- **Le corpus n°2 relatif à l'histoire de la ville de Bobo-Dioulasso et à son urbanisation**

En premier lieu, la thèse intitulée « Segmentations urbaines et disparités de santé dans une ville moyenne africaine : du paludisme aux états nutritionnels à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso)<sup>32</sup> » de Kassié Daouda. Même si selon toute évidence, ce travail traite des questions de santé dans la ville de Bobo-Dioulasso, il ne demeure pas moins un document essentiel pour la compréhension de l'histoire de la ville. L'auteur retrace en effet l'histoire de la constitution des quartiers de la ville. Il présente l'évolution progressive de l'extension de la superficie de l'espace urbain avec l'apparition précoce de quartiers dit non-lotis. Plans urbains à l'appui, l'auteur dresse le bilan d'un siècle d'évolution urbaine, d'arrivée de populations nouvelles, de problèmes de santé, etc. Ce travail nourrira notre réflexion tout au long de notre recherche.

Ensuite dans l'ouvrage de Laurent Fouchard, *De la ville coloniale à la cour africaine : espaces, pouvoirs et sociétés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) fin XIXe siècle- 1960*<sup>33</sup>, nous trouvons une description très détaillée du processus d'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso. L'auteur explique les récits de fondation des différents quartiers et parle des premiers habitants de la ville, de leurs rapports avec l'administration coloniale. Il expose les dessous de la création du grand marché de Bobo-Dioulasso et l'arrivée des anciens combattants dans la ville. Il présente de nombreux schémas d'aménagement urbain. La contribution de cet ouvrage est immense dans la

---

<sup>31</sup> Chaléard Jean-Louis, Chantal Chanson-Jabeur, et Chantal Béranger (dir.), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006.

<sup>32</sup> Kassié Daouda, « Segmentations urbaines et disparités de santé dans une ville moyenne africaine : du paludisme aux états nutritionnels à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) », École doctorale : Milieux, cultures et sociétés du passé et du présent - Spécialité Géographie de la santé, Géographie humaine de l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2015, 470 p.

<sup>33</sup> Laurent Fouchard, *De la ville coloniale à la cour africaine : espaces, pouvoirs et sociétés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) fin XIXe siècle- 1960*, L'Harmattan, 2001.

compréhension de la ville de Bobo-Dioulasso d'avant 1934 (arrivée du chemin de fer) et d'avant 1960 (l'Indépendance du pays).

Par ailleurs nous avons la thèse de Compaoré Georges intitulée « L'industrialisation de la Haute Volta<sup>34</sup> ». Dans ce travail pionnier sur l'industrialisation du Burkina Faso, l'auteur dresse les origines de l'industrialisation du pays en faisant ressortir le rôle déterminant joué par la présence du chemin de fer. Il présente les principales unités industrielles en activité dans le pays depuis la période coloniale jusqu'au début de la révolution Burkinabè sous le leadership du Capitaine Thomas Sankara. Il, le premier, présente les zones industrielles de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso, les raisons de leur constitution et les principales activités qui y étaient menées. Ce travail permet de saisir la densité et la précocité de nombreuses unités industrielles, aujourd'hui disparues, qui jadis étaient symbole de fierté nationale. Ce travail nous sera précieux dans la compréhension du processus d'industrialisation de la ville de Bobo-Dioulasso en rapport avec le chemin de fer.

Enfin, nous pouvons citer l'ouvrage collectif *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso : Urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*<sup>35</sup>, paru en 2013. Les thèmes abordés dans cet ouvrage vont des conflits liés au contrôle du foncier aux luttes politiques, de l'histoire à l'économie en passant par l'islam et la sociolinguistique. Cet ouvrage propose un contenu très diversifié qui permet de saisir le contexte d'urbanité actuel de la ville de Bobo-Dioulasso et de jeter un regard critique et décomplexé sur la place et le rôle historique de la ville dans le développement économique général du Burkina Faso.

Ces différents ouvrages nous fournissent un bilan de départ pour la compréhension de notre cadre d'étude et nous permettent de saisir les enjeux inhérents à cet espace géographique qui est à la fois un espace social, politique, économique, etc.

## 6. Sources et méthodologie

Le document que nous proposons est un mémoire de master, qui, comme on le sait, est le produit d'une recherche. Or, la recherche selon Lassina Simporé n'est rien d'autre que « la preuve écrite que l'on est dans un domaine capable de maîtriser une technique ; de contribuer à une avancée dans l'ordre de la connaissance, de la réflexion, de l'analyse ou de la création. »<sup>36</sup> Nous

---

<sup>34</sup> Compaoré Georges, « L'industrialisation de la Haute Volta », thèse de doctorat de 3e cycle en Géographie et Écologie tropicales, Université de Bordeaux III, 1984, 281 p.

<sup>35</sup> Werthmann Katja et Sanogo Mamadou Lamine (dir.), *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso : Urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala, 2013.

<sup>36</sup> Voir sa note de bas de page n°1, Simporé L., « Eléments du patrimoine culturel physique », op. cit., p. 18.

avons donc dû élaborer une méthode rigoureuse de travail étant nous-mêmes animé d'un esprit de grande volonté et d'endurance.

Notre méthodologie de travail a consisté en une utilisation optimale et adéquate des différentes sources, écrites, orales, audiovisuelles ou internet que nos différentes pérégrinations nous ont données l'occasion de collecter. Après la première phase de collecte des informations<sup>37</sup>, nous avons d'abord procédé à leur exploitation par la lecture et l'établissement de fiches bibliographiques et de fiches de lecture. Ensuite, nous avons classé ces différentes fiches par thèmes et sous-thèmes. Enfin, à travers l'interprétation et la synthèse de ces thématiques de recherche nous avons été en mesure d'élaborer un plan de travail avant de procéder à la rédaction effective de notre document final.

#### - Sources écrites

Notre quête des sources écrites a d'abord commencé au Burkina Faso, notre pays d'origine. Puis elle s'est poursuivie progressivement au cours de nos différents séjours à Paris, à Padoue (Italie) et à Evora (Portugal).

#### a. Le Centre National des Archives du Burkina Faso :

Dans les locaux du Centre National des Archives du Burkina Faso (CNA) nous avons eu accès à une source d'archives inédites, déclassifiée en 2019. Ces sources portent sur la gestion du chemin de fer, sur les conditions de sa privatisation, sur la « bataille du rail »<sup>38</sup>, sur la Régie Abidjan-Niger (RAN), sur la Société du Chemin de Fer Burkinabè (SCFB), sur la Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire Burkinabè (SOPAFER-B). Ces documents ont été répertoriés dans les Archives du ministère de l'Industrie, des Mines et du Commerce (sous-série 7v) et les Archives du ministère des Transports, des Télécommunications, de l'Administration Territoriale (sous-série 15V et sous-série 41V). Nous avons fait établir des copies physiques de ces documents à nos frais par le personnel du CNA. Ce sont surtout les données statistiques contenues dans ces archives qui ont le plus retenu notre attention.

#### b. Le Service Historique de la Défense :

A Paris (France), au Service Historique de la Défense (SHD) situé dans l'enceinte du château de Vincennes, nous avons eu accès à deux dossiers d'archives. Ces dossiers traitent de

---

<sup>37</sup> Toutes ces informations recueillies pourront nous servir pour des recherches futures.

<sup>38</sup> Elle s'est déroulée dans l'entre-période 1985-1988 : Il ne s'agit pas d'une bataille réelle. Pendant cette période, le Burkina Faso a entrepris la construction de la ligne Ouagadougou-Tambao, où se trouve un gisement important de manganèse malgré le refus de la Banque mondiale d'accorder un financement au projet.

l'organisation du chemin de fer dans l'ancienne A.O.F. et de la gestion administrative de la colonie de la Haute Volta. On y trouve également des documents en rapport avec l'exposition coloniale internationale de 1931 en France. Les informations contenues dans ces dossiers vont de la période 1919-1940. On a pu établir des copies numérisées de tous les éléments que nous avons jugés utiles pour notre sujet de recherche. Il s'agit des séries 5H12 sur l'organisation d'une section de chemin de fer en A.O.F. et 5H169 sur la Haute Volta.

#### **c. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris :**

Dans les archives de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris, nous avons identifié des documents datant principalement de la période coloniale. Il s'agit pour l'essentiel de brochures de l'exposition coloniale internationale (1931) de Paris. Sur une série de 22 brochures, nous avons repérées quatre ayant trait à notre domaine d'intérêt. Il s'agissait notamment des brochures sur une présentation générale, des colonies de la Haute Volta et de la Côte d'Ivoire et sur l'état général du réseau routier et des chemins de fer de l'A.O.F. Nous avons également trouvé quelques cartes que nous avons pu scanner.

#### **d. La bibliothèque de l'Association Internationale d'Histoire du Chemin de Fer (AHICF) de Paris**

Dans cette bibliothèque, nous trouvons à foison une quantité d'articles et d'ouvrages traitant du chemin de fer concernant différentes régions du monde et à différentes périodes. Cependant, les archives qui nous ont le plus intéressé vont de la période 1904 à nos jours. Les thèmes portent en général sur les chemins de fer africains et en particulier sur le réseau de l'Abidjan-Niger, sur son évolution, sur sa privatisation, etc. Ces archives sont riches en sources iconographiques sur les gares, les locomotives, le paysage environnant et présentent aussi des cartes du réseau souvent très bien illustrées. Nous avons eu l'occasion de scanner ces différents travaux dont nous jugeons la contribution utile pour notre mémoire.

#### **- Sources orales et enquête de terrain**

L'enquête orale constitue une autre dimension importante dans notre recherche. En effet, la réflexion générale sur l'histoire de la mémoire des cheminots et sur la privatisation du chemin de fer en 1995 qui nous intéresse particulièrement ne saurait être pleinement éclairée sans la réalisation d'entretiens oraux auprès des différents acteurs. Ceux-ci incluent les populations riveraines, les autorités communales, les autorités traditionnelles, les responsables locaux et nationaux de la SITARAIL et de la SOPAFER-B afin de mieux mesurer l'impact social, économique et culturel de la présence du chemin de fer au sein de la cité bobolaise.

Malheureusement, un concours de divers facteurs nous a empêché, malgré notre bonne volonté, de mener à bien cette entreprise. Le premier facteur est lié à la pandémie mondiale de la covid-19 qui nous a empêché de planifier en amont notre voyage retour sur le terrain de notre recherche. Le deuxième facteur est lié à la difficulté<sup>39</sup> d'obtenir des informations ou de simples autorisations pour mener des enquêtes auprès de la société privée SITARAIL, filiale du groupe français Bolloré, qui assure la gestion actuelle du chemin de fer au Burkina Faso. Le troisième facteur est lié au contexte sécuritaire très délétère du pays marqué par des attaques récurrentes de groupes terroristes depuis janvier 2015. L'insécurité qui était localisée au Nord s'est généralisée à l'Est et à l'Ouest. Nous pensons que cette situation contribue à créer la méfiance des populations et des structures (entreprises, associations, etc.) pour s'adonner à l'exercice de l'enquête sur le terrain qui est pourtant très essentiel pour le monde de la recherche.

## 7. Annonce du plan

L'analyse de notre thème va s'organiser autour de quatre chapitres :

- Le premier Chapitre s'attarde à revisiter l'histoire de la construction et celle de la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger qui relie Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire à Ouagadougou, la capitale politique du Burkina Faso tout en passant d'abord par la ville de Bobo-Dioulasso, la capitale économique burkinabè. Ce Chapitre présente également les conditions de vie des ouvriers bâtisseurs de la ligne ferroviaire.
- Le deuxième Chapitre présente dans un premier temps un aperçu historique de la ville de Bobo-Dioulasso avant l'arrivée du chemin de fer. Ensuite, il explore l'impact du chemin de fer dans le développement économique. Il se termine par une analyse de l'influence exercée par le complexe ferroviaire sur la modernisation de la ville.
- Le troisième Chapitre dresse l'état des lieux du patrimoine ferroviaire Burkinabè avant de se terminer par une analyse historique sur l'évolution des différents composants (la gare, l'hôtel, cité des « cadres », etc.) du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso.
- Le quatrième Chapitre propose des perspectives de patrimonialisation et de valorisation du complexe de la gare. Il présente une synthèse sur la richesse patrimoniale de ces

---

<sup>39</sup> Nous employons ce terme juste pour minimiser la teneur de nos propos. La vérité est que tous les chercheurs qui s'intéressent actuellement à l'histoire du chemin de fer et à sa gestion depuis la privatisation en 1995, sont confrontés à un mur de silence auprès des autorités de la SITARAIL. Aucune suite n'est accordée aux demandes d'autorisation pour mener des enquêtes, prendre des photographies, réaliser des interviews avec le personnel, etc. Même le personnel retraité est méfiant pour prendre part aux entretiens. La SITARAIL est la société qui assure la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger. Nous aurons l'occasion de revenir sur cet aspect au fil de notre analyse.

infrastructures et énumère une liste sur les menaces qui pèsent actuellement sur le site. Il se termine par des propositions concrètes de valorisation de ces biens.

# CHAPITRE 1 : BRÈVE HISTOIRE DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-NIGER

---

## **Abstract**

In this chapter we discuss the major stages in the history of the construction of the Abidjan-Niger railroad, which took place in two periods: during the colonial period (1904-1954) and the post-colonial period (1985-1989). The colonial period was essentially marked by the massive employment of Burkinabe labor from 1920-1954. They worked under extremely difficult living and working conditions. Thousands of deaths and a massive migration of the population were recorded during this period because of the imposition of the forced labor regime and the payment of the capitation tax. During this period, the city of Bobo-Dioulasso remained the temporary terminus of the line from 1934-1954. During the post-colonial period, the Burkinabe "rail battle" (1985-1988) launched by President Thomas Sankara, corresponding to the construction phase of the Ouaga-Kaya section, was another great moment in the history of the railway. In terms of its management, it can be said that the railroad played a mainly social function until its privatization in 1995. Since then, it has been oriented primarily towards the transport of goods, to the great dismay of the local population.

Le Burkina Faso, pays des hommes intègres, est situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest, dans la boucle du Niger. Le territoire partage ses frontières terrestres avec cinq pays voisins parmi lesquels se trouve la Côte d'Ivoire dont le port maritime d'Abidjan lui sert de principale voie d'accès à la mer. Les paysages ferroviaires burkinabè s'étendent sur une longueur de plus de 600 km reliant les grandes villes de Banfora, de Bobo-Dioulasso et de Koudougou à la capitale Ouagadougou et au-delà, la ville de Kaya. Le premier tronçon qui fut construit entre 1930 et 1934 relie le poste frontalier de Yendéré à la ville de Bobo-Dioulasso sur une distance totale de 146 Km. Le second tronçon, encore appelé « Chemin de fer du Mossi », qui fut construit entre 1946 et 1954 reliant Bobo-Dioulasso à la capitale Ouagadougou couvre une distance de 351 km. Le troisième tronçon ou « Chemin de fer burkinabè »<sup>1</sup> fut construit sur une longueur de 103 km pendant la période de la révolution sankariste entre 1985 et 1988 reliant Ouagadougou à la ville de Kaya. La ligne ferroviaire prend cependant sa source, en Côte d'Ivoire dans la ville d'Abidjan, au-delà des frontières du Burkina Faso. Cette ligne ferroviaire qui relie la ville d'Abidjan à la capitale burkinabè Ouagadougou en passant par Bobo-Dioulasso sur une longueur totale de plus de 1200 km est appelée le Chemin de fer Abidjan-Niger. A l'origine, elle était censée rejoindre la colonie française du Niger. Dans cette analyse nous allons focaliser dans un premier temps notre attention sur l'histoire de la construction de l'ensemble du réseau et dans un second temps, nous nous interrogerons sur les différentes phases de l'histoire de la gestion de la ligne depuis la mise en service du premier tronçon jusqu'à nos jours.

## **1. Les grandes périodes de la construction du chemin de fer Abidjan-Niger**

### **La marche vers la construction du projet du chemin de fer Abidjan-Niger**

La construction d'un chemin de fer devant relier la colonie de la Côte d'Ivoire à la colonie du Niger fut envisagée pour la première fois en 1893 par le Capitaine français Marchand. En 1898, l'idée fut l'objet d'une étude technique réalisée par la Mission Houdaille. Cette équipe devait également mener des prospections techniques afin de déterminer un emplacement pour le tout premier port lagunaire de la Côte d'Ivoire. A cette époque, la ville de Grand-Bassam était pressentie pour abriter ce port. L'idée était de créer une connexion entre cette ville maritime et la

---

<sup>1</sup> Terme proposé par Ki Léonce pour des raisons méthodologiques d'analyse. En effet, le 04 août 1984, la Haute-Volta devient Burkina Faso. La construction du nouveau chemin de fer ayant débuté après 1985, cette portion peut donc être appelée de ce terme. Voir Ana Cardoso de Matos, Anne-Françoise Garçon et Giovanni Luigi Fontana (dir.), *L'aluminium et la calebasse. Patrimoines techniques, patrimoines de l'industrie en Afrique*, Paris, UTBM, 2013, p. 125.

ville intérieure de Kong<sup>2</sup>. La ville de Kong est située au nord-est de la Côte d'Ivoire à proximité de la colonie de Haute-Volta (actuel Burkina Faso) et de la colonie du Soudan (actuel Mali). Kong était à l'époque précoloniale un grand centre commercial transfrontalier où l'on s'échangeait, de l'or, de la cola, des esclaves, de la cotonnade, etc. Mais, elle sera détruite en 1897 par le lion du Wassoulou, c'est-à-dire le conquérant Samory Touré, à cause du soutien qu'elle apportait aux colonnes d'occupation coloniale française. En 1898, avec la défaite de Samory Touré face aux troupes d'occupation françaises, la ville sera rebâtie car elle occupait toujours une importance stratégique majeure dans la sous-région. Aux yeux de l'administration coloniale, relier la ville de Grand-Bassam à celle de Kong pouvait permettre d'atteindre un double objectif : pacifier les villes et villages intérieurs nouvellement conquis de la Côte d'Ivoire en facilitant le mouvement des troupes militaires et favoriser la mise en valeur de la colonie en impulsant le dynamisme économique interne par le biais du chemin de fer. Un troisième objectif peut également être ajouté : il s'agit du rapprochement voire de l'intégration des territoires colonisés de l'hinterland avec ceux de la côte. De ce troisième objectif découle également les prémices de l'idée de la construction d'une boucle ferroviaire devant relier dans les deux sens les colonies françaises côtières de la Côte d'Ivoire et du Dahomey (actuel Bénin) en passant par les territoires de l'hinterland composés des colonies du Mali, de la Haute Volta et du Niger. En 1901, un wharf fut construit et mis en service à Grand-Bassam. Mais le projet initial de construction d'un port maritime dans cette localité fut remis en cause la même année, par les conclusions du rapport d'étude de la Mission Aron. Cette étude révéla que les côtes maritimes d'Abidjan, une ville voisine de Grand-Bassam, étaient plus propices à l'installation d'un port lagunaire. C'est ainsi, que la ville d'Abidjan sera choisie comme étant le point de départ du tracé du futur chemin de fer devant relier la colonie de Côte d'Ivoire aux territoires de l'hinterland. Le second nexus<sup>3</sup> port/chemin de fer dans l'empire colonial français d'Afrique de l'Ouest venait de voir le jour, du moins en idée. Cette ville jadis totalement absente des grands centres d'influence politique, historique et économique, deviendra en l'espace d'un demi-siècle un pôle d'échange d'importance régionale.

### 1.1. 1904-1912 : La construction du tronçon Abidjan-Bouaké

Le 12 janvier 1904 marque le début des travaux de construction du chemin de fer à Abidjan. Il faut attendre exactement cinquante ans après le premier coup de pioche des travaux de construction pour que la ligne parvienne à Ouagadougou, capitale de la Haute-Volta. Par contre,

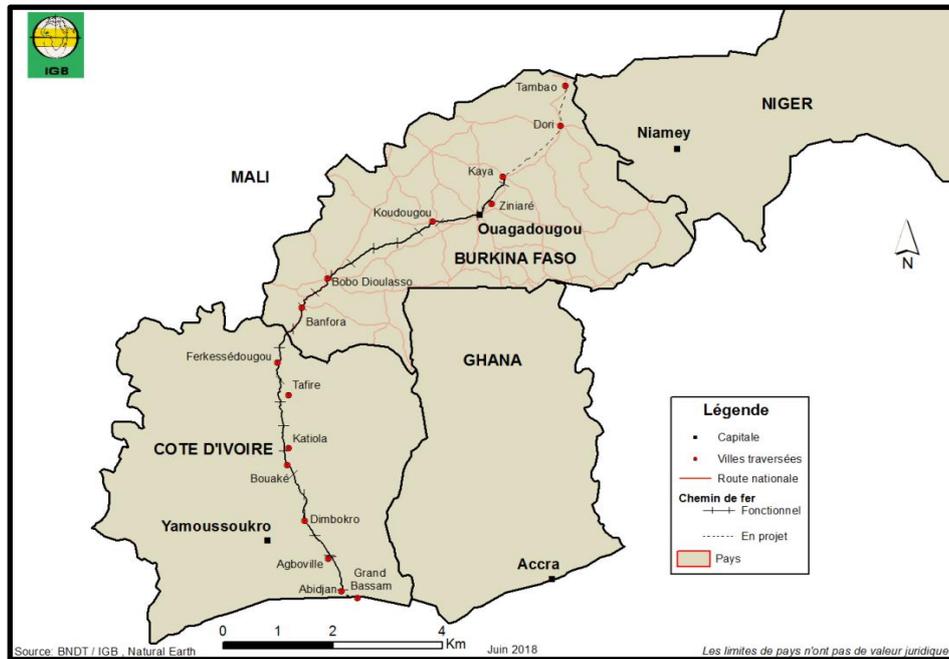
---

<sup>2</sup> G., « Les chemins de fer africains », *Annales de géographie*, t. 13, n°72, 1904, p. 427-454. Mis en ligne le 07 janvier 2019. Consulté le 08 août 2022. URL: [https://www.persee.fr/doc/geo\\_0003-4010\\_1904\\_num\\_13\\_72\\_6523](https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1904_num_13_72_6523); DOI: 10.3406/geo.1904.6523, p. 427.

<sup>3</sup> Le premier nexus port/chemin de fer dans cette région avait été réalisé par l'administration coloniale française entre la Colonie du Sénégal et celle du Soudan avec la construction du chemin de fer Dakar-Niger entre 1882 et 1924.

bien que la ligne fût baptisée Abidjan-Niger (voir ci-dessous Figure n°1), cent-vingt années plus tard le terminus provisoire demeure encore en territoire burkinabè.

**Figure n° 1** - Carte du chemin de fer Côte d'Ivoire-Burkina Faso.



**Source :** Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », top. cit., p. 34.

La construction de la voie ferrée entre Abidjan et Bouaké fut très rapide. La ligne était considérée comme une voie de pénétration et un moyen de pacification des territoires colonisés. La volonté d'achever le plutôt possible la construction l'emportera donc sur la qualité du tracé et la qualité des matériaux utilisés. C'est ainsi que la main-d'œuvre locale sera abondamment utilisée afin de minimiser partout où cela était possible les coûts de construction. Les caractéristiques initiales de la voie étaient les suivantes entre 1904-1927 : « 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 »<sup>4</sup>.

A partir de l'année 1905, la pose des rails avait déjà atteint le point kilométrique (PK) 46 alors que les travaux de terrassement s'effectuaient aux environs du PK 62. La même année, on assistait à l'inauguration de la toute première section de ligne d'une longueur totale de 41 Km entre Abidjan-Azaguié. Edmond Maestri dans sa thèse mentionne que cette première année de construction de la ligne avait surtout connu la participation massive d'ouvriers provenant des colonies voisines.

<sup>4</sup> Banque mondiale, « Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Évaluation d'un projet régional de chemin de fer », rapport réalisé en 1977, p. 78.

C'est alors que les autorités coloniales eurent recours à la main-d'œuvre étrangère. On fit venir une main-d'œuvre bon-marché des colonies environnantes notamment de la Guinée, du Dahomey, du Sénégal, etc. Le premier responsable du chantier, le capitaine du Génie Thomasset, signalait déjà à l'époque la présence de 200 Dahoméens, 150 Guinéens, 28 Sénégalais sur un effectif total de 720 travailleurs indigènes<sup>5</sup>

En 1906, la voie ferrée atteint Agboville au PK 82. La gare y fut construite. Les travaux connaîtront cependant un important ralentissement à cause de la rivière Agneby qui se dressait comme un obstacle naturel à l'avancée des travaux à la sortie Nord de la ville. Il fallut donc construire un viaduc métallique de 75 mètres de long afin de faciliter le franchissement de la rivière. A partir de cette époque, on notera une utilisation de plus en plus massive d'ouvriers locaux ivoiriens provenant essentiellement du pays Baoulé<sup>6</sup> et de la région de Kong.

L'année 1907 sera marquée par l'adoption d'un nouveau décret de l'administration coloniale qui permettra la poursuite des travaux de construction jusqu'au PK 104. Le bâtiment de la gare ayant été activement construit, tous les appareils fixes ayant également été correctement installés, le tronçon Abidjan-Agboville put donc être mis en service régulier sous la direction du capitaine Thomasset. Cependant, les travaux de terrassement avaient déjà atteint le PK 111 vers la fin de 1907.

Les travaux de construction de la voie ferrée connaîtront une nouvelle dynamique à partir de 1908 avec l'incorporation d'un nombre très élevé de nouveaux ouvriers sur les chantiers. Cet effectif était évalué à plus de 4000 hommes. Malgré cet impressionnant chiffre, la progression des travaux fut en réalité très lente. Entre 1908-1909, seul un total de vingt kilomètres (20 Km) de rail sera posé. Deux raisons expliquent ce rythme dans l'avancée des travaux : d'une part la rivière Agnéby marquait le début de la forêt équatoriale qui était très difficile à traverser et d'autre part, le fleuve N'Zi qui marquait le début de la savane nécessitait la construction d'un viaduc long de 255 mètres. Le viaduc du N'Zi fut l'ouvrage d'art le plus important de tout le réseau. Le franchissement de ce fleuve marquait l'arrivée de la ligne ferroviaire dans la ville de Dimbokro où une gare y fut inaugurée le 11 septembre 1910.

L'année 1910 fut marquée par un mouvement de révolte très violent du peuple Abbeys. La révolte éclata dans la matinée du 06 janvier 1910 à la grande surprise de l'administration coloniale.

---

<sup>5</sup> Maestri Edmond, « Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles », thèse de 3e cycle d'Histoire Aix-Marseille 1, Université de Provence, Faculté des lettres et sciences humaines, 1976, p. 114.

<sup>6</sup> Les Baoulés sont un peuple historiquement installé dans le Centre, le Centre-Est et la moitié Sud de la Côte d'Ivoire.

Le peuple Abbeys était dépité par l'impôt de capitation qui s'appliquait à l'époque à tous les sujets africains âgés de plus de dix ans. A cela s'ajoutait également le besoin massif de la main d'œuvre locale pour l'exécution des travaux de construction du chemin de fer. Par ailleurs, la construction du tronçon Agboville-Dimbokro, longue de seulement 99 Km, avait beaucoup traînée. Il a fallu à peu près quatre (04) ans, soit 1906-1910, pour voir la fin des travaux. Plus d'une année avait été nécessaire pour que la seule construction du viaduc du N'Zi soit achevée. Tous ces facteurs ont contribué à convaincre le peuple Abbeys de se mettre en rébellion afin de pousser à l'arrêt des travaux de construction dont le recrutement se faisait par la force. La révolte fut sagement préparée. Jean Suret-Canale écrit à propos du mouvement de révolte Abbeys en ces termes :

« Ni le chef de poste d'Agboville (qui connaît la langue du pays), ni les Européens, ni les Sénégalais et Bambara installés dans la région, n'ont soupçonné la préparation de la révolte. La veille du mouvement, tous les boys et les femmes Abbeys employés à leur service ont disparu »<sup>7</sup>

Les révoltés s'attaquèrent de façon très violente aux infrastructures ferroviaires et aux autres symboles du colonialisme français. L'insécurité devint très grande durant ces jours pour les usagers du chemin de fer en général et pour tous les Européens vivant dans la région en particulier. On observe, une fuite massive de ces derniers vers Abidjan, jugée plus sûre. Un aperçu de l'ampleur des dégâts est donné dans un document produit par la Régie Abidjan-Niger (RAN). On peut y lire le passage suivant :

« La voie fut coupée en de nombreux points entre Anyama PK 23 et Cechi PK 123, des bâtiments endommagés, des lignes téléphoniques arrachées. Cette révolte coûta même la vie au Sergent Rubino dont le nom a été donné à l'une des gares du réseau située après Agboville, au PK 101 dans le sens Abidjan-Bouaké.»<sup>8</sup>

La réaction de l'administration coloniale fut immédiate et toute aussi violente que celle des révoltés. Le gouverneur Angoulvant enverra une colonne forte de plus d'un millier de tirailleurs, dirigée par le chef de bataillon Noguès. Cette colonne était chargée de réprimer le mouvement insurrectionnel. Plus tard, le Gouverneur Angoulvant, écrira un livre dans lequel il donne une explication très détaillée des méthodes et des moyens qu'il eut à employer pour maîtriser la révolte<sup>9</sup>. L'historien Nana Mathias revient sur les moyens et les méthodes de répressions utilisés :

---

<sup>7</sup> Suret-Canale Jean, *Afrique Noire : de la colonisation aux indépendances (1945-1960)*, Paris, Editions Sociales, 1972, p. 131.

<sup>8</sup> Régie Abidjan Niger, « Une seule régie au service de deux Etats Côte d'Ivoire / Haute-Volta », Plaquette réalisée en 1978, p. 16.

<sup>9</sup> Angoulvant Gabriel, *La pacification de la Côte d'Ivoire : 1908-1915, méthodes et résultats*, Emile Larose, 1916, 421 p.

« Des villages entiers furent pris et brûlés, les têtes coupées ont été plantées sur des piquets soit en face des gares soit devant les cases des villages. Angoulvant procéda à un désarmement car à la faveur du commerce des fusils de traite avaient été introduits dans ce pays resté jusque-là insoumis. Pour Angoulvant, le désarmement paraissait une mesure efficace car il amènerait les forestiers à abandonner la chasse pour l'agriculture ; ce qui pourrait alimenter le commerce. A titre d'exemple, en septembre 1914, 111. 912 fusils furent récupérés en Côte d'Ivoire. Et ce n'est pas tout car Angoulvant poussa plus loin son audace : il procéda à des arrestations des chefs et des féticheurs de la localité, soupçonnés d'avoir dirigé la révolte (les déportations eurent lieu vers le Dahomey). Le paiement inconditionnel des impôts arriérés, l'acceptation de l'impôt annuel, du portage et des prestations, furent imposés. Enfin, pour couronner toutes ces mesures répressives, Angoulvant fit détruire les campements et groupements en villages, ce qui lui permettait d'empêcher tout mouvement de groupes ou de masses. »<sup>10</sup>

Ces propos de l'auteur révèlent plusieurs réalités. L'autorité coloniale avait premièrement le souci de traiter cette révolte en exemple afin de décourager toutes formes de révoltes de ce genre dans l'avenir. La révolte populaire des Abbeys avait en effet créé un mouvement de contagion la même année au sein des autres communautés : le peuple Agba se souleva le 23 janvier, le peuple N'Gban les 26 et 29 janvier et le peuple Ouellé le 06 février. Ces différents mouvements ont contribué à retarder pendant plus de six mois la progression des travaux de construction. Les travaux ne furent repris qu'à partir du mois de juillet 1910. Deuxièmement, la révolte avait permis de savoir qu'il était nécessaire de trouver une solution durable à la question de la main-d'œuvre, autrement le projet du chemin de fer Abidjan-Niger risque de ne jamais arriver à son terme. Troisièmement, il était évident aux yeux de l'administration coloniale que dans un avenir proche, il faudra prendre des mesures adéquates pour atténuer les dures conditions de vie auxquelles étaient soumises les populations locales. Ces événements amèneront ainsi l'administration coloniale à s'intéresser aux peuples des pays qui constituent aujourd'hui le Burkina Faso. Parmi les peuples de ces pays, il existait un petit ensemble de royaumes remarquablement bien organisé avant la pénétration coloniale française. Ces royaumes avaient déjà été visités et décrits par différents explorateurs dont Louis Gustave Binger<sup>11</sup>. Cet ensemble de royaumes était hiérarchisé et les habitants étaient très nombreux et disciplinés. Les peuples de ces pays avaient la réputation d'être « des travailleurs résistants et fougueux »<sup>12</sup>. On les appelait les *Mossi* ou *Mossé*. Ce sont ces peuples

---

<sup>10</sup> Nana Mathias « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) », thèse de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1984, p. 61.

<sup>11</sup> Voir le livre intitulé Binger Louis Gustave, *Du Niger au Golfe de Guinée par le pays de Kong et la Mossi : 1887-1889*, Paris, éditions Hachette, 1892.

<sup>12</sup> Société Internationale de Transport Africain par Rail, Département de la communication, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou, le chemin de fer a 100 ans », Abidjan, 2004, p. 12.

qui furent le plus massivement employés à la construction du chemin de fer Abidjan-Niger après la première guerre mondiale. Ils seront également employés sur les chantiers de construction du chemin de fer du Dakar-Niger, sur les chantiers d'aménagement du Bassin du Niger et plus tard dans les plantations forestières ivoiriennes. Ils constitueront donc la cheville ouvrière de l'administration coloniale et serviront grandement à la mise en valeur des différentes colonies d'Afrique Occidentale Française (AOF). Ces propos du Général Sangoulé Lamizana, ancien soldat colonial et père de l'armée burkinabè, sur l'emploi de la main-d'œuvre Mossi sont très intéressants. Nous trouvons un extrait de ces propos dans le bref passage suivant :

Le Mossi est utilisé partout, à la construction du chemin de fer, des routes, dans les entreprises agricoles publiques ou privées de la Côte d'Ivoire et de la Côte de l'Or (actuel Ghana). Cette main-d'œuvre abondante n'était pas rémunérée ou très peu. « En tout cas, le Moro-Naba [il est le chef suprême des mossé] ne percevait rien du placement de ses compatriotes. C'était comme au service militaire »<sup>13</sup>

De nos jours encore, on trouve d'importantes communautés burkinabè (principalement les Mossi) installées dans la plupart des anciennes colonies de l'AOF. Mais nonobstant ce que le Général dit, il ressort de l'analyse de l'historien Nana Mathias que le Mogho-Naba percevait une prime annuelle de 40 000 F, son Baloum-Naba lui recevait une somme de 12 000 F, son Lallé-Naba et son Goungha-Naba percevait chacun 10 000 F par année<sup>14</sup>. Il n'est pas clairement mentionné qu'ils recevaient ces montants en retour pour le placement des ouvriers Mossi dans les chantiers de construction, mais l'on ne pourrait pas non plus exclure cette hypothèse. Dans tous les cas, ils étaient des chefs dont l'autorité était incontestée dans la société Mossi.

Passé cette courte période trouble, les travaux de construction purent reprendre en toute tranquillité à partir de 1911. Dès le début de l'année 1912, la ville de Bouaké, située au PK 345, fut desservie par la voie ferrée. La gare ferroviaire de cette ville fut inaugurée le 15 mars 1912. Cette gare demeura le terminus provisoire de la ligne jusqu'en 1923. Le tronçon Abidjan-Bouaké venait ainsi d'être mis en service. Les coûts globaux de construction du tronçon étaient estimés à plus de 33 183 millions de francs.

## 1.2. 1914-1920 : La construction du tronçon Bouaké-Tafiré-Bobo-Dioulasso

La Première Guerre mondiale de 1914-1918 avait provoqué un arrêt des travaux de construction de la ligne. Après la guerre, la reprise des travaux fut difficile. En 1920, on assiste à la

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Nana M. « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 86.

réduction de l'effectif du personnel du chemin de fer. Mais à partir de 1922, ce nombre sera porté à plus de 3000 personnes. Les travaux de construction reprendront et seront poursuivis suivant le rythme de livraison des matériels ferroviaires. La guerre avait contribué à la déstructuration des industries européennes qui donc peinait à retrouver leur performance d'antan. A la fin de la guerre, l'administration coloniale décida également de procéder à un certain nombre de reconfigurations territoriales à l'intérieur de ses colonies. On note ainsi, la création de deux nouvelles colonies issues en réalité de la dislocation de la vaste colonie du Haut-Sénégal et Niger. Cette colonie avait été créée en 1911. Mais, elle était difficile à gérer à cause de son immensité et aussi en raison de la présence d'un certain nombre de peuples encore très réfractaires à l'ordre colonial français. C'était le deuxième signal de rappel que la pacification des pays de l'hinterland n'avait pas encore été achevée. Par ailleurs, la leçon que l'on peut en tirer est que la dure répression de la rébellion des Abbeys de 1910 n'avait pas suffi à dissuader les populations autochtones à se soumettre à l'autorité de l'administration coloniale qu'ils considéraient comme étant des envahisseurs. La puissance de l'armée impériale allemande et les ravages du début de la Première Guerre mondiale avaient contraint la France à avoir recours à des milliers de tirailleurs issus de ses colonies afin de prendre part au conflit sur le théâtre européen. Cette contribution à l'effort de guerre, matérialisée par l'enrôlement forcé ou volontaire de milliers de bras valides et le dépeuplement de certaines localités qu'elle occasionna, constituait l'occasion rêvée pour les populations de l'Ouest et du Centre-Ouest de l'actuel Burkina Faso de se mettre en rébellion contre l'administration coloniale. Ces peuples du pays, les Bobos, les Bwa, les Gourounsi, les Samo, etc., sont connus pour leur amour de la liberté et leur répugnance naturelle à toute forme de soumission forcée. Ces populations ayant traditionnellement évoluées dans des sociétés à pouvoir lignager sont étrangères à l'exercice d'un pouvoir centralisé qu'elles supportaient difficilement. La révolte fut qualifiée de *La révolte Bwa*, ou *La révolte du Bani-Volta* ou *La dernière guerre coloniale*. Cette révolte éclata au cours des années 1915-1916 et toucha plus de 900 000 personnes au total selon Royer Patrick<sup>15</sup>. Cependant, les royaumes Mossi, qui jouissaient d'une relative stabilité et d'un fort pouvoir central furent en mesure, sans grands remous, de fournir un contingent très important d'hommes valides pour les besoins de la guerre. Deux facteurs ont donc conduit l'administration coloniale à subdiviser la colonie du Haut-Sénégal-Niger en deux nouvelles colonies : le Soudan (actuel Mali) et la Haute-Volta (actuel Burkina Faso). La création de ces nouvelles colonies permettait d'une part, de rapprocher

---

<sup>15</sup> Royer Patrick, « La guerre coloniale du Bani-Volta, 1915-1916 (Burkina Faso, Mali) », Presses de Sciences Po, 2003/2, n°26, pp. 35-51. Consulté le 27/05/2022. URL : <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2003-2-page-35.htm>, p. 36. Nous proposons une courte bibliographie très intéressante pour approfondir le sujet : Boni Nazi, *Crépuscule des temps anciens*, Paris, Présence africaine, 1962 ; Kamian Bakari, *Des tranchées de Verdun à l'église Saint-Bernard : 80000 combattants maliens au secours de la France, 1914-18 et 1939-1945*, Karthala, 2001 ; Marc Michel, *Les Africains et la Grande Guerre. L'appel à l'Afrique (1914-1918)*, Karthala, 2014, 302 p.

l'administration coloniale de ces nouvelles régions et en même temps d'accélérer le processus de pacification de ces territoires. D'autre part, avec la création de la Haute-Volta et l'établissement du Gouverneur colonial à Ouagadougou, l'administration coloniale avait voulu traduire sa reconnaissance envers le Moro-Naba (ou Mogho-Naba) car ce dernier avait fourni des milliers d'hommes pour les besoins de la guerre. C'est ainsi que la colonie de Haute Volta fut officiellement créée le 04 septembre 1919. A sa formation, la colonie comptait sept cercles avec une population totale évaluée à près de 3,2 millions d'habitants avec plus de 50% de population Mossi. Elle était de loin la colonie la plus peuplée de l'AOF. C'est dans cette nouvelle colonie que l'administration coloniale puisera à volonté la main d'œuvre nécessaire pour l'exécution des grands chantiers de mise en valeur de l'AOF.

Les travaux de construction du tronçon Bouaké-Tafiré-Bobo-Dioulasso furent entamés en juin 1922 au PK 345 (Bouaké) avec un emploi massif de la main d'œuvre d'origine voltaïque. La ville de Katiola située au PK 371 est atteinte en 1923. Sa gare ferroviaire est inaugurée le 1er septembre de la même année. Le tronçon Bouaké-Katiola s'étend sur une longueur de 55 Km pour un coût total de construction estimé autour de 20, 635 millions<sup>16</sup> de francs. A partir de 1924, après plusieurs missions de reconnaissances sur le terrain, le choix de faire passer le chemin de fer par la ville de Korogho en direction de Bobo-Dioulasso l'emporte sur l'ancien tracé via la ville Kong. Kong n'avait jamais réussi à se relever suite à sa destruction par Samory Touré en 1897. Par ailleurs, la ville de Bobo-Dioulasso s'était déjà imposée comme un grand centre politique et économique d'importance sous-régionale en territoire voltaïque. Entre 1925 et 1929, à la faveur du recrutement d'un nombre important de main-d'œuvre, la ligne Katiola-Ferkessedougou (PK 558) est réalisée sur une longueur totale de 187 Km. Selon Brahim Savadogo, « La main-d'œuvre « Moaaga » venait ainsi de battre un record en construisant en moins de cinq ans un tronçon long de 187 kilomètres sans un outillage mécanique comme le soulignait Antoine Tchibozo « il n'y avait pas d'engins, tout se faisait à la main »<sup>17</sup> Entre-temps, la section Katiola-Tafiré, longue de 117 Km, avait été achevée en 1928. Plus de 13 000 hommes furent mobilisés sur les chantiers de construction entre 1925-1929. Les coûts totaux des travaux furent évalués à environ 72, 233 millions de francs. A partir de Tafiré des caractéristiques nouvelles et améliorées de la voie seront introduites dans la construction du chemin de fer. « La déclivité maximum qui était de 25 mm auparavant était passée à 10 mm et le rayon minimum des courbes porté de 150 m à 500 m »<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Nana M. « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 82.

<sup>17</sup> Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op., cit., p. 50.

<sup>18</sup> Ibid, p.82.

C'est également après le chantier de Tafiré qu'on notera l'introduction des premiers outils mécanisés utilisés dans la construction du chemin de fer Abidjan-Niger.

A partir de 1930 le chemin de fer pénétra en Haute-Volta. Mais, ici aussi l'époque était trouble car si toutes les autres colonies prospèrent malgré le contexte économique international, la Haute Volta, elle commençait à sombrer dans un marasme économique profond. En effet, la volonté politique affichée par François Charles Alexis Edouard Hesling, premier gouverneur de Haute Volta, de faire de cette colonie une grande productrice de coton échoua complètement. Cette politique avait été mise en œuvre dès la création de la colonie. Le chemin de fer devait servir de canal d'évacuation de cette matière première dont les Voltaïques se devaient d'en être des producteurs-champions dans toute l'AOF. Cette politique échoua en partie parce que la colonie avait été vidée de ses bras valides à cause des besoins en main-d'œuvre sur les chantiers ferroviaires. L'autre raison fut que les populations étaient réfractaires à la culture imposée du coton, elles qui étaient déjà exposées de façons très récurrentes aux disettes et aux famines. Par ailleurs, en 1931, les Mossis furent massivement sollicités dans les plantations pour participer à l'exploitation de la Côte d'Ivoire. On notait également, un mouvement massif d'immigration vers le Ghana, une colonie anglaise jugée beaucoup plus attractive où les immigrés avaient la possibilité de jouir de conditions de travail beaucoup plus décentes. Toutes ces diverses raisons vont conduire la France, selon l'avis de M. Frédéric Guirma à oublier « sa dette à l'égard des Voltaïques et des Mossis »<sup>19</sup>. Un décret en date du 05 septembre 1932 décidera de la suppression de la colonie de Haute Volta. A partir de janvier 1933, la colonie est subdivisée en plusieurs morceaux et partagée entre le Niger qui englobe le cercle de Fada N'Gourma, le Soudan qui se voit octroyer toute la partie Nord incluant le pays Samo, toute les parties Ouest, Sud, Sud-Ouest et le Centre jusqu'à Ouagadougou sont intégrées à la Côte d'Ivoire. Entre 1932-1947, date de la reconstitution de la Haute Volta, on parlera donc de Basse Côte-d'Ivoire et de Haute Côte-d'Ivoire. La première expression s'emploiera pour désigner la colonie originelle de Côte d'Ivoire et la seconde s'appliquera à l'appellation des territoires nouvellement incorporés. Ce bref épisode dans l'histoire politique burkinabè sera source d'une grande indignation aux yeux des populations de l'époque. Il contribuera à la naissance d'un fort sentiment d'appartenance à un même territoire. L'indignation sera vivement ressentie surtout à Ouagadougou dans le palais du Mogho-Naba, chef des Mossis. Ce dernier avait fourni à l'administration coloniale plus de 300 000 de sujets pour la construction du chemin de fer avec l'espoir de contempler dans un futur proche le premier train entrant à Ouagadougou. Dès lors, le Mogho-Naba et tous les hommes politiques voltaïques réclameront

---

<sup>19</sup> SITARAIL, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou », p. 16.

d'urgence la reconstitution de la Haute Volta. Cependant, il a fallu attendre la fin de la seconde guerre mondiale pour que les conditions jugées nécessaires à la reconstitution de la colonie, du point de vue de l'administration coloniale, soient réunies. Le 04 septembre 1947 marqua ainsi l'année de la reconstitution territoriale de la colonie de Haute-Volta.

Les travaux de construction de la section Ferkessédougou-Bobo-Dioulasso se poursuivront bien en territoire burkinabè malgré ce contexte politique difficile. Ils dureront quatre ans soit 1930-1934. Le 1<sup>er</sup> mai 1932, on assiste à l'inauguration de la gare de Niangoloko<sup>20</sup> (première gare en territoire burkinabè) située au PK 650. Yao Lallé à propos de cet événement raconte que « Les premières machines arrivées à Niangoloko ont fait fuir tout le monde. Elles rugissaient à elles seules comme mille lions à la fois. »<sup>21</sup> Le 1<sup>er</sup> septembre 1932, les gares de Diarabakoko (PK 678) et de Banfora (PK 699) étaient à leur tour inaugurées. Le 1<sup>er</sup> août 1933, on assistait à l'inauguration des gares de Bérégadougou (PK 716), Toussiana (PK 736) et Péni (PK 757). Pendant le cours de décembre 1933, la mise en service partiel de la gare de Darsalamy (PK 776) était actée. Puis, finalement le 25 janvier 1934, on assistait à l'inauguration de la gare de Bobo Dioulasso (PK 796). Comme Bouaké, la gare de Bobo-Dioulasso restera le terminus provisoire de la ligne Abidjan-Niger jusqu'à l'inauguration du tronçon Bobo-Dioulasso-Koudougou en 1953.

L'inauguration de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso connaîtra la participation du Mogho-Naba Koom dans un contexte où l'administration coloniale envisageait de plus en plus la prolongation de la ligne en direction de la colonie du Soudan (actuel Mali), passant par les villes de Koutiala et de Ségou jusqu'à Bamako, la capitale politique de cette colonie. Tous les efforts fournis par le roi des Mossis laissaient percevoir une forte espérance de voir l'arrivée du chemin de fer à Ouagadougou, ville capitale du roi du Mogho. Pendant le grand jour de l'inauguration de la gare ferroviaire, un des notables de la cour du chef de canton de Bobo-Dioulasso se souvient :

Le Moro-Naba Koom a demandé que le train continue à Ouagadougou plutôt que d'être dévié vers le Mali. Il a promis qu'il allait fournir encore la main-d'œuvre nécessaire. Le gouverneur lui a demandé de lui envoyer des Mossis grands et forts, mais le Moro-Naba lui a répondu que c'est à lui de choisir les hommes qu'il voulait. Car lui, en tant qu'Empereur voyait rarement un Mossi debout. Tous ceux qui le voient même de loin, se prosternent devant lui, donc il ne sait pas qui est grand, qui est court, qui est fort !<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> A l'époque Yendéré (PK 641) qui aujourd'hui est considérée comme la première gare située en territoire burkinabè n'était qu'une toute petite localité. Aucune gare n'y avait donc été construite.

<sup>21</sup> SITARAIL, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou », p. 20.

<sup>22</sup> Ibid, p. 20.

Cette demande du Mogho Naba constituait une question déjà en discussion au sein de l'administration coloniale. Deux options étaient donc sur la table : d'une part, on envisageait le prolongement du chemin de fer en direction du Bani par Dédougou puis le Soudan-français et d'autre part en direction de Ouagadougou en passant par la ville de Boromo. D'un point de vue purement économique, l'option de prolonger le chemin de fer vers Ouagadougou était difficilement soutenable. Mais, la forte pression politique exercée surtout par le Naba-Koom II et les leaders politiques voltaïques l'emportera sur les mobiles économiques. Le Mogho Naba ira même jusqu'à menacer l'administration coloniale française d'encourager ses sujets à se tourner vers la colonie anglaise de la Gold Coast (actuel Ghana) si sa demande ne lui était pas accordée. Ils multiplièrent des démarches politiques et de nombreuses négociations allant même jusqu'à Paris pour rencontrer diverses personnalités. Ce fut une véritable campagne de lobbying qui porta finalement du fruit en 1938 lorsque le ministre des colonies Georges Mandel décida de la réalisation du « Chemin de fer du Mossi » ou encore « Chemin de fer Mossi ». L'époque était déjà trouble, le bruit de la guerre retentissait à nouveau sur le sol européen. Des régimes totalitaires (fascisme italien et nazisme allemand) menaçaient la paix européenne et mondiale. Malgré ce contexte, les travaux de construction vers Ouagadougou connaîtront un timide début dès l'année 1939.

**Figure n° 2** – Photographie du Naba-Koom II, l'artisan principal du Chemin de fer Mossi.



**Source :** SITARAIL, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou », p. 18.

### **1.3. 1939-1954 : La construction du tronçon entre Bobo-Dioulasso et la capitale Ouagadougou**

Le tronçon Bobo-Dioulasso-Ouagadougou est d'une longueur totale de 350 Km. Il fut baptisé « Chemin de fer Mossi » à cause de l'énorme contribution du peuple mossi pendant la construction des chemins de fer Abidjan-Niger et Dakar-Thiès et aussi en l'honneur des grands efforts fournis par la cour royale du royaume de Ouagadougou pour faciliter le prolongement du chemin de fer vers Ouagadougou. La ligne devait traverser les trois principaux cours d'eau du pays

à savoir le Mouhoun, le Nazinon et le Nakambé. Ces trois points de traversées nécessitaient également la construction d'importants travaux d'ouvrages d'art. De plus, la facilité du terrain conduira les techniciens du chemin de fer à adopter des caractéristiques nouvelles pour la ligne. « Les caractéristiques retenues étaient les suivantes : la déclivité maximum est de 10 mm par mètre, le rayon minimum des courbes est de 500 m avec un minimum de terrassements. ».<sup>23</sup>

Les travaux de construction du tronçon étaient divisés en quatre tranches principales ayant une distance plus ou moins comparable. La première tranche allait de Bobo-Dioulasso (PK 796) à Béréba (PK 886). La seconde tranche reliait Béréba à Pompoï (PK 945). La troisième tranche mettait en connexion Pompoï à Koudougou (PK 1052). La quatrième tranche s'étendait de Koudougou à Ouagadougou (PK 1145). En territoire burkinabè les travaux de construction avanceront très vite en raison de l'abondance de la main d'œuvre locale. N'eût été le déclenchement de la seconde guerre mondiale, un record dans la construction du chemin de fer aurait probablement été battu. Entre 1939-1940, on note à peu près un nombre total de 7000 ouvriers employés sur les chantiers de construction. L'effort de guerre était énorme. La Haute Volta ayant été supprimée sa population était employée majoritairement aux services de la mise en valeur de la colonie de Côte d'Ivoire et sur les chantiers ferroviaires. Avec le début de la guerre, une partie de cette population sera incorporée dans l'armée coloniale. C'est ce contexte qui explique en partie le nombre peu élevé d'ouvriers sur les chantiers entre 1939-1940. Mais, la situation changera nettement après 1940. En effet, on notait plus de 70 000 hommes mobilisés sur les chantiers entre 1940-1942 car il fallait à tout prix que le chemin de fer parvienne à Ouagadougou, la guerre oblige. Les difficultés économiques en France conduiront cependant à un arrêt partiel des travaux en 1941. Dès lors, la main-d'œuvre sera employée exclusivement pour l'exécution des travaux de terrassements et de ballast. Ces travaux ne nécessitaient aucun apport de matériaux extérieurs de construction mais uniquement des hommes et quelques outils rudimentaires de travail. 23 000 hommes seront dans ces conditions mobilisés sur les chantiers en 1943, puis 16 200 hommes en 1944.

A partir de 1946, année d'abolition du travail forcé par la loi n° 46-645 du 11 avril 1946<sup>24</sup>, les travaux de terrassements avaient déjà atteint Ouagadougou. Cependant, l'occupation de la France par les troupes nazies entre 1940-1945 occasionnera de sérieuses difficultés d'ordre

---

<sup>23</sup>Nana M., « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 135.

<sup>24</sup> L'instigateur de la Loi fut Félix Houphouët Boigny, un syndiqué des travailleurs agricoles, membres fondateurs du Syndicat Agricole Africain et du Rassemblement Démocratique Africain (RDA), parti politique créé en octobre 1946 à Bamako. Boigny est un élu de la colonie Côte d'Ivoire. Malgré l'adoption de la Loi, il faut toutefois noter que plusieurs années seront nécessaires pour que prennent définitivement fin les pratiques liées aux différentes formes de travail forcé.

économiques, politiques et sociales et aura des répercussions sur la livraison des matériels de construction. L'administration coloniale fut contrainte de revoir les caractéristiques initiales de la ligne. On opta donc de faire le choix d'un rail standard de 30 Kg en barres de 12 mètres posées non sur des traverses métalliques mais plutôt sur des traverses en béton précontraint. Une usine de fabrication de ces traverses fut ainsi installée à Dafinso (PK 811). Le choix de ce type de traverse avait surtout pour avantage de considérablement réduire les coûts de construction de la voie ferrée. Les matériaux nécessaires pour les travaux de ballastage provenaient eux de huit différentes carrières établies le long du tracé de la ligne ferroviaire. L'année 1946 correspondait également à l'adoption d'un nouveau plan de relance économique, plan financé par le Fonds d'Investissement et de Développement Économique et Social (FIDES)<sup>25</sup> à hauteur de 3,6 milliards affectés pour l'achèvement des travaux de construction du « Chemin de fer du Mossi ». La même année les chantiers ferroviaires enregistreront un recrutement de 3800 volontaires. Désormais, il était plus commode de parler de volontaires des chantiers ferroviaires car la loi n° 46-645 du 11 avril 1946 interdisait le travail forcé et toutes les formes de pratiques inhumaines dans l'Afrique Occidentale Française (AOF). Les travaux de construction avancèrent donc très vite si bien qu'en 1952, la région de Boromo était atteinte. Un viaduc métallique de 60 mètres de long sera construit sur le fleuve Mouhoun (anciennement appelé Volta Noire). A partir du PK 1022, deux kilomètres après le village de Batondo (PK 1020) situé aux environs de Koudougou, les travaux seront de nouveau suspendus par manque de fonds. Ils reprendront en 1953. La ville de Koudougou (PK 1052) fut dès le 15 mai 1953 desservie par le chemin de fer. Le tronçon Bobo-Dioulasso-Koudougou sera officiellement mis en service à partir du 15 décembre 1953. Enfin, grâce à l'abondance de la main-d'œuvre et un caractère relativement facile du terrain, le chemin de fer arriva à Ouagadougou le 23 octobre 1954 : ce fut la naissance officielle du « Chemin de fer du Mossi ». Selon Nana Mathias, « Le coût de revient kilométrique s'élevait à 12,3 millions de francs C.F.A. soit par extrapolation une somme de 4,305 milliards de francs F.A. pour les 350 Km. »<sup>26</sup>

L'inauguration solennelle du « Chemin de fer du Mossi » fut organisée le 04 décembre 1954 en présence de plusieurs personnalités politiques voltaïques et ivoiriennes. Le Mogho Naba Saaga ne se fera bien évidemment pas compter l'événement. Il fut installé aux premières lignes en compagnie des autres invités de marque. L'événement sera très solennel pour la cour du Mogho-Naba. En effet, le Mogho-Naba Saga fut fait commandeur de la légion d'honneur. Dans le même

---

<sup>25</sup> Le FIDES fut adopté par la Loi du 30 avril 1946. L'adoption de cette loi marquait un tournant décisif dans les relations entre la France et ses colonies ouest-africaines. La nouvelle donne du côté français consistait à promouvoir un auto-développement économique des colonies. Il ne s'agissait plus donc de la vieille politique d'importation exclusive des matières premières.

<sup>26</sup> Nana M. « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 151.

temps, plusieurs de ses ministres furent fait chevaliers. Une place spéciale, celle située juste à l'entrée principale de la gare de Ouagadougou, fut également baptisée en l'occasion « Place Naba-Koom II », en l'honneur de ce Mogho-Naba (décédée en 1942) qui fut le principal artisan du « Chemin de fer du Mossi ». Aujourd'hui, la place porte le nom de « Square Naba Koom ».

#### **1.4. Le chemin de fer du Sahel : la construction du tronçon Ouagadougou – Kaya (103 Km) ou la « bataille du rail » burkinabè entre 1985-1988.**

Six années après l'arrivée du chemin de fer à Ouagadougou, la colonie de Haute Volta accéda à l'indépendance<sup>27</sup>. Cette accession à l'indépendance marquait également la fin du rêve du projet de la boucle ferroviaire entamé sur les rives de la lagune ébrié (c'est-à-dire les côtes maritimes abidjanaises) plus de 50 ans plutôt. Il appartenait ainsi aux Etats d'assurer la gestion de leur territoire et d'élaborer des projets de développement économique et social aux bénéfices de leurs citoyens. L'idée d'un projet de chemin de fer du Sahel naîtra en Haute Volta dans le courant des années 1970. Ce chemin de fer devait relier la ville de Ouagadougou à Tambao et Tin-Hrassan en passant par la ville de Dori, aux frontières du Mali et du Niger. L'importance de l'investissement nécessaire pour la réalisation du projet retardera pendant plusieurs années le début des travaux. L'appui des investissements étrangers étaient nécessaires car la Haute Volta était à l'époque un pays pauvre et arriéré. Par ailleurs, la baisse progressive de la valeur des matières premières sur le marché international n'encourageait pas les bailleurs de fonds à investir dans le projet. Il faudra donc attendre l'année 1985, pendant la période révolutionnaire sankariste (1983-1987), pour voir s'afficher une ferme volonté politique des autorités burkinabè dans la réalisation du projet. Mais la réticence des institutions financières internationales, particulièrement celle de la Banque Mondiale<sup>28</sup> (BM) méfiante vis-à-vis d'un régime militaire et de surcroît à tendance marxiste n'était pas de nature à faciliter les choses. Il faut alors se rappeler, que le monde était divisé en deux blocs avec d'un côté les Etats Unis d'Amérique et leurs alliés et de l'autre côté l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS) et ses différents pays satellites. La majorité des Etats africains s'étaient certes regroupée dans le Mouvement de Non-Alignement (MNA) mais pour les nouvelles autorités militaires burkinabè le camp, la tendance, et l'idéologie était claire.

---

<sup>27</sup> En réalité, toutes les autres colonies françaises incorporées dans l'ensemble politique de l'AOF, accédèrent à l'indépendance politique de façon séparée la même année, c'est-à-dire l'année 1960. L'administration coloniale fédérale de l'AOF, dont la capitale était basée à Dakar, prépara l'option d'une indépendance séparée en lieu et place d'une indépendance groupée sous forme d'une fédération ou une confédération, option plus adaptée et en phase avec l'histoire politique précoloniale et coloniale de la sous-région ouest-africaine. En effet, ces ensembles politiques colonisés par la France étaient jadis incorporés dans les grands empires du Ghana, du Mali, du Songhaï.

<sup>28</sup> Dupré Latour François, « Histoire du chemin de fer en Afrique noire francophone. De la construction aux privatisations », in Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson Jabeur, et Chantal Béranger (dir), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006, p. 20.

Le 12 février 1985, le décret n°85-107 du Président du Faso, le Capitaine Thomas Sankara, consacra la création du projet dénommé « Chemin de Fer du Sahel ». Le décret engageait le ministre de la Promotion Économique, le ministre des Transports et des Communications et le ministre de l'Équipement, chacun en ce qui le concerne à engager toutes les initiatives nécessaires pour la réalisation du projet conformément à l'esprit de la lettre. Ce chemin de Fer du Sahel, aux yeux des autorités politiques révolutionnaires, représentait l'espoir de demain<sup>29</sup>. Il devait constituer l'outil de développement économique de première main, qui permettrait au Burkina Faso d'asseoir une base durable de son développement. Les enjeux qu'il entendait relever déterminaient aussi le combat qu'il engageait : il s'agit d'une lutte de l'espoir. On convint de baptiser cette deuxième période de construction du chemin fer la « Bataille du rail »<sup>30</sup>. Cette qualification de « Bataille du rail » fait référence à au grand mouvement de mobilisation populaire générale et volontaire des populations sur les chantiers de construction du tronçon Ouaga-Kaya.

Le projet avait en réalité une vocation sociale, économique et sous-régional intéressant les pays du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Il comportait deux principaux tronçons : Ouagadougou-Kaya et Kaya-Dori-Tambao-frontière du Niger. Face à la réticence des bailleurs de fonds, le gouvernement burkinabè avait décidé de financer sur fond propre à hauteur de 80 % les coûts de réalisation du premier tronçon Ouagadougou-Kaya, dans l'espoir de susciter plus tard l'adhésion des partenaires financiers internationaux. Le montant total des travaux était estimé à environ 10 milliards de Franc CFA. Les organismes tels que le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) et le Fond Européen de Développement (FED) apportaient respectivement une contribution de 1 900 000 dollars US, 1 171 millions de F CFA et 600 millions de F CFA. Le Canada apportait également une aide financière à hauteur de 530 millions<sup>31</sup>. Sur ce premier tronçon, il était prévu d'installer deux gares : une à Zitenga et l'autre à Kaya. Ce tronçon sera finalement achevé le 17 octobre 1988 avec l'inauguration officielle de la gare de Kaya. La réalisation de ce chantier d'une longueur totale de 103 kilomètres posé sur du rail de 39 Kg, aura cependant mobilisé une cohorte de plusieurs milliers de travailleurs volontaires tous gagnés par la ferveur du sentiment national et l'appel sous le drapeau lancé par le Capitaine Thomas Sankara. La construction de ce chemin de fer était donc devenue véritablement une bataille de l'espoir. Contrairement à la période coloniale, où les

---

<sup>29</sup> Dabiré Ferdinand et Ouangraoua Hamado, « Chemin de fer du Sahel : la bataille de l'espoir », *Carrefour africain*, n°1047, 31 juillet 1988, p. 30.

<sup>30</sup> Archives Nationales du Burkina Faso 41V 329. Construction d'un monument de la bataille du rail : correspondances. 1985.

<sup>31</sup> Les chiffres cités dans ce passage et qui concernent le financement des travaux de construction du tronçon Ouaga-Kaya proviennent tous de l'article de Dabiré F. et Ouangraoua H., « Chemin de fer du Sahel », *art. cit.*, p. 29.

recrutements de main-d'œuvre se faisaient sous la contrainte et occasionnaient la fuite des populations vers le Ghana, on assistait cette fois-ci à des milliers d'engagements volontaires. De même, de nombreux fonctionnaires cédèrent une partie de leur salaire comme participation à l'effort patriotique dans la réalisation du Chemin de Fer du Sahel. Encore aujourd'hui, les mémoires sont très vives et nostalgiques de cette période des quatre glorieuses<sup>32</sup> en contexte burkinabè. Le second tronçon ne verra jamais le jour, en grande partie à cause de l'assassinat du Capitaine Thomas Sankara le 15 octobre 1987 par son n°2 et ami, le Capitaine Blaise Compaoré qui entamera une longue période rectification (1987-2014)<sup>33</sup> avec l'objectif d'effacer en quelque sorte la mémoire de son prédécesseur. Le second tronçon Kaya-Tambao, d'une longueur de 240 Km, devait comporter quatre gares intermédiaires : Bollé, Bidadaol, Dori, Markoye. De Dori, le chemin de fer pouvait être prolongé sur une longueur de 250 Km pour atteindre Niamey, la capitale du Niger. Le coût global des travaux de réalisation du second tronçon avoisinait 24,1 milliards de Francs CFA<sup>34</sup>. De nombreuses promesses de financements avaient déjà été faites par diverses institutions financières.

Selon le *Carrefour Africain*<sup>35</sup>, la réalisation du tronçon Ouaga-Kaya et du tronçon Kaya-Tambao, répondait en détails aux objectifs suivants :

- Favoriser le désenclavement de la région du Liptako-Gourma. La quasi-absence des infrastructures de communications limite, en effet, considérablement le développement économique de cette région riche en ressources minières et agro-pastorales. Le chemin de fer représente à ce titre le seul espoir de croissance économique ;
- Créer un axe stratégique de développement économique et social du Burkina Faso en réalisant la jonction ferroviaire entre le Grand-Ouest riche et fertile et le Grand-Est, aride mais riche en ressources minières et énergétiques. Le projet aurait également pu contribuer à achever l'interconnexion de tous les réseaux ferroviaires ouest-africains. L'Abidjan-Niger qui aurait ainsi été prolongé faciliterait les transports entre le Burkina Faso et le reste du monde. La région ne serait probablement pas devenue aujourd'hui le terreau fertile des

---

<sup>32</sup> Les quatre glorieuses, par analogie à la période des trente glorieuses occasionnées en Europe après la Seconde Guerre mondiale, fait référence à la période de la révolution sankariste qu'a connu le Burkina Faso et qui dura seulement quatre années (1983-1987).

<sup>33</sup> Les 30 et 31 octobre 2014, une insurrection populaire contraindra le Président Compaoré à démissionner et à trouver refuge en Côte d'Ivoire. Il fut condamné à la prison à vie à Ouagadougou par contumace par le tribunal militaire pénal mis en place dans le cadre du procès de l'assassinat de Thomas Sankara et de plusieurs de ses compagnons de lutte le 06 avril 2022.

<sup>34</sup> Les chiffres présentés dans ce passage qui portent sur le financement des travaux de construction de la deuxième phase du *Chemin de fer du Sahel* proviennent de l'article de Dupré Latour François, « La Bataille du Rail », in *Le rail*, n°24, 1990, p. 25.

<sup>35</sup> Dabiré F. et Ouangraoua H., « Chemin de fer du Sahel », *art. cit.*, pp. 27-30.

mouvements terroristes, si ses habitants avaient eu l'opportunité de profiter au développement économique et aux comforts de la modernité, quoique quand même assez limités, opérés à l'Ouest et au Centre du pays ;

- La construction d'un port minéralier à Abidjan et la mise en valeur de la mine de manganèse Tambao<sup>36</sup>. La mine possédait selon les estimations environ 15 milliards de tonnes de minerai d'une teneur moyenne de 51,5 %. On envisageait également une exploitation à ciel ouvert à hauteur de 500 000 à 600 000 tonnes par an ;
- La construction du barrage de Tin-Akof d'une capacité de 10 milliards de mètres cubes d'eau. Ce barrage qui devait représenter un réel espoir pour les populations de la région était destiné à l'approvisionnement en ressource minérale des mines de la région et aussi au développement des activités agricoles et à l'élevage qui était une pratique ancestrale dans cette région ;
- Le projet de construction d'une cimenterie à Ouagadougou devant être fourni par le minerai acheminé du gisement de Tin-Hrassan à hauteur de 150 000 tonnes par an.

Aujourd'hui, de la ligne Ouaga-Kaya, il ne reste que des vestiges considérablement dégradés par le temps. Là où les marchandises et les hommes devaient transiter en toute joie et librement, des broussailles au milieu de débris de granite jadis utilisés pour le ballast et des nids d'oiseaux y ont élu domicile (voir les Figures n°3 et 4 ci-dessous). Cette réalité des faits nous est exposée par la réalisatrice française Lucie Vivier, dans son documentaire intitulé « Sankara n'est pas mort »<sup>37</sup>. Dans ce documentaire, elle met en scène Bikontine, un jeune poète bobolais, qui part à la rencontre des populations le long de la voie ferrée de la ville de Banfora à celle de Kaya.

**Figure n° 3** - Photographie de Bikontine, le personnage principal du documentaire constatant l'état actuel des rails à l'entrée de Kaya.



<sup>36</sup> Cosaert Patrice, « Les voies de communication au Burkina Faso » *Cahiers d'outre-mer*, N° 169 - 43e année, Janvier-mars 1990. pp. 53-75. Consulté le 12 août 2022. URL : [www.persee.fr/doc/caoum\\_0373-5834\\_1990\\_num\\_43\\_169\\_3326](http://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1990_num_43_169_3326), p. 56.

<sup>37</sup> Vivier Lucie, « Sankara n'est pas mort », film documentaire, France, 2019, 1h30min.

Source : Vivier Lucie, « Sankara n'est pas mort », film documentaire, France, 2019, 1h30min.

**Figure n° 4** - Photographie de Bikontine, au pied d'un pont-rail à l'entrée de Kaya totalement détruit par l'usure du temps et des pluies.



Source : Vivier Lucie, « Sankara n'est pas mort », film documentaire, France, 2019, 1h30min.

Ce documentaire expose des scènes très émouvantes du chemin de fer tout en mêlant au récit le souvenir toujours vivace de l'ancien président Thomas Sankara. Mais, pour l'heure, l'Abidjan-Niger demeure donc limité à Ouagadougou même s'il existe de forts espoirs<sup>38</sup> que le projet soit très prochainement mis au jour. Nous estimons que des recherches plus approfondies sur l'histoire de la construction et de la gestion du tronçon Ouaga-Kaya mériteraient d'être effectuées.

## **2. Les conditions de vie et de travail des ouvriers sur les chantiers pendant la période coloniale**

A cette étape de notre analyse, il convient de revenir sur les conditions de vie et de travail des ouvriers sur les chantiers de construction. Nous nous permettrons de faire une petite régression historique jusqu'au début des années 1920, période à partir de laquelle le recours à la main d'œuvre voltaïque sur les chantiers fut pour la première fois envisagé. Il est important de revenir sur cette période si l'on veut comprendre l'importance du patrimoine ferroviaire ivoiro-burkinabè hérité de la colonisation française. La perception générale des populations locales sur ces vestiges coloniaux est intimement liée à leur rapport avec ce passé conflictuel, à la manière dont cette histoire est aujourd'hui racontée et à la mémoire des malheureuses victimes tombées sur les chantiers de construction.

---

<sup>38</sup> Nana Aubin, « Réhabilitation du chemin de fer Ouaga-Kaya, un enjeu pour le développement de la région du Centre-Nord », *Sidwaya*, Hors-Série – 11 Décembre, Kaya 2016, p. 23.

La première intervention massive de la main-d'œuvre d'origine voltaïque après la guerre mondiale eût lieu entre 1922-1924 avec l'envoi d'une cohorte ouvrière forte de 3000 hommes sur le chantier Bouaké-Katiola. Ce nombre connaîtra une augmentation progressive suivant le rythme général des travaux de construction et la disponibilité des moyens financiers. Les procédures de recrutement de la main-d'œuvre avant l'année 1946, année de l'abolition du travail forcé en AOF, étaient fort complexes et obéissaient plus un principe d'obligation que de volontariat. Le nombre d'ouvriers nécessaires sur les chantiers était déterminé par le commandant de cercle qui se faisait aider dans sa tâche par les chefs traditionnels. En général, une campagne d'information et de sensibilisation était organisée avec de l'aide de griots ou de crieurs publics dans les différentes localités. En Haute Volta, surtout dans les territoires Mossis où existait une forte hiérarchisation sociale, l'administration coloniale très avisée, saura compter sur le soutien de l'autorité traditionnelle pour le recrutement de la main d'œuvre. Deux autres étapes intervenaient dans les mécanismes de recrutement, suite à la première phase d'information et de sensibilisation : il s'agissait de la visite de recrutement suivie de celle d'incorporation. La visite de recrutement consistait à une évaluation de la force physique de travail de chaque ouvrier sur la base d'un indice moyen de robustesse. De l'analyse de Nana Mathias nous notons les indices suivants de performance :

- Indice 1 : attribué aux ouvriers très vigoureux ;
- Indice 2 : donné aux ouvriers vigoureux ;
- Indice 3 : attribué aux ouvriers d'apparence physique normale ;
- Indice 4 : transféré aux ouvriers jugés faibles donc appelés à exécuter uniquement des travaux de faible intensité ;
- Indice 5 : collé aux ouvriers jugés inaptes en raison de leur condition physique<sup>39</sup>.

La visite d'incorporation permettait de choisir définitivement les ouvriers jugés aptes à participer aux travaux de construction. Les ouvriers malades, trop maigres ou chétifs étant jugés inaptes devaient donc être éliminés durant cette étape du recrutement. Malgré cette complexité du mécanisme de recrutement, plusieurs ouvriers inaptes seront pourtant incorporés et envoyés sur les chantiers de construction. Les travailleurs sélectionnés étaient transportés par camions-automobiles depuis Ouagadougou ou les autres localités en direction de Bobo-Dioulasso où ils étaient cantonnés pour ensuite être dispatchés sur les différents chantiers de construction. De la même manière qu'il est unanimement reconnu que la traite négrière a vidé le continent africain de ses bras valides, de même il serait difficile de réfuter l'argument selon lequel cette forme de

---

<sup>39</sup> Nana M., « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 83.

recrutement de la main d'oeuvre voltaïque, opérée sur la base de la contrainte, à contribuer à vider la colonie de ses bras valides<sup>40</sup>. Des *congo*<sup>41</sup> très récurrentes ont été enregistrées dans le pays durant toutes les phases de construction du chemin de fer. Cette situation bien évidemment n'était pas imputable aux seuls effets du recrutement des ouvriers ferroviaires. Il y avait aussi, les politiques d'impositions de cultures obligatoires telles que le coton, l'arachide, le sésame, etc., au dépend des cultures vivrières. La résultante immédiate est qu'on enregistra une migration très massive des populations voltaïques vers la Gold Coast (actuel Ghana).

Les conditions de vie des ouvriers sur les chantiers de construction étaient très difficiles et mauvaises. La journée de travail durait au total 9h 15. Une première séance de travail était effectuée le matin de 6 h 15 à 12 h entrecoupée par une petite pause de vingt minutes (mn) pendant laquelle un casse-croûte était servi aux ouvriers. Cette pause intervenait de 9 h à 9 h 20 La deuxième séance de travail était effectuée dans l'après-midi de 14 h à 17h 30. Seuls les jours fériés du calendrier chrétien et les deux grandes fêtes musulmanes (Tabaski et Ramadan) étaient respectés. Le travail s'effectuait du lundi au dimanche sans arrêt suivant les horaires sus-indiqués. Le régime alimentaire des ouvriers était composé en fonction des habitudes alimentaires de leur pays d'origine. Les ouvriers voltaïques bénéficiaient donc du menu suivant selon Nana Mathias :

- Comme casse-croûte : 150 g de mil ou 70 g de riz ;
- Pour le repas de midi (le déjeuner) ils avaient 360 g de riz, 40 g de poisson sec, ou 100 g de viande fraîche, 20 g de Karité, 10 g de sel, 1 g de piment, 5 g de soumbara ( on peut également dire soubala, c'est un condiment qui a presque les mêmes propriétés nutritives que le cube-maggi) ;
- Pour le repas du soir (dîner), ils recevaient 350 g ou 500 g de mil, 40 g de poisson sec ou 100 g de viande fraîche, 20 g de karité, les condiments étaient les mêmes que ceux du déjeuner.<sup>42</sup>

La même source nous précise également que des cuisinières contractuelles provenant des localités traversées étaient recrutées sur la base d'un contrat journalier de 1,25 F pour assurer la préparation des repas destinés aux ouvriers. Par ailleurs, elle ajoute qu'il était de la seule responsabilité des ouvriers de se procurer le bois de chauffe pour les repas de même que l'eau de boisson et celle destinée à la préparation des repas. De telles conditions ne pouvaient donc qu'amplifier le sort misérable des ouvriers des chantiers ferroviaires de l'Abidjan-Niger.

---

<sup>40</sup> UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique : La traite négrière du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Imprimerie des Presses Universitaires de France, 1979, p. 189.

<sup>41</sup> Terme extrait de la langue locale Dioula, veut dire "Faim, ou famine". Source : Site officiel Fasotour. Consulté le 21 mai 2022. URL : <https://fasotour.fr/lexique-dioula/>

<sup>42</sup> Nana M. « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 89-91.

L'outillage mécanique utilisé sur les chantiers de construction n'interviendra que tardivement. Il sera introduit seulement à partir de l'année 1927 lorsque les travaux de construction ont atteint la localité de Tafiré au PK 488. En 1930, au moment où les travaux pénétraient dans la Léraba, une localité à proximité de la frontière burkinabè, l'outillage mécanique était composé comme suit : « 12 autos de tourisme, 7 camions de 2,5 tonnes, 8 tracteurs de 5 tonnes, 6 pelles à vapeur, 8 compresseurs, 3 concasseurs à mâchoires, 6 motopompes, 10 bétonnières Ransome, 2 locotracteurs<sup>43</sup> ».

En ce qui concerne les conditions de logement, elles étaient des plus précaires. Il existait des cases-abris d'une hauteur de 4,5 mètres, d'une longueur de 6 mètres et d'une largeur de 5,5 mètres soit une surface totale de 33 mètres carrés destinés à 12 ouvriers. Ce premier modèle de cases-abris offrait donc à chaque occupant environ 2,75 mètres carrés de surface d'occupation. Il ne disposait d'aucune porte ni fenêtre. Un second modèle de cases-abris destinés cette fois-ci à l'usage pour 150 hommes était aménagé suivant les dimensions suivantes : une hauteur de 3,5 mètres pour 20 mètres de longueur, 4 mètres de largeur et une superficie totale de 80 m<sup>2</sup>. Dans un tel abri, chaque occupant disposait ainsi d'à peine 0,50 mètre carré comme espace propre. Il ne disposait également d'aucune porte ni fenêtre. On trouvait aussi un troisième modèle d'abris aménagé uniquement pour les chefs d'équipe. Cet abri bénéficiait d'une élévation de 4,5 mètres, d'une longueur de 9 mètres, une largeur de 5,5 mètres et donc d'une surface totale de 49,50 mètres carrés. Il est évident que de telles conditions de logements n'étaient pas propices à l'épanouissement des ouvriers qui, non seulement en plus de la forte dépression psychologique liée à l'absence de leur famille, devaient également supporter des conditions de nutrition très réglementée et peu fournies en vitamines. Toutefois, il est important de mentionner que chaque ouvrier recevait pour une période de six mois une couverture. En cas de perte, l'objet devait être remboursé sur fonds propre de travail de l'engagé.

En ce qui concerne les conditions sanitaires, elles étaient des plus tristes et déplorables. Les maladies pulmonaires, la dysenterie, les maux d'yeux, les diarrhées et les vers de Guinée, étaient les maladies les plus courantes qui attaquaient les ouvriers et amenuisaient leur force de travail. Les conditions vestimentaires et de logements précaires exposaient les ouvriers aux maladies pulmonaires alors que les conditions de nutrition (par exemple l'usage de l'eau de ruissellement comme eau de boisson et de cuisson) les rendaient vulnérables aux maladies gastriques. Nana Mathias précise que dans les années 1930, l'équipe médicale des chantiers ferroviaires se composait comme suit : « un médecin-Lieutenant des troupes coloniales, chef de service, un médecin-

---

<sup>43</sup> Ibid, p. 87.

auxiliaire, quatre infirmiers du cadre de la Côte d'Ivoire, un infirmier bénévole par chantier, cinq infirmiers bénévoles à l'Infirmierie-ambulance<sup>44</sup>». Ce faible taux de disponibilité de personnels médicaux qualifiés explique en grande partie le nombre élevé de décès<sup>45</sup> sur les différents chantiers de constructions ferroviaires.

Les conditions salariales étaient très peu avantageuses car à l'époque l'ouvrier recevait à peine 15 F par mois. L'administration avait instauré une sorte de système d'épargne qui obligeait l'ouvrier à céder 50% de son salaire mensuel. Cette économie devrait être reversée au travailleur à la fin de son contrat d'embauche. Par ce petit stratagème, l'administration pouvait être assurée que malgré les conditions difficiles de travail, l'engagé respectera sa part du contrat. En cas d'abandon volontaire ou de fuite, l'ouvrier perdait le droit de recouvrer la somme qui lui était due. Des indemnités étaient prévues et devaient être versées aux familles des ouvriers en cas de décès<sup>46</sup>, d'accident causant une invalidité totale, de maladies. Bien évidemment, de telles indemnités ne furent jamais reversées aux familles des victimes. Aucun document officiel n'en fait mention. Les montants d'indemnisation étaient variables sur les cas. Un montant de 1500 F était versé à la famille si la cause du décès de l'ouvrier résultait directement d'un accident de travail ou de maladie ayant un lien direct à l'exécution du travail de la victime. Si la cause du décès de l'ouvrier n'était pas directement liée à l'exécution du travail sur les chantiers de construction, mais plutôt d'un accident, alors la famille devait recevoir une indemnisation de 500 F. Un montant de 300 F se devait d'être versé à la famille de la victime, au cas où le décès serait lié à une cause naturelle. En cas d'invalidité totale ou partielle survenue à la suite d'un accident de travail, l'ouvrier recevait une compensation financière équivalente à la gravité de son accident et à l'état général de progression de sa guérison. Cette somme était estimée sur la base d'une extrémité maximale de 1500 F.

Le début de la phase de construction du « Chemin de fer du Mossi », fut accompagné par l'adoption d'un décret administratif fixant de nouvelles conditions de travail et d'incorporation de la main d'œuvre locale sur les chantiers de construction. Cet arrêt n°343 BPA/5 du 26 août 1937 déterminait le nombre total de jours de prestations de travail obligatoire pendant toute la période de construction du chantier ferroviaire. En Basse Côte d'Ivoire, dans les cercles de Abengourou, Grand-Bassam, Bondoukou, Daloa, Man, Séguéla, Sassandra, Tabou et Abidjan, dix jours de prestation obligatoire de travail furent imposés aux populations locales. En Haute Côte d'Ivoire, le

---

<sup>44</sup> Ibid, p. 96.

<sup>45</sup> Ibid, p.97. Pour plus de détails à ce sujet, l'auteur propose un tableau statistique accompagné d'une analyse descriptive sur le nombre d'ouvriers hospitalisés et sur le nombre total de décès entre la période 1925-1930. Dans ce tableau on peut constater que sur la période indiquée, les affections gastriques et pulmonaires furent les principales causes de décès sur les chantiers ferroviaires.

<sup>46</sup> Ibid, p. 88.

nombre total des jours de prestation obligatoire fut fixé à huit jours et concernait les populations des cercles de Batié, Bobo-Dioulasso, Dédougou, Gaoua, Kaya, Koudougou, Ouagadougou et Tenkodogo. Toutefois, il faut souligner que l'administration coloniale avait fixé des conditions de rachat de la journée de prestation obligatoire pour ceux qui en avaient les moyens. L'âge de travail était fixé à 18 ans au moins et de 50 ans au plus et concernait tous les habitants de sexe masculin de la colonie. Une exception était faite aux chefs traditionnels, aux chefs de canton, aux agents des services militaires et administratifs, aux élèves des établissements d'enseignement public et aux personnels médicaux. Cette catégorie de population fut exemptée des contraintes du travail obligation sur les chantiers de construction ferroviaires. Les conditions de rachat de la journée de prestation de travail étaient fixées comme suit par l'administration coloniale en fonction de quatre principales catégories de zones :

- Un montant de 5 F/jour rachat était fixé pour les populations des cercles suivants : Grand-Bassam, Abengourou, Bouaké, Sassandra, Tabou, Abidjan ;
- Un montant de 3,5 F/jour de rachat était fixé pour les habitants du cercle de Bobo-Dioulasso ;
- Dans les cercles de Ouagadougou, Koudougou, Dédougou, Bondoukou, Man, Séguéla, les montant des jours de rachat était fixé à 3 F/jour ;
- Dans les cercles de Batié, Gaoua, Kaya et Tenkodogo le montant de rachat par jour de prestation était fixé à 2 F.

Ces montants étaient vraisemblablement déterminés en fonction du poids économique de chaque région et de l'abondance de la main-d'œuvre locale. Les cercles faisant partie des pays Mossi, fournirent bien évidemment le plus grand nombre d'ouvriers sur les chantiers. Le Mogho Naba accordait un point d'honneur à la participation massive de son peuple dans l'exécution des travaux de construction de leur propre chemin de fer, eux qui furent employés partout en AOF sur les chantiers de construction ferroviaire des autres colonies. Il enverra donc ses propres ambassadeurs à Bobo-Dioulasso et sur les autres chantiers pour s'enquérir des conditions de vie et de travail des ouvriers mais également de l'avancée générale des travaux. Ces travailleurs du chemin de fer de la deuxième période, de l'avis du Général Sangoulé Lamizana<sup>47</sup>, étaient aussi appelés ceux de la deuxième portion. Ils portaient une courte culotte, une chemisette et une chéchia, tout l'armée coloniale. C'est cette dernière d'ailleurs qui était appelée ceux de la première portion.

---

<sup>47</sup> Société Internationale de Transport Africain par Rail, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou », p. 43.

Toutes ces conditions extrêmes de travail, ont suscité dans la mémoire collective des peuples ivoiro-burkinabè des souvenirs horribles et pitoyables du travail forcé et un sentiment de révolte vis-à-vis du sort de ces travailleurs damnés du chemin de fer Abidjan-Niger.

Le vieux Yao Lallé de la ville de Banfora interrogé sur les conditions de vie des travailleurs Mossis raconte en ces termes les souvenirs ineffaçables qu'il a gardé de la période :

Vraiment nous devons remercier les Mossis qui ont accepté d'aller au travail forcé en Côte d'Ivoire. Sans cela, la région de Bobo-Dioulasso jusqu'à Bouaké aurait été dépeuplée. Tous ceux qui habitaient aux abords des routes étaient les premiers à être capturés pour les travaux forcés. Tout le monde se sauvait pour rentrer en brousse. Les Mossis ont souffert. Beaucoup. Ils ont creusé à la main le canal de Vridi. Un jour l'eau a emporté tout le monde, les Mossis ne savent pas nager. Ils étaient nombreux à travailler au chemin de fer. Sur vingt travailleurs, il faut compter au maximum trois survivants qui ont pu revenir chez eux, dans un état misérable. Ils gagnaient à peine 15 francs par mois. Et pour gagner ces 15 francs, il fallait avoir la chance d'être présent le jour de la paie. Ils ne savaient jamais quel jour c'était ! Comme on ne peut pas dire que Dieu est injuste, on ne peut nier aussi que les Voltaïques ont souffert !<sup>48</sup>

Ces propos sans nuance du vieux Yao expose le sort misérable des Mossis sur les chantiers de construction de l'Abidjan-Niger. Ces travailleurs étaient non seulement mal payés, mais ils étaient également soumis à des conditions de travail très difficiles et à une mortalité très élevée à cause de l'intensité des travaux de construction.

Un autre propos du Général Sangoulé Lamizana, deuxième président du Burkina Faso indépendant (1966-1978) fait échos aux conditions de santé des ouvriers Mossis sur les chantiers de construction. Son propos relate la condition d'un certain nombre d'anciens ouvriers revenus des chantiers ferroviaires rencontré à Bobo-Dioulasso :

C'était en 1933, j'étais petit écolier et j'ai vu ces hommes souffrant mille douleurs. Ils avaient des maladies de peau et ne pouvaient pas marcher du fait des vers et autres parasites qui avaient infesté leurs pieds. Ils n'avaient bénéficié d'aucun suivi médical malgré les travaux qu'ils ont effectués dans les zones marécageuses<sup>49</sup>.

Au niveau des conditions alimentaires des ouvriers des chantiers ferroviaires, ce témoignage des vieux notables du palais du chef de canton de Bobo-Dioulasso illustre de manière claire les mauvaises habitudes des ouvriers Mossis qui prenaient un grand plaisir à s'adonner à des

---

<sup>48</sup> Ibid, p. 16.

<sup>49</sup> Ibid.

activités de pillages des champs et des greniers des villages traversés. Les propos des notables exposent les rapports souvent conflictuels qui ont pu exister entre les ouvriers ferroviaires et les populations des localités traversées. Exposés à la faim et à la soif, ces travailleurs étaient obligés de s'adonner à des extra-activités de pillages au dépend de leur vie afin d'assurer leur subsistance. Ces propos sont les suivants :

C'était une pratique commune aux Mossis. Un jour, un paysan avait fait cuire du dolo (bière de mil locale) pour une cérémonie qui devait se dérouler chez lui. Mais les Mossis sont venus et ont tout bu. Le paysan était tellement fâché qu'il en a préparé encore en y ajoutant cette fois un puissant poison. Comme il fallait s'y attendre, les Mossis sont encore venus boire tout le dolo. Ils en sont tous morts ! Cela a contribué à stopper un peu le phénomène des pillages. Quand on saisissait les Blancs pour nous aider à résoudre ces problèmes, ils répondaient qu'ils n'en avaient rien à foutre.<sup>50</sup>

Le témoignage très poignant de Félix Houphouët Boigny cité dans « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou, le chemin de fer a 100 ans » expose le point de vue d'un intellectuel et leader politique ivoirien sur les conditions de vie des travailleurs dans les chantiers de construction de l'Abidjan-Niger pendant l'époque coloniale :

Il faut avoir vu ces travailleurs usés, squelettiques, couverts de plaies, dans les ambulances ou les chantiers ... Il faut avoir lu dans les yeux de ces paysans obligés d'abandonner leurs propriétés pour un salaire de famine ; il faut avoir vu ces théories d'hommes, de femmes, de filles, défiler silencieusement le front plissé, le long des chemins qui mènent au chantier. Il faut surtout avoir vécu, comme chef, ces scènes poignantes, déchirantes de vieilles femmes vous réclamant leur fils, leur unique soutien, des orphelins, leur père nourricier, des femmes chargées d'enfants leur homme, pour comprendre tout le drame du travail forcé en Côte d'Ivoire ...<sup>51</sup>

Ces scènes très émouvantes auxquelles les leaders politiques étaient quotidiennement exposés démontrent le grand bouleversement social occasionné au sein des sociétés traditionnelles durant les phases de construction du chemin de fer Abidjan-Niger. Elles furent aussi l'une de leurs sources de motivation dans leurs luttes pour l'émancipation politique et sociale des territoires colonisés. La Haute Volta fut également vidée pendant cette période de la majorité de ces bras valides. Toutes ces raisons font aujourd'hui des infrastructures ferroviaires de l'Abidjan-Niger, artéfacts de l'héritage colonial français, un patrimoine tridimensionnel (historique, social et mémoriel) indissociable du passé colonial et postcolonial des pays du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire.

---

<sup>50</sup> Ibid, p. 16.

<sup>51</sup> Ibid.

### 3. Les grandes étapes de l'histoire de la gestion de la ligne Abidjan-Niger

La Fédération des colonies d'Afrique Occidentale Française dont la capitale était basée à Dakar (dans la colonie du Sénégal) comprenait pendant la période coloniale quatre principaux réseaux ferroviaires. Ces réseaux correspondaient également à quatre régies ferroviaires soumises au contrôle de la Régie fédérale qui était un organisme à caractère industriel et commercial. La Régie fut créée le 17 juillet 1946<sup>52</sup> par arrêté du Ministre de la France d'Outre-Mer. Cet organisme était doté d'une autonomie financière et « placée sous la dépendance directe d'une Régie générale des chemins de fer « coloniaux » dont l'organisation était fixée par une loi du 28 février 1944 et dont le siège était à Paris »<sup>53</sup>. La Régie fédérale comprenait les régies coloniales suivantes :

- La Régie Dakar-Niger : elle reliait les colonies du Sénégal et du Soudan (actuel Mali). C'est le premier des chemins de fer de l'AOF construit en différentes étapes entre 1882-1924 sur une longueur totale de 1 287 Km et un écartement de 1,435 mm ;
- La Régie Conakry-Niger : elle était limitée sur le territoire guinéen et reliait la ville de Conakry à celle de Kankan. Elle fut construite entre 1900 et 1915 sur une longueur totale de 662 Km. L'objectif initial de créer un embranchement en direction de la colonie du Soudan et de Haute Volta ne fut cependant jamais atteint ;
- La Régie Abidjan-Niger (qui fera l'objet de notre analyse dans cette partie de notre chapitre) : elle reliait Abidjan à Ouagadougou sur une longueur totale de 1 147 Km et un écartement de 1 000 mm. Elle fut construite entre 1904-1954 et était de loin la régie la plus dynamique en termes de mobilité des biens et des personnes parmi ses pairs ;
- La Régie Bénin-Niger : elle reliait la ville de Cotonou à celle de Parakou sur une longueur totale de 438 Km. Elle devait normalement rejoindre Niamey, la capitale du Niger. Les travaux s'arrêtèrent brusquement en 1936 consacrant dès lors la ville de Parakou, au centre du Bénin comme terminus provisoire de la ligne.

L'histoire de la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger comprend trois grandes phases allant de 1904 à nos jours. La première phase allant de 1904 à 1960 correspond à la période de la gestion coloniale du chemin de fer aux mains de la Régie Fédérale des Chemins de fer de l'AOF. La deuxième phase allant de 1960 à 1989 correspond à la période de la gestion commune publique du chemin de fer entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. La troisième phase allant de 1995 à nos

---

<sup>52</sup> Avant l'année 1946 et la création de la Régie Fédérale, les chemins de fer de l'AOF étaient gérés par la Régie générale des chemins de fer coloniaux (1905-1946).

<sup>53</sup> Tixier Gilbert, « La succession à la Régie des chemins de fer de l'A.O.F. Problèmes posés par l'apparition de nouveaux États », *Annuaire français de droit international*, vol. 11, 1965, p. 916- 932. Mis en ligne le 15 mars 2019. Consulté le 21 mai 2022. URL : [https://www.persee.fr/doc/afdi\\_0066-3085\\_1965\\_num\\_11\\_1\\_1854](https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1965_num_11_1_1854)

jours, précédée d'une courte période intermédiaire de gestion séparée (1989-1995), correspond à la période de la gestion commune privée du chemin de fer Abidjan-Niger.

### **3.1. 1904-1960 : La phase de gestion coloniale du chemin de fer Abidjan-Niger**

#### **- Le fonctionnement de la Régie Fédérale des Chemins de fer de l'AOF**

De 1904 à 1960 la gestion du chemin de fer Abidjan-Niger fut confiée aux mains de la Régie Abidjan-Niger. La Régie Abidjan-Niger était elle-même incorporée dans un premier temps au sein de la Régie générale des chemins de fer coloniaux jusqu'en 1946. Puis à partir du 17 juillet 1946, la Régie Abidjan-Niger fut incorporée au sein de la Régie Fédérale des Chemins de fer de l'AOF qui elle-même était placée sous contrôle direct de l'Office central des chemins de fer de la France d'Outre-Mer dont le siège était à Paris.

Durant la période 1904-1946, on constate une gestion directe du chemin de fer par l'administration coloniale. Les populations locales ne sont pas impliquées dans l'appareil de direction du réseau. Les travailleurs locaux étaient mal rémunérés. On pourrait dire que la gestion du chemin de fer avait pour objectif essentiel de contribuer au développement du pays colonisateur sans qu'une attention particulière soit accordée au développement local des territoires colonisés. Les matières premières burkinabè (surtout le coton, l'arachide, etc.) et ivoiriennes (café, cacao, etc.) sont massivement exportées vers la France et la main d'œuvre burkinabè est drainée par voie ferrée vers la Côte d'Ivoire pour assurer la mise en valeur des plantations forestières.

Après la Seconde Guerre Mondiale, le leadership et la mentalité dans la gestion du chemin de fer changent totalement. Le contexte politique international et l'atmosphère politique au sein des colonies connaissent de grands bouleversements. D'une part, la France, sortie de la guerre très affaiblie économiquement de même que la plupart des pays du monde, exception faite des Etats Unis et de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes (URSS), doit revoir sa politique de gestion des colonies d'Outre-Mer. D'autre part, à l'intérieur des colonies, de nombreuses voies contestataires de l'ordre colonial s'élevèrent, des syndicats et des partis politiques sont créés un peu partout. Le travail forcé est très vite aboli et des conditions plus humaines de traitement sont adoptées en faveur des populations locales. C'est la fin dans la mentalité des colonisés du mythe de l'homme blanc invincible car les tirailleurs africains ayant pris part à la guerre sur le théâtre européen, de retour dans leurs localités, racontèrent les scènes vécues. Enfin, le monde au sortir de la guerre se retrouve divisé en deux blocs entre les américains et les soviétiques. Le communisme inquiète, il devient un poison au sein des colonies françaises qui pourrait gangrener tout le système colonial. L'année 1946 a correspondu, il faut le rappeler, à la création du Rassemblement

Démocratique Africain (RDA), un mouvement affilié au parti communiste français, considéré comme un danger en France.

- **La marche vers la dislocation de la Régie Fédérale des Chemins de fer de l'AOF**

La France décide d'adopter des politiques de déconcentration et de régionalisation dont les principes cardinaux furent établis par la loi-cadre du 23 juin 1956.

Au niveau des mesures de déconcentration, on peut noter deux grands textes qui furent adoptés par l'administration coloniale dans le cadre de la gestion du chemin de fer. Le premier texte était l'arrêté du 17 juillet 1946 du Ministre de la France d'Outre-Mer. Ce texte permettait au Directeur fédéral de la Régie des Chemins de fer de l'AOF de disposer d'une relative liberté dans la gestion du personnel et même dans l'élaboration du budget. Cet acte traduisait déjà un grand pas en avant vers la déconcentration dans la gestion de la ligne. Le deuxième texte était l'arrêté n°57-241 du 24 février 1957 portant sur l'organisation des chemins de fer de la France d'Outre-Mer. Il réduisait considérablement les pouvoirs d'intervention du Ministère de la France d'Outre-Mer et de l'Office Central dans la gestion de la Régie Fédérale des Chemins de fer de l'AOF. Le décret autorisait également les gouverneurs coloniaux à approuver les budgets locaux des différentes régies et à s'occuper de la gestion des personnels. Seule la gestion du personnel expatrié et les missions de renouvellement du matériel ferroviaire relevaient encore des prérogatives de l'Office central de Paris.

Au niveau des mesures de régionalisation, il faut retenir que le décret n°57-241 du 24 février 1957, prévoyait un réaménagement du dispositif interne du Conseil d'administration de l'Office central de Paris. Selon Tixier Gilbert, dans le nouveau dispositif :

Il était prévu qu'y siègeraient en nombre égal des représentants de l'Etat et des représentants des territoires désignés par les autorités locales. Deux représentants du personnel faisaient désormais partie de ce Conseil. De plus, depuis 1955, des comités consultatifs étaient institués auprès de chacune des quatre Régions de la Régie fédérale de l'A.O.F<sup>54</sup>.

L'adoption de la Loi-Cadre de 1956 permit également d'accélérer l'évolution du processus vers l'indépendance politique des territoires occupés. En 1958, le projet de création d'une Nouvelle Communauté entre la France et ses colonies fut accepté par toutes les colonies exception faite à celle de la Guinée de Sékou Touré<sup>55</sup> qui opta pour une indépendance immédiate lors du

---

<sup>54</sup> Tixier G., « La succession à la Régie des chemins de fer », op. cit., pp. 919-920.

<sup>55</sup> Ce dernier était un des descendants directs de Samory Touré, fervent résistant à la conquête coloniale française.

référendum du 28 septembre 1958. La Nouvelle Communauté devait évoluer progressivement vers une indépendance totale des différentes colonies. Il était donc évident dès lors que les jours de toutes les institutions fédérales au sein de l'AOF, y compris ceux de la Régie Fédérale étaient comptés. C'était le début de la marche forcée vers la dislocation de la Régie Fédérale des Chemins de Fer de l'AOF.

L'accession à l'indépendance immédiate de la Guinée le 28 septembre 1958 a amputé dès le lendemain matin du 29 septembre la Régie Fédérale du chemin de fer guinéen. Par voie de conséquence directe ou lointaine, on assistera à la dislocation de la Régie Fédérale des Chemins de Fer de l'AOF par décision du gouvernement fédéral. Tixier Gilbert raconte l'événement en ces termes :

En application de ces instructions, une note du Directeur fédéral de la Régie, en date du 23 mars 1959, précisa que « des organes publics indépendants remplaceraient les anciennes Régions et en assureraient la gestion complète, le « noyau résiduel » de la Régie des chemins de fer de l'A.O.F. se bornant à assurer certaines opérations en cours et le partage suivant les termes de la convention de transfert ». Par un arrêté 3.106/I.G.A.A. (Inspection générale des affaires administratives) du 31 mars 1959, la Régie fédérale cessait d'exister à compter du 1er avril 1959.

Il s'agissait donc de liquider le passé et de construire l'avenir : c'est-à-dire de concevoir de nouveaux rapports de coordination entre les établissements publics africains et ce qui deviendra l'Office central des chemins de fer d'Outre-Mer (O.F.E.R.O.M.) réorganisé par un décret du 14 novembre 1960.<sup>56</sup>

Conformément à l'esprit de la lettre édictée par la Régie Fédérale, les chefs de gouvernement des colonies de l'ex-AOF décidèrent à leur tour de transférer à compter du 1er avril 1959, toutes les compétences de gestion du chemin de fer de leur territoire ne relevant pas directement des services communautaires : c'était l'acte de décès de la Régie Fédérale des chemins de fer de l'AOF.

Trois régies indépendantes seront ainsi créées car les nouveaux Etats, dans le cas du Sénégal-Mali, Bénin-Niger et Burkina Faso-Côte d'Ivoire, reconnaîtront la nécessité d'une gestion commune des chemins de fer reliant leurs pays. Il s'agissait de :

---

<sup>56</sup> Tixier G., « La succession à la Régie des chemins de fer », op. cit., pp. 921.

- La Régie Fédérale des Chemins de Fer du Mali : créée le 17 janvier 1959 mais très vite supprimée car la Fédération politique créée par le Sénégal et Soudan sous l'appellation de la Fédération du Mali ne dura guère. Elle fut éclatée le 20 août 1960 ;
- L'Organisation Commune Dahomey-Niger (OCDN) : créée le 5 juillet 1959 par les chefs de gouvernement du Dahomey (actuel Bénin) et du Niger. Elle était chargée de la gestion du tronçon Cotonou-Parakou ;
- La Régie Abidjan-Niger : créée de manière provisoire le 1er avril 1959 en attendant la signature d'une Convention officielle par les chefs d'Etats des deux pays le 30 avril 1960. C'est la Régie la plus rentable des trois héritées de la période coloniale.

### **3.2. 1960-1989 : La phase postcoloniale de gestion commune ivoiro-burkinabè de la ligne Abidjan-Niger**

Au lendemain des indépendances des colonies de la Côte d'Ivoire et de la Haute-Volta, le chemin de fer était perçu comme un instrument privilégié de coopération et de solidarité d'importance première entre les deux pays. C'est ainsi que le 30 avril 1960, on assistait à la signature d'une convention entre les deux républiques déterminant l'organisation et les conditions de fonctionnement du chemin de fer dont la gestion devait désormais être confiée à la Régie Abidjan-Niger (RAN), un organisme international à caractère industriel et commercial et dotée d'une personnalité civile et d'une autonomie financière de gestion<sup>57</sup>.

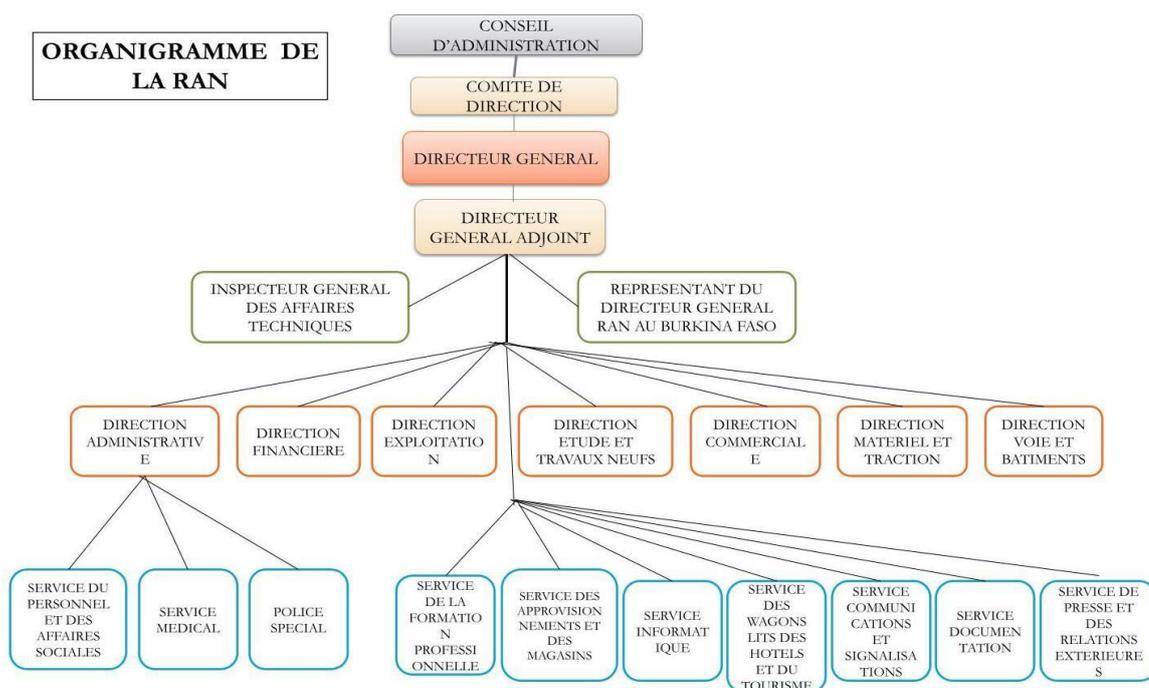
#### **- Fonctionnement général de la Régie Abidjan-Niger**

La RAN était dirigée par un Conseil d'Administration (CA) de 19 membres, un Comité de Direction de 7 membres et une Direction Générale. L'image ci-dessous (voir la Figure n°5) représente l'organigramme général de la RAN. On y trouve représenté tous les organes principaux de gestion de la société et tous les services techniques et financiers et de gestion du personnel affiliés à la Direction Générale de la Régie.

---

<sup>57</sup> Régie Abidjan Niger, « Une seule régie au service des deux Etats », op. cit., p. 21.

Figure n° 5 - Organigramme de la Régie Abidjan-Niger (RAN).



Source : Réalisé par Bakouan Dominique, inspiré du modèle présenté dans Société Internationale de Transport Africain par Rail, Département de la communication, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou, le chemin de fer à 100 ans », Abidjan, 2004, p. 23.

- **Présentations de quelques activités de la Régie Abidjan-Niger (RAN)**

La période de gestion étatique du chemin de fer par la RAN a été marquée par une grande expansion de l'activité ferroviaire au fil des décennies de 1960 à 1989. Cette phase de gestion du chemin de fer Abidjan-Niger connut une période de pleine activité qualifiée d'« âge d'or » du chemin de fer, encore appelée « apogée du rail » entre 1960 et 1980<sup>58</sup>. Durant cette période, la RAN était le plus grand employeur privé en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso après les Etats. Au 31 décembre 1977, elle comptait un effectif total de 5 195 agents<sup>59</sup>. Selon le Directeur Général de la société, « l'importance de cet effectif se justifiait par la nature, la diversité et l'ampleur des activités que la RAN menait à cette époque »<sup>60</sup>.

● **L'action sociale de la RAN**

Sur le plan de l'action sociale, la RAN offrait à tous ses agents la gratuité totale des soins médicaux. Elle accordait aussi des possibilités de circulation gratuite dans les trains aux familles de ses agents. La RAN avait également mis gratuitement à disposition de ses agents des bus de

<sup>58</sup> Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 8.

<sup>59</sup> Régie Abidjan Niger, « Une seule régie au service des deux Etats », op. cit., p. 27.

<sup>60</sup> Ibid, p. 97.

transport du domicile vers le lieu de travail et vice-versa et des bus scolaires pour le transport des enfants de ses agents vers les établissements scolaires. La société disposait par ailleurs d'un ensemble de 750 logements à loyer modéré pour ses agents. Elle leur proposait également des prêts à faible taux d'intérêt pour la construction de leur maison d'habitation familiale. La société subventionnait des équipes sportives à vocation professionnelle dans lesquelles évoluaient des cheminots ou des fils de cheminots dans les villes d'Abidjan, Bouaké, Bobo-Dioulasso et Ouagadougou.

- **La voie et les bâtiments**

La ligne Abidjan-Niger compte un total de 1874 ouvrages d'art dont 1870 ponts d'une longueur moyenne de 30 mètres et 04 viaducs d'une longueur supérieure à 30 mètres. Il s'agit des viaducs de l'Agnéby (75m), du N'Zi (255 m), de Laleraba (85 m) et de la Volta Noire (58 m). On comptait également 210 passages à niveau, 750 logements, 76 gares et 135 bâtiments administratifs de la Régie<sup>61</sup>. La RAN exploitait également 02 carrières de granite dont une était située dans la région d'Abidjan et l'autre dans la région de Bobo-Dioulasso.

- **Le trafic marchandises et le trafic voyageurs de la RAN**

Durant toute la période de la gestion de la RAN (1960-1989), on constate une augmentation générale du volume du trafic international des marchandises entre les deux pays. Ce trafic était devenu si intense que la RAN décida par exemple de l'agrandissement de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1972<sup>62</sup>. Au cours de la décennie 1970-1980 le nombre de conteneurs utilisés pour le transport des marchandises entre les deux pays est passé de 2 341 conteneurs en 1971 à un total de 14 272 conteneurs à partir de 1979<sup>63</sup>. Le commerce de bétail et de volaille a également occupé une place importante parmi les produits d'exportations par rail du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire avec les gares ferroviaires de Ouagadougou, Bobo-Dioulasso et Koudougou comme points principaux de départ. Entre 1962 et 1972, plus de 2 063 608 de têtes de bétail sur pied composées de bovins, de caprins et d'ovins ont été transportées par voie ferrée vers la Côte d'Ivoire. Durant la même période, près de 17 313 238 volailles ont également été

---

<sup>61</sup> Ibid, pp. 51-53.

<sup>62</sup> Voir la Revue *La Voie*, n°12, janvier-février 1972, p. 13.

<sup>63</sup> Ministère de l'économie, des finances et du plan, *La Côte d'Ivoire en chiffres 1980-1981*, Abidjan, Société Africaine d'édition, 1982, p. 249.

acheminés vers la Côte d'Ivoire<sup>64</sup>. Tous ces animaux exportés étaient destinés essentiellement à la consommation locale.

Durant la période de gestion de la RAN, le trafic international voyageur de la société connut également une évolution spectaculaire. Les années 1967-1978 ont été les meilleures années du rail ivoiro-burkinabè. On peut considérer cette période comme étant la période d'apogée dans l'histoire de cette gestion. Cela n'est point étonnant dans la mesure où les années 1980 marqueront immédiatement le début du déclin. Pendant cette entre-deux-périodes, il faut s'en rappeler, la RAN s'était acquise de nouvelles locomotives parmi lesquelles nous pouvons citer la Gazelle (voir ci-dessous Figure n°6) et l'Antilope<sup>65</sup>. La Gazelle était un train international voyageurs composé de deux ZE 200 et chargé de faire une navette journalière entre Abidjan-Ouagadougou en vingt heures. Ce train était également équipé de deux bars situés à ses deux extrémités. Il disposait d'une voiture de 1ère classe, trois voitures de 2nde classe, et de deux voitures couchettes. L'Antilope était un train national chargé de faire la navette journalière entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Ces trains ont continué d'assurer le transport des passagers sur la ligne jusqu'aux premières années de la privatisation du réseau. Ils ont été le symbole d'une véritable admiration populaire auprès des usagers du chemin de fer. Ils étaient célèbres pour leur ponctualité, leur rapidité et leur modernité. Les conditions de confort proposées dans ces trains étaient indiscutables.

**Figure n° 6** - Photographie de l'ancienne locomotive de La Gazelle, aujourd'hui abandonnée dans le dépôt d'Abidjan.



**Source :** Provenance et auteur inconnu, 1996.

Pendant, les années heureuses de la RAN, ces trains ont toujours affiché un taux d'occupation de 100 %. Entre 1967 et 1974, le nombre annuel de voyageurs a régulièrement dépassé deux millions et demi (2 500 000) de personnes. A partir de l'année 1975 jusqu'en 1980, ce

<sup>64</sup> Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 221.

<sup>65</sup> SITARAIL, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 76.

nombre est passé à plus de trois millions (3 000 000) de voyageurs annuels. Un chiffre, désormais consigné dans les annales de la compagnie car considéré comme étant historique, de 4 017 899 voyageurs a même été atteint en 1978<sup>66</sup>. La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso a été l'une des pièces maîtresses dans l'atteinte de ces résultats. Elle qui a toujours été perçue comme étant la porte d'entrée et de sortie du Burkina Faso. On peut donc dire sans se tromper que la RAN concentrait ses efforts sur le trafic de voyageurs et prenait beaucoup à cœur la fonction sociale du chemin de fer.

### **3.3. 1989-2022 : De la phase de gestion séparée à la phase de gestion commune privatisée du chemin de fer Abidjan-Niger**

#### **- La marche vers la gestion séparée**

Les signes d'essoufflement économique de la RAN se firent sentir au début des années 1980 soit à peu près vingt ans après la signature de la convention de gestion commune. De nombreux facteurs sont à considérer si l'on cherche à comprendre les raisons de cet essoufflement économique qui conduisirent inéluctablement vers la gestion séparée du réseau. Le premier facteur était lié au contexte économique international des années 1980 marqué par les chocs pétroliers de 1973 et 1979. Le second facteur était sans nul doute la mauvaise gestion et le manque de rigueur et de clairvoyance dans la gestion de la RAN de la part de la Direction Générale. Les énormes succès économiques de la décennie 1960-1970 ont amené les premières autorités de la RAN à négliger les grands défis qui se profilaient à l'horizon : il s'agissait des deux chocs pétroliers et de la forte concurrence routière. Le troisième facteur était vraisemblablement lié aux divergences politiques et idéologiques entre l'Etat révolutionnaire burkinabè et l'Etat ivoirien. La suppression de la RAN suivie par la décision de création de sociétés nationales de chemin de fer dans les deux pays ne fut qu'une résultante naturelle de cette difficile et inconciliable coopération entre les deux chefs d'Etats. On assista ainsi à la création de deux nouvelles sociétés à savoir la Société des chemins de fer du Burkina Faso (SCFB) et la Société Ivoirienne de Chemin de Fer (SICF).

#### **- La gestion séparée du réseau (1989-1995)**

La gestion séparée de la ligne Abidjan-Niger a été envisagée pour la première fois en 1986 mais ce n'est que le 23 mai 1989 que les deux pays se décidèrent à adopter une nouvelle convention ayant force d'abroger la première convention du 30 avril 1960. En termes clairs, la gestion séparée selon les dires de Monsieur Abdel Aziz Thiam, ancien Président-Directeur Général de la Société Ivoirienne du Chemin de Fer (SICF) et ancien Directeur Général de la Société du

---

<sup>66</sup> Nana M. « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 195. Consulter le tableau statistique sur les trafics internationaux voyageurs par rapport aux trafics totaux voyageurs de la RAN entre 1967-1980.

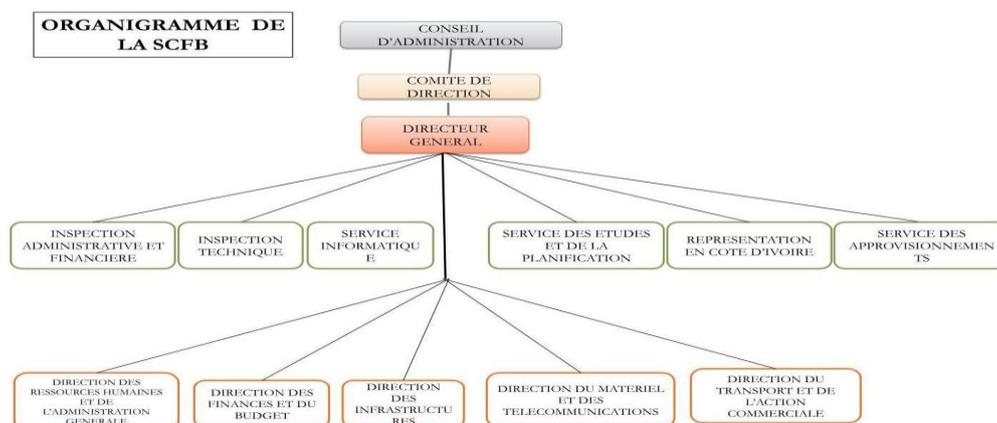
Transport Africain par Rail (SITARAIL), veut dire : « La gestion séparée signifiait qu'une locomotive qui tractait un train du parc d'Abidjan roulait jusqu'à la frontière ivoirienne et y laissait la rame qui devait être tractée à son tour par une locomotive burkinabé »<sup>67</sup>.

Selon Savadogo Brahim :

La Société des chemins de fer du Burkina Faso (SCFB) a été créée par le Kiti [terme en langue Dioula, équivalent en français : Loi] AN V 00355/FP/TRANS du 03 août 1988. C'était une société à économie mixte au capital de deux milliards de francs CFA réparti entre l'Etat (51%), les établissements et les sociétés parapubliques (24%), les établissements financiers et assurances (18%), les transitaires (4%), les autres actionnaires (3%). La société était administrée par un Conseil d'administration de douze membres dont six représentants des actionnaires et six représentants des travailleurs<sup>68</sup>.

L'observation de l'organigramme de la SCFB (voir Figure n°7) montre une organisation inspirée du modèle de la RAN.

**Figure n° 7 - Organigramme de la Société des Chemin de fer du Burkina Faso (SCFB).**



**Source :** Réalisé par Bakouan Dominique, inspiré des informations contenues dans le rapport réalisé par la Société des Chemins de Fer du Burkina Faso (SCFB), « Note d'information », rapport réalisé pour la Conférence des bailleurs de fonds du Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports, 23-25 octobre 1990, pp. 1-5.

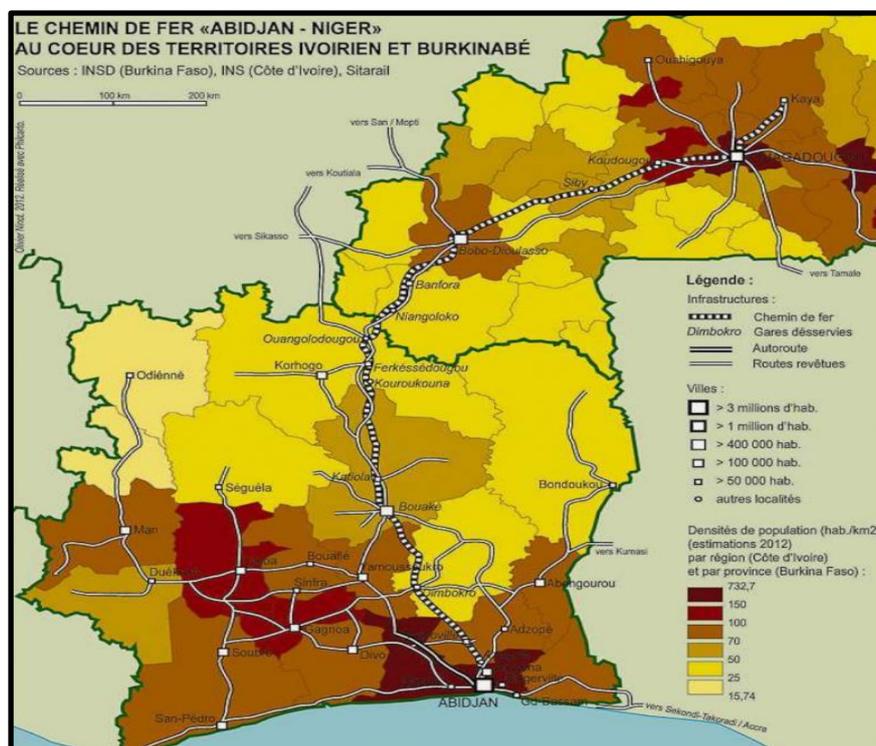
Le contexte historique dans lequel la construction de la ligne ferroviaire fut décidée et le contexte économique interdépendant des deux pays font qu'il est quasi-impossible d'assurer une gestion séparée qui soit viable sur le long terme. La carte ci-dessous (Figure n°8) que nous présentons montre l'interconnexion et la forte dépendance qui existent entre les territoires intérieurs du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire au chemin de fer Abidjan-Niger. Ainsi dès le 24 juillet 1992, la décision commune de concession de la ligne Abidjan-Niger par les deux sociétés autonomes sur recommandation de la Banque Mondiale fut adoptée par les deux Etats. Cette

<sup>67</sup> Données extraites dans Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 111.

<sup>68</sup> Ibid, 118.

décision était apparue nécessaire face à la mauvaise gestion publique de l'infrastructure ferroviaire par les Etats. En effet, durant la courte période de gestion séparée du chemin de fer, on continuait encore d'assister au laxisme dans la gestion, à des problèmes d'ordre administratif et technique occasionnant de nombreux retards dans les départs et les arrivés des trains, à des tracasseries policières sur la ligne et par voie de conséquence à un abandon progressif mais inéluctable du chemin de fer par les populations locales au bénéfice de la concurrence routière. Les relations commerciales furent également très fragilisées entre les deux pays durant cette courte période, le terminus de chaque Etat étant fixé à la frontière du pays. Toutes ces contraintes ont conduit les Etats vers l'option de la gestion commune privée du chemin de fer.

**Figure n° 8** - Carte du chemin de fer Abidjan-Niger au cœur des territoires ivoirien et burkinabè, 2012.



**Source :** Foussata Dagnogo, Olivier Ninot et Jean-Louis Chaléard, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 30 juillet 2022. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13131>, p. 5.

- **La gestion commune privée du chemin de fer Abidjan-Niger depuis 1995**

Le 1<sup>er</sup> juin 1995, on assistait à la signature de la convention de concession de la ligne Abidjan-Niger par les Etats du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire à la Société Internationale du Transport Africain par Rail (SITARAIL), une filiale du groupe français Bolloré (voir la Figure n°10 présentant l'organigramme de la société). Cette nouvelle convention est entrée en vigueur le 20

août 1995 et dès le lendemain 21 août 1995, le premier train marchandises entre les deux pays fut lancé dans des conditions assez difficiles. Le 26 juillet 1995, on assistait à la création de la Société Ivoirienne de gestion du Patrimoine Ferroviaire (SIPF) et le 1er août 1995 du côté burkinabè, on assistait également à la création de la Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire Burkinabè (SOPAFER-B). Savadogo Brahim note que :

Cette convention de concession a été modifiée par trois avenants. Le premier signé le 27 septembre 1995 portant modification de la date d'entrée en vigueur de la concession. Le deuxième, daté du 8 juillet 2004 portait sur l'allègement des charges fiscales et la remise de 199,9 millions de dettes du concessionnaire suite à la crise survenue en Côte d'Ivoire en 2002. Le dernier avenant signé le 8 novembre 2008 portait sur la révision du droit d'usage, le prolongement de la durée de la convention et de l'échéancier des prêts à 2030 puis la création d'un fonds d'investissement ferroviaire.<sup>69</sup>

L'annonce de la privatisation du chemin de fer, confiée désormais aux mains d'un groupe français, a suscité un vif sentiment de trahison auprès des anciens cheminots en particulier et des populations locales en général. Cette situation rappelait étrangement la période coloniale.

Le constat général qui se dégage depuis le début de la gestion privée révèle qu'un accent particulier a été mis par le groupe Bolloré sur le transport du fret au détriment du transport de voyageurs. Ainsi, les données<sup>70</sup> des exportations de marchandises n'ont cessé d'augmenter, exception faite aux entre-périodes suivantes :

- 2002-2006 marquée par la guerre civile en Côte d'Ivoire ;
- 2011-2014 marquée par la crise postélectorale en Côte d'Ivoire et diverses crises politiques au Burkina Faso.

Depuis 1995, de nombreuses gares locales furent également fermées par la société SITARAIL (voir ci-dessous la Figure n°9). Seules onze gares sur un total de vingt-six en territoire burkinabè furent maintenues en activité. Il s'agit de celles de Ouagadougou, Koudougou, Batondo, Zamo, Siby, Bagassi, Béréba, Bobo-Dioulasso, Bérégadougou, Banfora et Niangoloko<sup>71</sup>. Cette situation a occasionné le déclin du transport par train des populations entre les deux pays et un véritable désenchantement des populations à l'égard du chemin de fer. Le commerce interne entre les différentes villes du Burkina Faso par voie ferrée est devenu quasi inexistant. Par conséquent, de nos jours les gares ferroviaires du pays semblent plus être devenues des entrepôts de matières premières destinées soit à l'exportation soit à l'importation. Ces gares étaient pourtant censées être

---

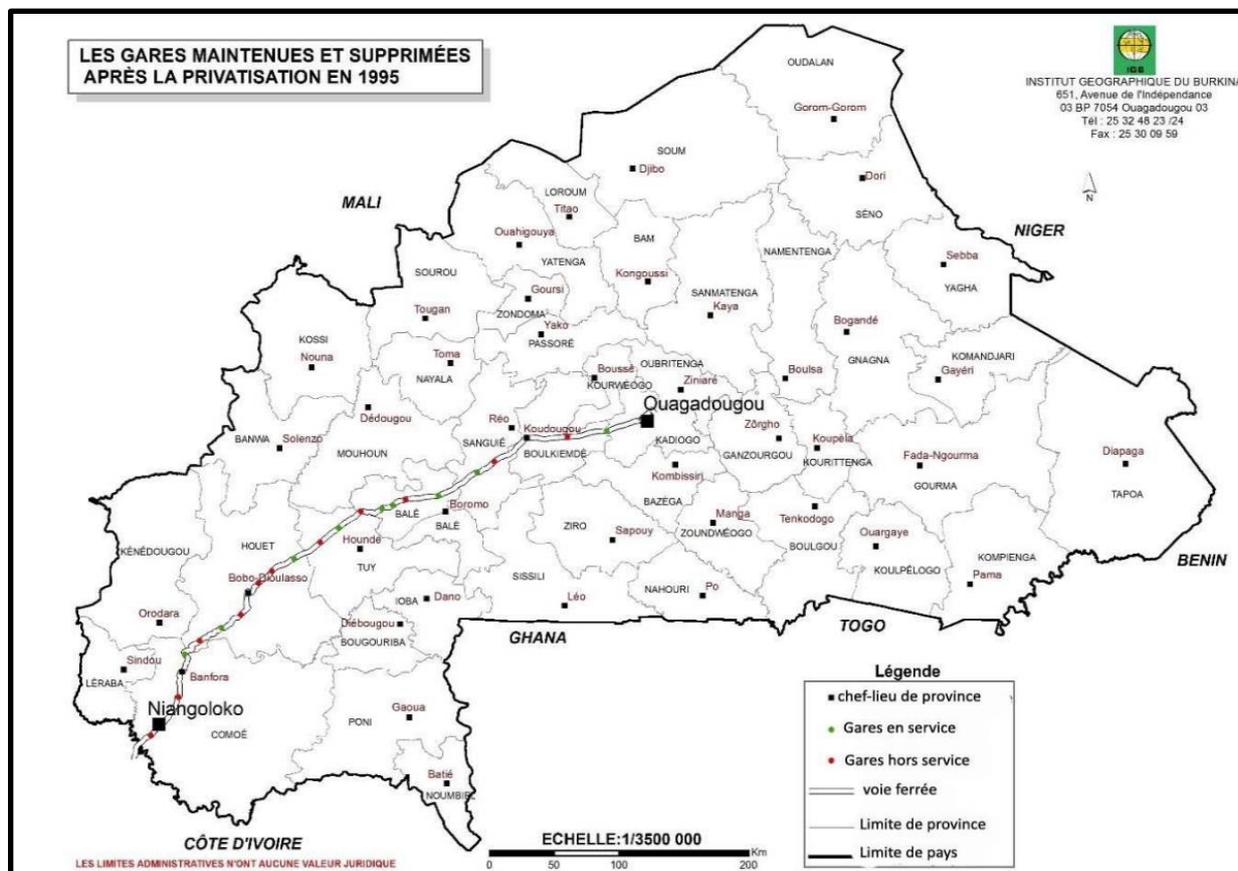
<sup>69</sup> Ibid, 132.

<sup>70</sup> Voir le tableau statistique sur l'évolution du trafic ferroviaire de la SITARAIL de 1995-2017 présenté par Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 253.

<sup>71</sup> Ibid, 339.

de nos jours de véritables pôles économiques, des lieux de production de richesse, de développement économique<sup>72</sup> et de mobilité des personnes. La carte ci-dessous présente l'état de fonctionnement actuel des gares au Burkina Faso.

**Figure n° 9** - Carte montrant les gares maintenues et celles supprimées par le groupe Bolloré après la privatisation en 1995.



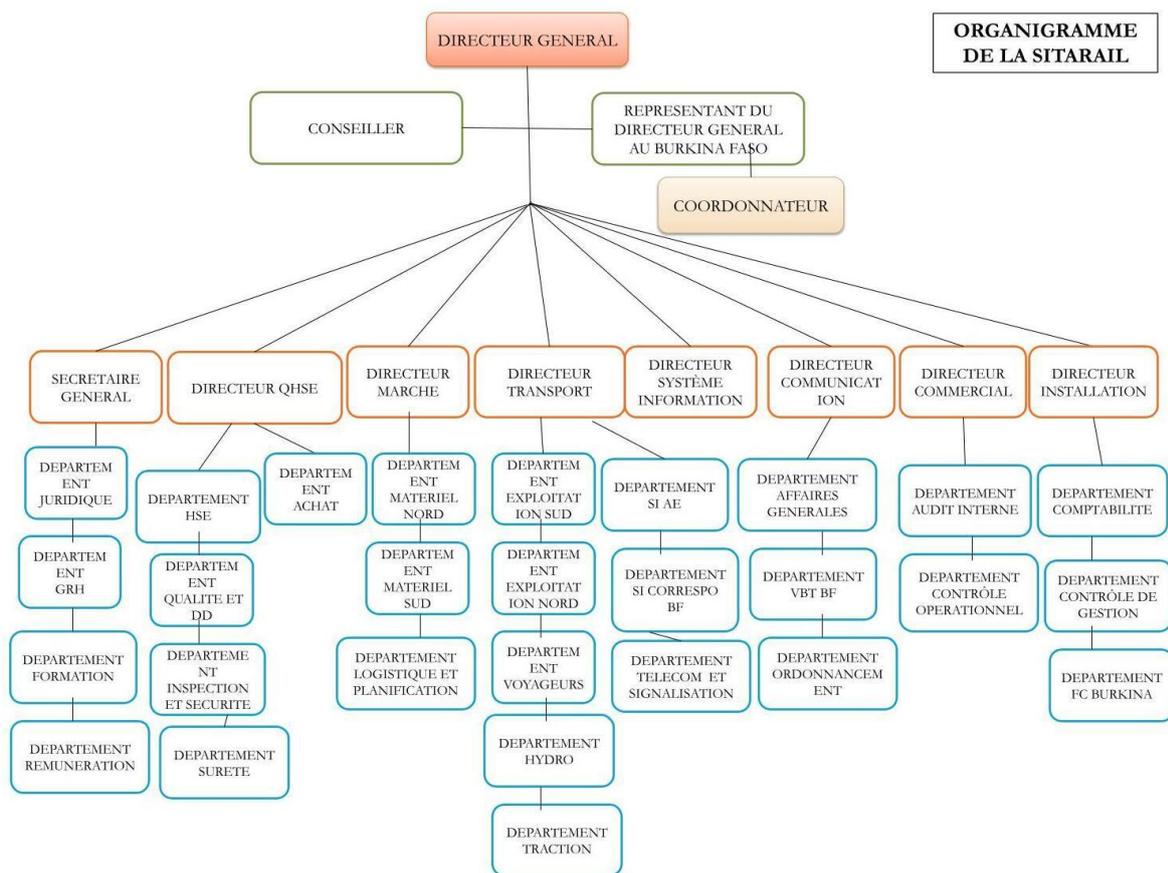
Source : Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 347.

De nos jours, de nombreuses voix s'élèvent au sein de la société civile et des milieux politique et universitaire pour dénoncer les contrats de concession accordés au groupe français Bolloré. Ces personnes réclament soit une renationalisation du chemin de fer soit un appel d'offre pour trouver un nouveau concessionnaire qui aura plus de sérieux dans le respect de ses engagements vis-à-vis des deux Etats (Burkinabè et Ivoirien). En effet, le 20 décembre 2021 sans même aviser les Etats, le groupe Bolloré annonçait avoir entamé des discussions pour une éventuelle cession de l'ensemble de ses activités de transports et de logistiques en Afrique à l'armateur italien Mediterranean Shipping Company (MSC). Un contrat de cession a d'ailleurs été signé par les deux parties le 01 avril 2022 malgré la tenue d'une marche précoce de protestation

<sup>72</sup> Pour plus détails sur la fermeture des gares locales et son impact sur le commerce local voir la thèse de Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., pp. 239-360.

organisée par le consortium Burkina 2050 avec à sa tête l'ancienne ministre Nestorine Sangaré, le 03 février 2022. Les organisateurs réclamaient l'annulation pure et simple de la convention de gestion du chemin de fer qui lie l'Etat Burkinabè à la multinationale française Bolloré<sup>73</sup>. Nous proposons dans notre Annexe n°1 une pétition lancée par le Consortium Burkina 2050 réclamant l'annulation de cette convention de concession. Le contrat de cession signé par le groupe français et MSC devait entrer en vigueur à partir du premier trimestre 2023.

**Figure n° 10** - Organigramme de la Société Internationale du Transport Africain par Rail (SITARAIL).



**Source** : Réalisé par Bakouan Dominique, inspiré du modèle présenté dans Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 379.

L'histoire du chemin de fer Abidjan-Niger est une histoire ancienne qui tire ses origines des débuts de la conquête coloniale française des territoires qui constituent de nos jours les Etats indépendants francophones d'Afrique de l'Ouest. Le réseau Abidjan-Niger constitue le cordon

<sup>73</sup> Kinda Armand, « Burkina : Nestorine Sangaré sonne la mobilisation contre Bolloré », *Minute.bf*, mis en ligne le 03 mars 2022, consulté le 25 juillet 2022. URL : <https://www.minute.bf/burkina-nestorine-sangare-sonne-la-mobilisation-contre-bollore/>

ombilical qui relie la Côte d'Ivoire au Burkina Faso, la mer à l'hinterland et les populations côtières à celles des savanes intérieures ouest-africaines. L'histoire de sa construction remonte à la période coloniale où travail forcé, brimades et impositions de toutes sortes se conjugaient bien souvent avec des tentatives de révoltes (cas du peuple Abbey et des Bwa), des migrations massives vers les territoires voisins ou bien souvent une collaboration étrange mais non dénuée de sens (entre le Mogho Naba et l'administration coloniale par exemple). Ce passé douloureux et difficile à justifier aux yeux de l'observateur d'aujourd'hui mérite cependant d'être interrogé avec recul et objectivité. C'est seulement ainsi que l'on pourrait jeter un regard nouveau sur les vestiges ferroviaires actuels, hérités de cette période et qu'il faut étudier et documenter afin que la génération actuelle puisse pleinement l'intégrer comme une part de son patrimoine. Du côté du Burkina Faso, la construction du tronçon Ouagadougou-Kaya entamée pendant la période révolutionnaire représente un autre grand moment dans l'histoire de la construction de la ligne Abidjan-Niger. A la différence de la période coloniale où on enregistrait un refus des populations de prendre part aux travaux de construction, cette fois-ci, on enregistrait des incorporations volontaires de milliers de burkinabè lors de l'exécution des travaux. C'est donc l'époque qui fait l'histoire. Mais, l'histoire d'un chemin de fer ne concerne pas uniquement l'histoire de la construction de la ligne. Elle porte également sur les différentes phases de gestion du réseau. En ce qui concerne la gestion de l'Abidjan-Niger, on note trois principales périodes de gestion. La première période concernait la période coloniale (1904-1960), la deuxième portait sur la phase de gestion commune publique du chemin de fer avec la création en 1960 de la Régie Abidjan-Niger, et la troisième période qui s'étend de 1995 à nos jours concerne la phase actuelle de gestion de la ligne par le groupe privé SITARAIL. Ce panorama général sur l'histoire du chemin de fer Abidjan-Niger nous permettra dans la suite de notre réflexion de porter notre attention sur la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso qui constitue un des points nodaux du réseau.

## Chapitre 2 : La ville de Bobo-Dioulasso : un noyau du chemin de fer Abidjan-Niger

---

### **Abstract**

In this chapter we show that the city of Bobo-Dioulasso, considered to be the capital of the Great West of Burkina Faso, is a major place of human attraction, economic and commercial expansion and a center of sub-regional importance. The colonial conquest of the city dates back to 1897, but the story of the city's foundation goes back to the 11th century AD. Before the colonial period, this city was an important commercial center because of its location on the ancient trans-Saharan caravan routes. It underwent spectacular development during the 20th century, making it one of the most prosperous cities in the country. The arrival of the railroad in Bobo-Dioulasso in 1934 represented a real hope for the development of the country. The installation of the railway station led to the establishment of industrial units within the city. It also encouraged the adoption of development and urbanization projects in Bobo-Dioulasso. The location of the railway station has determined the constitution of a central core grouping the headquarters of municipal and national institutions, all located in the vicinity of the railway station. Unquestionably, the presence of the railroad has favored a demographic explosion leading to an exponential expansion of the city's surface area.

La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso est considérée comme le noyau du chemin de fer Abidjan-Niger en territoire burkinabè. Cette gare était le terminus du chemin de fer entre 1934-1954 au Burkina Faso. Elle se positionne sur le territoire burkinabè comme la porte d'entrée et de sortie des marchandises et des hommes dans le pays. Dans ce présent chapitre, nous aborderons différents aspects permettant de comprendre le rôle central joué par le chemin de fer et la gare dans le développement industriel, économique, démographique et dans l'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso. Mais avant, nous reviendrons sur les différentes caractéristiques physiques et sur un bref aperçu historique de la ville. Ces différents facteurs ont contribué à faire de cette localité un haut lieu d'attraction humaine depuis la période précoloniale.

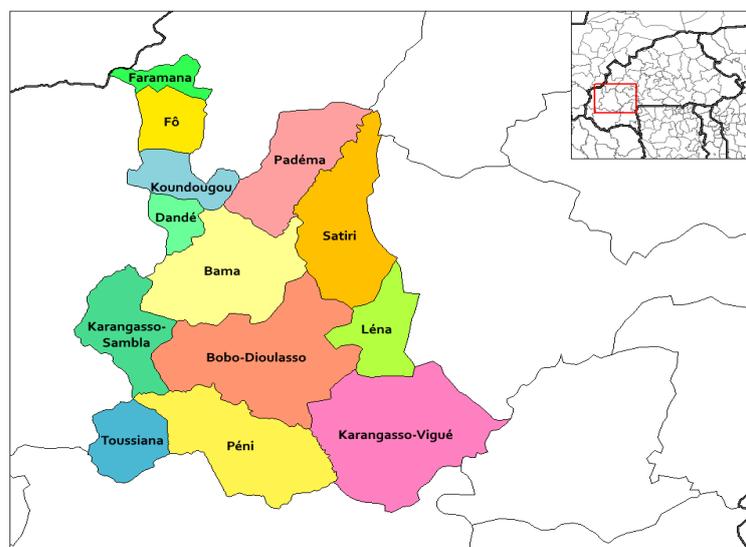
## 1. Les caractéristiques physiques de la ville de Bobo-Dioulasso

Il convient dans cette première partie de notre réflexion de nous interroger sur le rôle joué par les caractéristiques physiques de la ville de Bobo-Dioulasso dans le choix de cette zone comme voie de passage de l'infrastructure ferroviaire de l'Abidjan-Niger.

### 1.1. La localisation géographique de la ville

La ville de Bobo-Dioulasso est officiellement une commune urbaine à statut particulier située dans la région des Hauts-Bassins dont elle constitue également le chef-lieu. Cette région comprend trois provinces que sont : le Houet (voir ci-dessous Figure n°11) ayant pour chef-lieu Bobo-Dioulasso, le Kéné Dougou (chef-lieu Orodara) et le Tuy (chef-lieu Houndé).

**Figure n° 11** - Carte des départements de la province du Houet



**Source :** Domaine public, provenance inconnue. Site web officiel de l'encyclopédie en ligne Wikipedia. Consulté le 21 juillet 2022. URL : [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Houet\\_departments.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Houet_departments.png)

La ville de Bobo-Dioulasso est considérée à juste titre comme la capitale de l'Ouest burkinabè. Elle couvre une superficie de 13 678 ha (ou 136,78 km<sup>2</sup>). La ville compte de nos jours un total de 7 arrondissements regroupant 33 secteurs urbains et 36 villages pour une population totale estimée en 2012 à 812 574 habitants.

## 1.2. Le relief, le climat et l'hydrographie

Géographiquement, la ville de Bobo-Dioulasso est située dans la partie Sud-Ouest du pays, par 11° 10' de latitude Nord et par 4° 18' de longitude Ouest. Elle se trouve sur un plateau de grès primaires, à une altitude de 430 m. Le climat y est tropical, avec une température moyenne annuelle de 26° C. La ville occupe une situation privilégiée quant à la quantité des précipitations qui dépasse 1 100 mm par an. La saison sèche, d'une durée de sept mois, s'étend d'octobre à avril<sup>1</sup>.

La région des Hauts-Bassins constitue l'une des régions les mieux arrosées du pays. Les fleuves Comoé et Mouhoun y prennent leurs sources. Parmi les trois grands fleuves que comptent le Burkina Faso, le Mouhoun est de loin le plus important, suivi par le Nakambé et le Nazinon qui constituent les seuls fleuves pérennes du pays. Le réseau hydrographique général de la région des Hauts-Bassins est composé du Mouhoun et de ses principaux affluents<sup>2</sup> que sont, le Dionko, Guenaka, Kou, Plandi. Depuis le 30 novembre 2019<sup>3</sup>, la région compte également un barrage hydroélectrique d'une capacité de 1050 milliards de mètres cubes. Quant à la ville de Bobo-Dioulasso, elle est principalement alimentée en eau potable par la rivière Kou et la rivière Guinguette (encore appelée les sources de Nasso).

## 1.3. Les sols et la végétation

On trouve plusieurs types de sols dans la région de Bobo-Dioulasso. Ces sols très fertiles et propices à la pratique de l'agriculture font de la région le grenier céréalier du Burkina Faso. Les types de sol que l'on y trouve sont essentiellement les sols hydromorphes, les sols ferrugineux et les sols sableux.

En ce qui concerne la végétation, on note que Bobo-Dioulasso est l'une des villes les plus vertes du Burkina Faso. La ville compte, en effet, de nombreux espaces verts en son sein. On

---

<sup>1</sup> Yola Van Wettere-Verhasselt, « Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville d'Afrique occidentale », *Cahiers d'outre-mer*, N° 85 - 22e année, Janvier-mars 1969, pp. 86-94. Consulté le 21 mai 2022. [https://www.persee.fr/doc/caoum\\_0373-5834\\_1969\\_num\\_22\\_85\\_4174](https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1969_num_22_85_4174), p. 86.

<sup>2</sup> Guiro/Ouédraogo Antoinette, « Problématique d'agression des forêts classées de Dindéresso et du Kou : Cas des exploitantes frauduleuses de bois des secteurs 10, 11, 21 et 22 de la ville de Bobo-Dioulasso », Rapport de fin de cycle présenté pour l'obtention du diplôme de contrôleur des Eaux et Forêts, Ecole Nationale des Eaux et Forêts, Bobo-Dioulasso, juillet 2003, p. 7.

<sup>3</sup> Kiendrebeogo Armand, « Barage de Samandéni : une croissance de près de 2% du PIB et au moins 100 000 emplois attendus », RTB. Mis en ligne le 1er décembre 2019, consulté le 29 mai 2022. URL : <https://www.rtb.bf/2019/12/01/barrage-de-samandeni-une-croissance-de-pres-de-2-du-pib-et-au-moins-100-000-emplois-attendus/>

trouve aussi quatre forêts périurbaines toutes classées<sup>4</sup> depuis la période coloniale. Il s'agit des forêts de Kua, de Dindéresso, du Kou et de Kounima. Les forêts de Dindéresso et de Kounima attirent particulièrement notre attention pour les raisons suivantes :

- **La forêt classée de Dindéresso** : Cette forêt fut classée suivant l'arrêté n° 422/SE/F du 27 Février 1936 de l'administration coloniale. Elle couvre une superficie de 7 000 ha. Sa surface a été par la suite portée à 8 500 ha grâce à l'adoption de l'arrêté n° 3006/ESF du 26 Août 1941. En classant cette forêt, l'objectif de l'administration coloniale était de constituer un espace réservoir de bois pour l'alimentation des locomotives à vapeur de la régie Abidjan-Niger qui emprunteraient le tronçon Bobo-Koutiala<sup>5</sup>. L'idée de la construction de ce tronçon était alors en pleine gestation et le projet était économiquement plus rentable que le projet du tronçon Bobo-Ouaga. Mais comme on le sait déjà, les raisons politiques l'emporteront sur les réalités économiques ;
- **La forêt de Kuinima** : La forêt classée de Kuinima ou Kounima est localisée dans la partie sud de Bobo-Dioulasso. Elle est limitée par les secteurs 6 (Kuinima), 17 (Sarfalao) et 19 de la ville. Elle s'étend également sur les bordures des villages de Kouakoualé, de Dingasso et de Farakoba. Cette forêt fut classée par l'arrêté du 20 novembre 1935. Elle couvrait initialement une superficie de 4 000 ha. Cependant, de nos jours, elle ne couvre plus qu'une petite superficie de 2 150 ha car le 31 mai 1947, un arrêté de l'administration coloniale a permis de déclasser les 1 850 ha. Cette forêt est de nos jours dégradée à la hauteur de 90 % de sa surface totale<sup>6</sup>. Cette dégradation devait en partie être due à l'exploitation de la forêt pour les besoins de la régie coloniale de l'Abidjan-Niger. En effet, la proximité de cette forêt avec la ligne ferroviaire, contrairement aux autres forêts classées de la ville, laisse à croire d'une telle réalité des faits.

Ces espaces protégés constituent de nos jours encore un périmètre de protection des ressources en eau potable de la ville de Bobo-Dioulasso. Par ailleurs, au niveau régional, on comptabilise plus de 15 forêts classées dont neuf dans la province du Houet et six dans celle du Tuy s'étendant sur une surface totale de 194 117 ha.

---

<sup>4</sup>Site web officiel de l'Office National du Tourisme Burkinabè. Consulté le 28 mai 2022. URL : <https://www.ontb.bf/visites/parcs/foret-classee-de-kou>.

<sup>5</sup> Guiro/Ouédraogo A., « Problématique d'agression des forêts classées de Dindéresso et du Kou », op. cit., p. 9.

<sup>6</sup> Yaméogo Tégawindé Jérôme, « Restauration et réhabilitation du site pilote de Kuinima : caractérisation biophysique », Diplômes d'Etudes Approfondies (DEA) en Gestion Intégrée des Ressources Naturelles, option : Sciences des Sols, Institut du Développement Rural (IRD), Université Polytechnique de Bobo-Dioulasso, avril 2008, p. 3.

La situation géographique très stratégique de la ville de Bobo-Dioulasso combinée aux énormes potentialités du régime pluviométrique et hydrographique font du site de la ville un haut lieu d'attraction humaine, d'expansion économique et commerciale et un centre d'importance régionale depuis l'époque précoloniale.

## 2. Aperçu historique de la ville de Bobo-Dioulasso

### 2.1. Origine et évolution politique jusqu'à la veille de la conquête coloniale de 1897

#### - La fondation et la constitution du peuplement de la ville

Le récit historique de la fondation de la ville de Bobo-Dioulasso, à l'origine appelée Sya, remonte au XI<sup>e</sup> siècle de notre ère. Les sources archéologiques permettent de nos jours de confirmer cette chronologie véhiculée par la tradition orale.

Sya en langue locale bobo veut dire *paix*. Cette ville s'est constituée autour de son noyau originel appelé Kibidoué. Ci-dessous l'image (Figure 12) de la première maison de Sya datant du XI<sup>e</sup> siècle et toujours bien entretenue et qui est située au cœur du quartier Dioulassoba, ancien Kibidoué. Il s'agissait à l'origine d'un village d'agriculteurs et d'animistes Bobo. C'est autour de ce groupe ethnique que les principales ethnies considérées de nos jours comme étant les populations autochtones de la ville seront formées : il s'agit des Bobo-Dioula et des Bobo-Madarè. Mais, il fallut attendre le XVII<sup>e</sup> siècle pour que la ville connaisse un véritable développement.

**Figure n° 12** - Photographie de « Konsa » ou la maison-mère de Bobo-Dioulasso localisée dans le quartier Kibidoué



**Source :** Kassié Daouda, « Segmentations urbaines et disparités de santé dans une ville moyenne africaine : du paludisme aux états nutritionnels à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) », École doctorale : Milieux, cultures et sociétés du passé et du présent - Spécialité Géographie de la santé, Géographie humaine de l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 29 janvier 2015, p. 52.

Au XVIIIe siècle, les Dioulas de Kong (au Nord de l'actuelle Côte d'Ivoire) créent le royaume du Gwiriko ayant Sya pour capitale. Cela permit d'attirer dans la nouvelle capitale des Bobo-Dioula musulmans, des Bobo-Fing animistes et des Dioulas commerçants de Kong. La position de carrefour et de ville commerciale de Sya s'affirme dès lors. La ville est en effet située à la jonction entre la Côte d'Ivoire (zone forestière et côtière) et le grand Mandé<sup>7</sup> (Zone de la savane, traversée par les routes transsahariennes du sel et du pèlerinage mecquois). Au XIXe siècle, on assiste à une expansion de la religion musulmane dans la ville de Sya confirmée par la construction de la grande mosquée de Dioulassoba en 1892 (voir ci-dessous la Figure n°13). L'arrivée de l'explorateur français Binger date de la même année.

**Figure n° 13** - Photographie de la vieille mosquée de Dioulassoba, s.d.



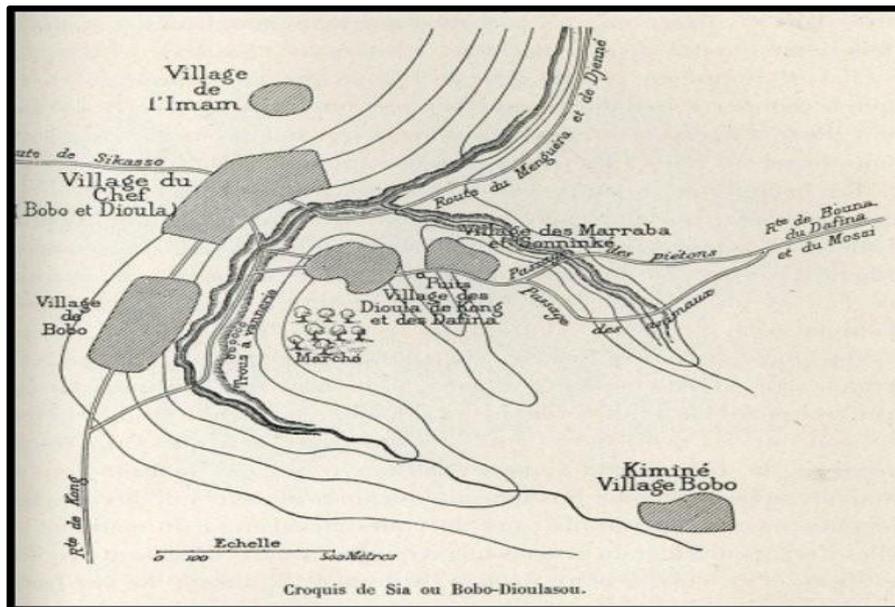
**Source :** Site web officiel de l'Agence Burkina Tourisme. Consulté le 18 juillet 2022. URL : <https://www.burkinatourism.com/La-vieille-mosquee-de-Dioulassoba-a-Bobo-Dioulasso.html>

Nous retenons du passage de l'explorateur une carte dressée par lui-même où il fait une représentation des différents quartiers de la ville de Sya (voir Figure n°14 ci-dessous). On y voit que la ville était en réalité constituée d'un petit ensemble de villages situés de part et d'autre du marigot Houet (ou Ouet) Cette expansion s'est opérée en parfaite coexistence avec les adeptes des religions traditionnelles. De nos jours encore, la ville est considérée comme le symbole de la tolérance religieuse et de la diversité culturelle burkinabè. La construction de la mosquée va favoriser l'arrivée d'une nouvelle vague très importante de migrants Dioula venus du Mali. C'est dans cette atmosphère générale que s'opéra la conquête coloniale française de la ville de Sya en septembre 1897 qui s'acheva par la signature d'un traité de protectorat.

---

<sup>7</sup> D'un point de vue historique, on peut considérer le grand Mandé comme étant le territoire qui regroupe le Mali, le Niger, la Mauritanie, une partie du Sénégal et même du Ghana. C'est la zone traditionnelle où les grands empires ouest-africains se formèrent et se succédèrent. Aussi, une certaine similitude culturelle existe entre les différentes populations qui peuplent de nos jours encore ces espaces géographiques.

**Figure n° 14** - Croquis de Sya ou Bobo-Dioulasso, dressé par Louis Gustave Binger en 1892 à son arrivée dans la ville



Source de la carte : Binger Louis-Gustave, *Du Niger au Golfe de Guinée*, op. cit., p. 377.

- **Contexte politique de Bobo-Dioulasso à la veille de la conquête coloniale de 1897**

A la veille de la conquête coloniale, pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, les sociétés du Burkina Faso, connaissaient une relative tranquillité favorisant le développement du commerce mais aussi la propagation de l'islam dans le territoire par l'intermédiaire des groupes commerçants Yarsé originaires du mandé<sup>8</sup> qui sont essentiellement des musulmans. Dans la ville de Bobo-Dioulasso deux situations prévalaient : l'effritement du pouvoir Dioula et la menace du célèbre conquérant musulman Samory Touré sur la région. Nous proposons de revenir brièvement sur les conditions d'émergence du pouvoir Dioula dans la région de Bobo-Dioulasso et sur les menaces « samoriennes ».

• **L'hégémonie dioula sur Bobo-Dioulasso**

L'hégémonie des Dioulas sur la ville de Bobo-Dioulasso tire son origine de la fondation et de la prospérité du royaume Dioula de Kong fondé au XVIIIe siècle. Kong est en effet, situé sur l'un des axes de passage des routes dites caravanières dont le contrôle fut à l'origine du déclenchement de nombreuses guerres entre les différents royaumes au XVIIe et XVIIIe siècles. Les deux principaux axes routiers de ces caravanes commerciales se croisaient dans le royaume Ashante, dans l'actuel Ghana. Un premier axe débutait au nord-ouest à partir du royaume Begho

<sup>8</sup> Pour de détails sur l'origine le peuple Yarsé voir la thèse de Semporé Lassina, « Eléments du patrimoine culturel physique du riungu de Wogdogo (Burkina Faso) : Approche archéologique et historique », thèse de doctorat unique en archéologie africaine, Département d'histoire et archéologie, Université de Ouagadougou, 2005, pp. 628-637.

(actuelle région de Brong-Ahafo), passait par Bonduku et Kong pour relier finalement la ville de Djenné située sur le fleuve Niger, dans le Mali. L'autre axe partait de Salaga par Sansanne Mango (dans le Togo actuel) et faisait la jonction avec Nikki (dans le Bénin actuel) jusqu'à la ville de Kano au Nigeria. Ces deux axes débouchaient tous au Nord sur les routes transsahariennes. C'est par ces routes que transitaient les diverses marchandises telles que les noix de kola, l'or, le sel, les esclaves, etc. Elles seront également la voie royale pour la propagation de l'Islam dans toute la sous-région du bassin de la boucle du Niger<sup>9</sup>.

Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, la région de l'Ouest burkinabè est fortement convoitée par des éléments musulmans originaires de Kong et de Djenné et par des Peuls musulmans venus du Macina. Vers 1700, Famagan Ouattara, frère de Sékou Ouattara, fondateur du royaume de Kong, réussit à imposer sa domination avec l'aide du chef bobo-dioula, Molon Sanon, à des villages Bobo, Tiéfo, Bolon, Komono, Dorobe, Dafin, Bwa. Il réussit à créer ainsi le royaume Dioula du Guiriko ou Gwiriko, allié de Kong et ayant pour capitale la ville de Bobo-Dioulasso. Le nouveau royaume a atteint son apogée sous le règne Magan Oulé Ouattara (1749-1809) mais avec l'accentuation des exactions sur les populations traditionnellement éprises de leur liberté, des révoltes récurrentes apparaîtront bientôt à l'intérieur du royaume. Ces révoltes commencèrent peu à peu à effriter la domination des Dioula dans la région.

Sous le règne de Diori Ouattara (1809-1839) commence donc la phase de décadence progressive du royaume du Gwiriko. On assiste très vite à la sécession des Tiéfo, des Bobo-Dioula et des Bolon. Le roi Diori tenta également en vain d'imposer sa domination aux peuples Dyan, Dagara et Lobi du Sud-Ouest. Sous son fils Baco Morou (1839-1851), un nouvel adversaire téméraire fait son apparition : c'est le royaume du Kéné Dougou. Le roi du Kéné Dougou, Tiéba, profitant de cet affaiblissement cherchait à mettre la main sur Bobo-Dioulasso. Il menaçait également la stabilité des Tiéfo et des Bobo-Dioula. C'est ainsi que Baco Morou, s'alliant aux Tiéfo et aux Bobo-Dioula réussit à maintenir un semblant d'unité du royaume déjà très affaibli et à repousser la menace du royaume voisin. Son successeur Niandané, qui n'est pas un Ouattara, maintient la nouvelle alliance et à la bataille de Bama en 1893, Tiéba trouva la mort, écartant définitivement le danger que représentait le royaume du Kéné Dougou. Il prolonge ainsi la durée de vie de son royaume qui demeure encore sous menace : cette fois-ci, il s'agit du conquérant malinké à l'empire erratique, Samory Touré.

---

<sup>9</sup> A propos de ce sujet voir Somé Nacièle Valère, "Les Dagara sous le soleil de l'esclavage" dans Bazémo Maurice, Séminaire sur les Sociétés du Burkina Faso au temps de l'esclavage in Cahiers du CERLESHS, 1er numéro spécial, 2001.

Les rivalités internes de succession contribueront à affaiblir davantage le royaume. C'est ainsi que les Ouattara dans leur désir de détrôner Niandané et de rétablir la domination des Ouattara sur la région s'offrirent en 1897 aux Français déjà installés dans la région de Diébougou pour les conduire à Bobo-Dioulasso. A l'arrivée des Français, les Dioulas du Gwiriko signeront des traités qui placèrent les pays du sud-ouest burkinabè, pays qu'ils ne réussirent jamais à contrôler politiquement, sous protectorat français. Selon Louis Tauxier, « ...ces prétendus souverains du Lobi ne pouvaient pas traverser ce territoire »<sup>10</sup>.

- **La menace de Samory Touré sur Bobo-Dioulasso**

La principale menace qui pesait sur les pays de l'Ouest et du Sud-Ouest burkinabè à la veille de la conquête coloniale était constituée par Samory Touré, l'empereur de l'empire éphémère du Wassoulou. Cet empereur constituait également le résistant à la conquête coloniale française et britannique dans la région, le plus farouche, le mieux organisé et disposant d'un armement plus ou moins à la taille de la technologie européenne de l'époque.

Samory Touré ne s'intéresse véritablement aux pays du Burkina Faso que lorsque la pression des troupes coloniales occidentales commença à peser sérieusement sur lui et sur son armée. Il est à la recherche de chevaux pour ses soldats car il disposait déjà d'un chemin d'approvisionnement en armes très sûr en passant par les pays de la Sierra Leone. Or, les pays de la boucle du Niger, surtout les royaumes moose du Burkina Faso, en regorgent énormément. Pour cela, il lui faut d'abord passer par Kong avant d'atteindre Bobo-Dioulasso pour espérer continuer en territoire moaga. Il est victorieux à Kong qu'il raille littéralement de la carte le 16 mai 1897, après plusieurs mois de siège. On s'en rappelle, après plus de 15 mois de siège sur la ville de Sikasso<sup>11</sup> entre 1887-1888, Samory Touré avait fini par raser complètement cette autre ville également. Très vite, il lance à la Napoléon<sup>12</sup>, trois corps d'armes en provenance du Nord de la Côte d'Ivoire. Ces colonnes armées se croisèrent au Sud-Ouest de Bobo-Dioulasso faisant planer sérieusement la menace d'une conquête militaire sur la ville. Deux faits majeurs ont pu précipiter cette attention de l'Almamy sur Bobo-Dioulasso. De grands chefs de Kong, à savoir Bakary Oulé et Badioula Ouattara, ont réussi à trouver refuge à Bobo-Dioulasso. Aussi, un commerçant de Kong avait réussi à détourner des chevaux de Samory Touré vers Bobo-Dioulasso où il avait une succursale. Le motif de la marche sur Bobo-Dioulasso était alors tout trouvé. Cependant, la ville sera épargnée grâce probablement aux actions de médiation concertée de la Princesse, très

---

<sup>10</sup>Tauxier Louis, *Les Etats de Kong (Côte d'Ivoire). La civilisation des Arabes*, Paris, Karthala, 2003.

<sup>11</sup>Ki-Zerbo Joseph, *Histoire de l'Afrique noire*, Paris, Hatier, 1978.

<sup>12</sup>Dans Balima Albert Salfo, *Genèse de la Haute-Volta*, Ouagadougou, Présence Africaine, 1969.

respectée et très influente, Guimbi Ouattara, le chef religieux de la cité et du quartier Farakan, le marabout Sékidi Sanou, et le chef de terre Bobo-Dioula, Zélélou Sanou. La ville fut également épargnée grâce, peut-être, à la présence des Français, qui s'étaient déjà rendus maîtres d'une majeure partie des territoires burkinabè, soit aussi à cause de la nouvelle de la prise de Bouna et de Bondoukou par les Anglais le 20 juillet 1997. Cette victoire anglaise, mettait à portée de main la ville de Dabakala où l'Almamy avait installé la capitale provisoire de son empire erratique et où également se trouvaient sans véritable défense ses épouses, ses richesses, ses dépôts d'armes et les forgerons qui étaient chargés de confectionner une partie de son arsenal militaire.

Par ailleurs, il est important de signaler que suite à la conquête de Kong en 1897, le marché de Bobo-Dioulasso sera inondé par l'arrivée des nouveaux prisonniers de guerres convertis en esclaves. Les esclaves étaient en effet nécessaires pour produire les cultures céréalières pour l'entretien des griots, des marabouts, des princes et des divers chefs. Le marché de la ville constituait pour ce fait une place forte pour s'en procurer. Le chercheur burkinabè Hamidou Diallo cite :

Nombreux sont les marchands qui se rendirent à Bobo pour chercher des prisonniers qu'ils achetaient à un prix excessivement bas. Sur cette place commerciale se trouvaient des prisonniers amenés de Kong et des régions avoisinantes et qui étaient vendus contre d'autres marchandises (sel, moutons, bœufs, chevaux<sup>13</sup>).

L'action de Samory Touré dans les pays de l'Ouest burkinabè était donc fortement dépendante de la progression des conquêtes militaires coloniales françaises. La stratégie des Français et des Anglais pour l'occupation des pays de l'Ouest et du Sud-Ouest de la Haute-Volta sera largement liée à leurs rapports avec Samory Touré. La menace qu'il faisait peser sur toute la région associée aux luttes intestines de pouvoir ont favorisé sans doute l'action dominatrice des colonisateurs suivie par la volonté de mise en valeur effective des territoires nouvellement conquis.

## **2.2. Occupation coloniale et organisation administrative de la ville de Bobo-Dioulasso jusqu'en 1934**

### **- La conquête et l'occupation coloniale**

Au début du XIXe siècle, les pays de l'arrière-pays ouest-africain, jusque-là restés ignorés des Européens installés sur les côtes depuis le XVIe siècle<sup>14</sup>, sont menacés par les explorations et la

---

<sup>13</sup> Diallo Hamidou, "L'esclavage chez les Peuls du Burkina Faso XVIIIe - XIXe siècles" dans Bazémo Maurice, Séminaire sur les Sociétés du Burkina Faso au temps de l'esclavage in Cahiers du CERLESHS, 1er numéro spécial, 2001, p. 18.

<sup>14</sup> UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique : La traite négrière*, op. cit., p. 22.

conquête coloniale qui s'en suivra immédiatement. Si cette époque est marquée par la révolution industrielle en Europe, pour l'Afrique ce fut le début du « Moyen-âge africain »<sup>15</sup>. Passés les pacifiques explorateurs Binger, Monteil et Barth, suivirent une vague de cohortes militarisées très brutales<sup>16</sup> qui imposèrent en l'espace de trois décennies (1880 et 1914) la domination coloniale française, anglaise et portugaise sur tous les territoires ouest-africains.

Le point de départ de la conquête et l'imposition du joug colonial français, pour l'ensemble des territoires qui constituent aujourd'hui le pays du Burkina Faso, débute véritablement une décennie après la tenue de la conférence de Berlin (15 nov. 1884 au 26 fév. 1885). Divers traités de protectorat sont alors très rapidement signés un peu partout à travers le pays. L'année 1895 est marquée par la signature du traité de protectorat (20 janvier) entre Bancande, chef du Gulmu et le commandant Decoeur ; le 27 avril, celui avec l'émir du Jelgooji ; et le 04 octobre, celui avec l'émir du Liptako. L'année suivante, l'an 1896, le 1er septembre est marqué par la conquête et la signature d'un traité de protectorat à Ouagadougou ; et le 19 septembre par la signature du traité de protectorat à Sati avec Hamaria (chef des gourounsi), plaçant les pays gourounsis sous domination coloniale française. Au cours de l'année 1897, un traité de protectorat est signé avec le marabout de Ouahabou, le 04 mai, puis un second traité le 02 juin à Ouarkoye par le commandant Caudrelier. Le 25 septembre 1897, le même commandant Caudrelier pénètre à Bobo Dioulasso, accompagné par les Ouattara<sup>17</sup>. Un traité de protectorat est signé le même jour sans aucune conquête militaire et sans effusion de sang. Le même traité plaçait sous domination française les pays lobi et dagara du sud-ouest burkinabè, territoires que les Ouattara de Bobo-Dioulasso n'avaient pourtant jamais réussis à assujettir même s'ils en réclamaient la possession.

C'est ainsi que dans la ville de Sya, on passa à la période de la mise en valeur du territoire désormais placée sous domination politique coloniale française de 1897 jusqu'à l'année 1960.

#### - **La mise en valeur de la ville**

De 1896 à 1904, les territoires du Burkina Faso sont érigés en territoires militaires et à ce titre confié à la charge d'officiers militaires, le temps d'achever totalement la pacification, de faire régner l'ordre et la sécurité et d'instaurer les prémices d'une administration calquée sur le modèle français. C'est ainsi que jusqu'en 1904, le commandant Caudrelier demeura le tout premier administrateur colonial de la ville de Bobo-Dioulasso. A partir de 1904 jusqu'à 1916, l'administration des territoires actuels du Burkina Faso sera à la charge d'administrateurs civils.

---

<sup>15</sup> ATALA Cultures et sciences humaines n° 17, « Découper le temps - Actualité de la périodisation en histoire », 2014.

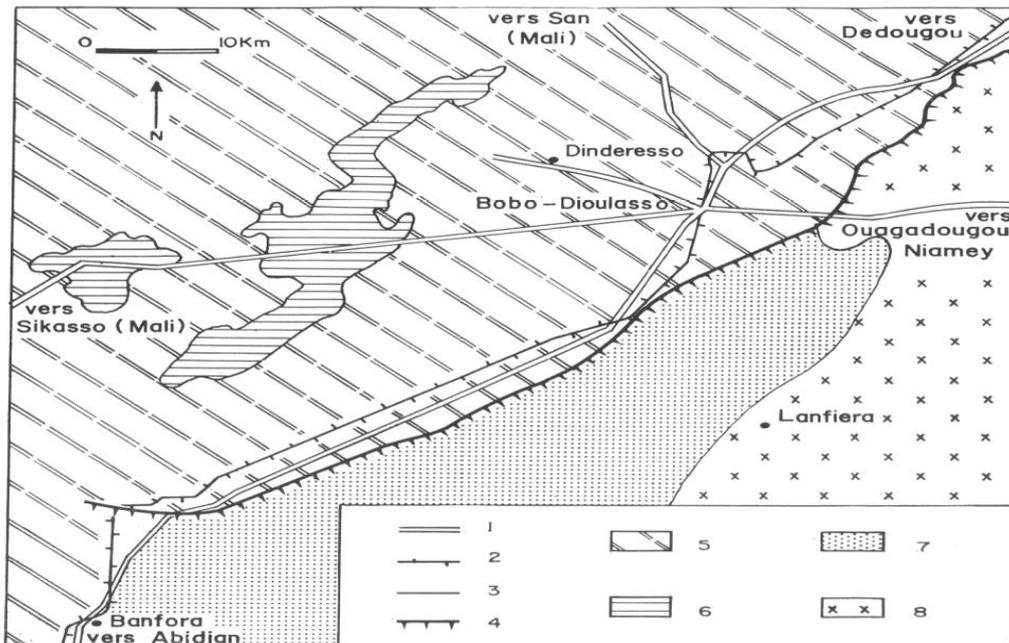
<sup>16</sup> On cite l'emblématique et la tristement célèbre colonne Voulet et Chanoine qui menèrent des attaques criminelles en territoire voltaïque. C'est aussi cet acte qui pacifia pour de bon les territoires mossé. Site officiel d'Herodote. Consulté le 04 mai 2022. [https://www.herodote.net/20\\_avril\\_1899-evenement-18990420.php](https://www.herodote.net/20_avril_1899-evenement-18990420.php)

<sup>17</sup> Balima A. S., *Genèse de la Haute-Volta*, op. cit., p. 64.

En 1904, la ville de Sya est baptisée Bobo-Dioulasso, nom signifiant en langue locale dioula « la maison des Bobos et des Dioulas ». On assiste, en 1904 à l'aménagement de l'avenue de la Concorde, en 1906 à la création d'un camp militaire et en 1910 à l'aménagement de l'avenue du Gouverneur-Reste. L'administration coloniale s'est par ailleurs efforcée de dresser un plan d'aménagement de nouveaux quartiers urbains et de procéder à la construction des premiers bâtiments administratifs de la ville. La ville de Bobo-Dioulasso sera par la suite intégrée au territoire de la colonie de la Haute-Volta à sa constitution en 1919. Enfin, l'année 1928 est marquée par les débuts des premiers plans d'urbanisation de la ville en prévision de l'arrivée prochaine du chemin de fer.

Située au cœur de l'Afrique de l'Ouest et dépourvue d'un accès direct à la mer, la nécessité d'aménager une voie de communication efficace au sein de la ville de Bobo-Dioulasso s'est très tôt imposée aux nouvelles autorités administratives. Ce propos de l'administration coloniale tiré de l'exposition coloniale de 1931 traduit fort bien le contexte de l'époque : « cette colonie ne sera susceptible de prendre un sérieux essor, que lorsque le rail, parvenu à Bobo-Dioulasso, permettra, grâce à la densité relativement forte de sa population, une exploitation normale de ses richesses latentes »<sup>14</sup>. C'est ainsi que tous les efforts sont mis en œuvre afin que le chemin de fer dont la construction d'une voie avait déjà été entamée depuis 1904 à Abidjan en Côte d'Ivoire sera prolongée jusqu'au territoire voltaïque avec comme terminus provisoire Bobo-Dioulasso à partir de 1934. C'est ici le lieu de rappeler qu'entre 1932-1947, la colonie de la Haute Volta fut purement et simplement supprimée et une bonne partie du territoire incluant la ville de Bobo-Dioulasso a été intégrée à la colonie de la Côte d'Ivoire sous l'appellation de la Haute Côte d'Ivoire.

**Figure n° 15** - Carte présentant la situation générale de la ville de Bobo-Dioulasso à l'arrivée du chemin de fer



**Légende de la carte :** 1 Route. – 2 Voie ferrée. 3 – Limite géologique. – Falaise de Banfora. – Grès. – Dolérite. – 7. Birrimien. – Granites.

**Source de la carte :** Yola Van Wettere-Verhasselt, « Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville d'Afrique occidentale », *Cahiers d'outre-mer*, N° 85 - 22e année, Janvier-mars 1969, pp. 89. Consulté le 21 juillet 2022. URL : [https://www.persee.fr/doc/caoum\\_0373-5834\\_1969\\_num\\_22\\_85\\_4174](https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1969_num_22_85_4174), p. 89.

Sya, synonyme de paix et du vivre ensemble, est la ville commerciale presque millénaire de l'ouest burkinabè située aux carrefours entre le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali. Baptisée Bobo-Dioulasso depuis 1904 suite à l'imposition de la domination coloniale française de 1897, la ville n'a rien perdu de son prestige ancien, au contraire son rôle de carrefour interrégional s'est renforcé au cours de la période d'occupation coloniale. La ville a attiré en son sein des populations aux origines très diverses, sa démographie et sa superficie connurent une croissance très rapide tandis que les sillons de cette nouvelle dynamique d'urbanité étaient de plus en plus marqués par une modernité d'import colonial français. Le rôle que jouerait l'arrivée du chemin de fer dans cette ville à partir de l'année 1934 marquera à jamais l'histoire non seulement de cette localité mais surtout de tout le *pays des hommes intègres*<sup>18</sup>. Dans la carte ci-dessus (voir Figure n°15), on peut observer la situation générale de la ville de Bobo-Dioulasso à l'arrivée du chemin de fer.

<sup>18</sup> Le terme Burkina Faso veut dire : Pays des hommes intègres.

### 3. Chemin de fer et développement industriel de la ville de Bobo-Dioulasso

La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso constituait un maillon essentiel dans le système de transport par voie ferrée entre les deux pays. Selon l'historien Savadogo Brahim :

Le prolongement de la ligne ferrée vers Bobo-Dioulasso renforça la complémentarité économique entre la zone forestière et soudanaise. On atteignait plus facilement la Haute Volta en passant par Ferkessédougou jusqu'à Bobo-Dioulasso, étape importante pour accéder au cœur du pays Moaga. La ville de Bobo-Dioulasso avait une position géostratégique. Elle était un nœud de plusieurs communications terrestres<sup>19</sup>.

Dans un tel contexte, le rôle joué par la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso dans le développement économique est évident malgré l'absence de données statistiques directes sur la contribution du chemin de fer dans l'économie locale de la ville. Toutefois, les statistiques nationales et internationales de la contribution du chemin de fer dans l'expansion économique du Burkina Faso pourront prouver à suffisance cette importance<sup>20</sup>. Par ailleurs, grâce à la présence du chemin de fer, la ville de Bobo-Dioulasso, qui était déjà depuis les périodes précoloniale et coloniale un grand centre économique régional, est très vite devenue la capitale économique du pays. N'eût été des manigances politiques, jusqu'à la veille de l'indépendance du pays, la ville était pressentie pour devenir la capitale politique du nouvel Etat indépendant. Là encore, ce fut l'arrivée du chemin de fer dans la ville de Ouagadougou à partir de 1954, qui favorisa grandement le choix de cette ville au détriment de sa rivale Bobo-Dioulasso.

#### 3.1. Les potentialités de développement industriel de la ville Bobo-Dioulasso

La position de la ville de Bobo-Dioulasso sur les anciennes routes de l'esclavage et du commerce caravanier a favorisé depuis l'époque précoloniale la naissance d'un marché très prospère. Le sel apporté de la région de Djenné ou de Tombouctou (Mali) était échangé à Bobo-Dioulasso contre de la cola provenant de la région de Kong en Côte d'Ivoire<sup>21</sup>. Une quantité très importante de troupeaux venant du Mali était acheminée dans la ville avant d'être expédiée dans les régions côtières (principalement vers la Côte d'Ivoire). Ce commerce de bétail va considérablement se développer avec l'arrivée du chemin de fer à Bobo-Dioulasso à partir de 1934<sup>22</sup>. Des pagens de

---

<sup>19</sup> Savadogo Brahim, « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou : une structure de désenclavement et d'intégration du Burkina Faso en Afrique de l'Ouest (1904-2017) », thèse de doctorat unique en Histoire Africaine, Université de Ouagadougou, Laboratoire des Systèmes Politiques, Économiques, Religions et Sociétés en Afrique Noire (SPERSAN), 2021, p. 153.

<sup>20</sup> Pour plus d'informations sur ce point, on pourra s'en référer aux thèses Nana Mathias (1984) et Savadogo Brahim (2021) qui constituent des travaux universitaires par excellence sur la question.

<sup>21</sup> Binger L. G., *Du Niger au Golfe de Guinée*, op. cit., pp. 381-384.

<sup>22</sup> Nana M. « Héritage colonial et développement », op. cit., p. 221.

coton tissés par des tisserands mossé étaient échangés à Bobo-Dioulasso contre l'indigo apporté de la Côte d'Ivoire par les commerçants Dioulas.

Pendant toute la période coloniale jusqu'en 1960, le poumon économique du Burkina Faso était sans conteste la ville de Bobo-Dioulasso. La première zone industrielle d'importance majeure fut aménagée en 1923. Mais c'est surtout l'arrivée du chemin de fer qui va entraîner une expansion économique et industrielle très rapide de la ville. L'arrivée du chemin de fer Abidjan-Niger a donné à la ville « une importance commerciale considérable avec la présence d'entrepôts et des sièges des compagnies commerciales européennes (CFAO, SCOA) et syro-libanaises »<sup>23</sup>. Une nouvelle zone industrielle de 60 hectares sera ainsi aménagée à partir de 1955, le long de la voie ferrée.

Avec l'avènement de l'indépendance du pays le 05 août 1960 et le choix de la ville de Ouagadougou comme étant la capitale politique du pays, le processus d'expansion industrielle de la ville de Bobo-Dioulasso subira un énorme coup. Toutes les grandes entreprises installées dans la ville décidèrent du transfert de leur siège social et d'une partie de leurs activités à Ouagadougou. L'évacuation après l'indépendance du camp militaire français de Bobo-Dioulasso créé en 1906 par l'armée coloniale eut également des répercussions sur l'économie locale. Le nombre total d'Européens, composés majoritairement de Français, installés dans la ville est passée de 1 500 en 1959 à 900 en 1962. En 1965, sur un total de 36 unités industrielles, 20 étaient installées à Ouagadougou contre 16 à Bobo-Dioulasso<sup>24</sup>.

La ville de Bobo-Dioulasso dispose d'énormes potentialités industrielles. Sa position à l'intersection de grandes voies commerciales régionales en fait un passage obligé et une zone propice à l'activité industrielle. On note également la disponibilité d'énormes ressources en eau dans la région de Bobo-Dioulasso. Cette situation est de nature à favoriser l'expansion de l'activité industrielle. La présence du chemin de fer et d'une main d'œuvre abondante et moins chère constituent par ailleurs d'autres facteurs non-négligeables méritant d'être comptabilisés sur la liste des potentialités économiques et industrielles dont dispose la ville de Bobo-Dioulasso.

### **3.2 La création d'un nouveau paysage de l'industrialisation à Bobo-Dioulasso à la faveur de l'arrivée du chemin de fer**

Localisée à l'ouest de la ville de Bobo-Dioulasso, la zone industrielle longe le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou et s'étend de nos jours sur plusieurs centaines d'hectares de terre incluant le port sec<sup>25</sup> qui fut construit en 2010. Cet espace est entièrement aménagé et dispose

---

<sup>23</sup> Voir Compaoré Georges, « L'industrialisation de la Haute Volta », thèse de doctorat de 3e cycle en Géographie et Écologie tropicales, Université de Bordeaux III, 1984, p. 96.

<sup>24</sup> Ibid, p. 35.

<sup>25</sup> Romuald Ngueyp, « Burkina Faso : les travaux de réhabilitation et d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso progressent », mis en ligne le 25 février 2022. <https://www.agencececofin.com/transports/2502-85581-burkina-faso->

d'infrastructures de base (eau, électricité, téléphone) et des voies internes. La zone industrielle est traversée par la route nationale n°1 (RN1) reliant la capitale Ouagadougou à Abidjan. Un autre axe routier très important relie Bobo-Dioulasso à la ville de Sikasso (au Mali). A proximité de la zone industrielle se trouve également l'aéroport international de Bobo-Dioulasso. Cette localisation géographique très privilégiée représente un atout très considérable pour le développement industriel de la ville. La plupart des unités industrielles de la ville de Bobo-Dioulasso, des plus anciennes encore en activité tout comme celles plus récentes, sont toutes concentrées dans la zone industrielle, certaines disposent même d'un raccordement direct à la voie ferrée.

L'historien Compaoré Georges nous propose un état des lieux de la situation en ce qui concerne la concentration des industries au sein de la zone industrielle de Bobo-Dioulasso en 1984. Le tableau (Figure n°16) qu'il dresse sur la base des résultats de ces enquêtes de terrain nous semble très intéressant car l'auteur a énuméré dans son tableau 17 sociétés parmi les plus importantes encore en activité à cette période.

**Figure n° 16** -Tableau de la Zone Industrielle de Bobo-Dioulasso montrant les principales unités industrielles en 1984.

Industries Alimentaires	Industries Textiles	Industries Mécaniques	Industries Chimiques	Industries Diverses
1. SHSHV	6. SO	7. SOVICA	13. SAP	17. COVEMI
2. BRAVOLTA	FTT	8. CVTM	14. SOVOREP	
3. SOCONAF	EX	9. SOGEFIA	15. SOPIVOLTA	
4. MAVOCI		10. PROFIMET	16. SOVIB-	
5. SAVANA		AUX	MOUSSE	
		11. IVOLCY		
		12. SATIM		

**Source :** Compaoré G., « L'industrialisation de la Haute Volta », op., cit., p. 45.

#### Définitions des acronymes contenus dans le tableau :

1. **SHSHV** : Société d'Huile-Savonnerie de Haute-Volta.
2. **BRAVOLTA** : Brasserie Voltaïque.
3. **SOCONAF** : Société de Confiserie d'Afrique. Créée en 1962 et spécialisée dans la fabrication des bonbons, biscuits, chewing-gums, etc.
4. **MAVOCI** : Manufacture Voltaïque de Cigarettes.

5. **SAVANA** : Créée en 1979, la Société Savane-Nature était spécialisée dans la fabrication de jus de fruits concentrés, de confitures, etc., à base de produits locaux. Elle a fermé ses portes au début des années 2000.
6. **SOFITEX** : Société des Fibres Textiles.
7. **SOVICA** : Société Voltaïque d'intervention et de Coopération avec l'Agriculture.
8. **CVTM** : Compagnie Voltaïque de Transformation des Métaux
9. **SOGEFIA** : Société Générale de Fabrication Industrielle en Afrique.
10. **PROFIMETAUX** : Société de Transformation des Métaux.
11. **IVOLCY** : Industrie Voltaïque du cycle.
12. **SATIM** : Société Africaine de Transformation Industrielle du Métal.
13. **SAP** : Société Africaine de Pneumatique.
14. **SOVOREP** : Société Voltaïque de Rechapage des Pneus.
15. **SOPIVOLTA** : Société des Piles de Haute-Volta.
16. **SOVIB-MOUSSE** : Société Voltaïque industrielle Barro et Cie pour la fabrication de mousse en polyuréthane.
17. **COVEMI** : Compagnie Voltaïque d'Exploitation Minière.

Ainsi, au début des années 1980, six parmi les dix premières entreprises du Burkina Faso étaient bobolaises<sup>26</sup>. Cela témoignait de la vitalité des activités industrielles à Bobo-Dioulasso. Mais, avec le déclin progressif du chemin de fer à partir de 1980, la ville commença également à perdre de son dynamisme, cédant le pas à la capitale Ouagadougou. Cet essoufflement économique de la ville de Bobo-Dioulasso n'est pas juste dû au déclin du chemin de fer. Le problème est aussi d'ordre structurel<sup>27</sup>. Le phénomène remontait déjà au début des années 1960 avec l'arrivée du chemin de fer à Ouagadougou et le choix de faire de cette ville la capitale politique du pays. De façon générale, entre 1960-1980, la contribution de la ville de Bobo-Dioulasso dans le développement économique du pays n'a cessé de décroître. Mais c'est surtout la sous-période 1980-1995<sup>28</sup> qui fut très favorable à l'émergence économique de Ouagadougou permettant à la capitale de définitivement prendre le pas sur Bobo-Dioulasso. On a assisté pendant cette sous-période à d'énormes relocalisations d'entreprises de Bobo-Dioulasso vers Ouagadougou. On estime qu'environ 20% des unités industrielles du pays étaient encore installées à Bobo-Dioulasso

<sup>26</sup> Compaoré G., « L'industrialisation de la Haute Volta », op. cit., p.110.

<sup>27</sup> Fauré Yves-A., Pascal Labazée (dir), *Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korbogo dans les défis de la décentralisation*, Paris, IRD-Karthala, 2002, p. 37.

<sup>28</sup> Cette sous-période 1980-1995 a été marquée par la suppression de la RAN et la période de la gestion séparée du chemin de fer entre les deux pays. Pour plus de détails sur la crise ferroviaire et ses différentes manifestations durant cette période voir Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 212-229.

au début des années 2000<sup>29</sup>. Selon le « Répertoire statistique des entreprises du Burkina Faso », publié en 2010, la région du Centre et son chef-lieu Ouagadougou compte à elle seule plus de 80 % des activités économiques du pays. Il ressort également de l'étude que toutes les grandes entreprises du pays ont établi dans la capitale leurs centres de décisions stratégiques. Les mêmes données statistiques contenues dans l'étude révèlent que la région des Hauts Bassins, et son chef-lieu Bobo-Dioulasso, ville toujours considérée comme étant la capitale économique du pays, regroupe seulement 11 % de l'ensemble des entreprises formelles actives dans le pays, soit un total de 629 entreprises<sup>30</sup>. Ce tissu industriel de la ville englobe une diversité de secteurs d'activités : l'agro-industrie, l'agro-alimentaire, la mécanique, la chimie, le textile, la métallurgie, la production d'eau minérale, etc. S'il est évident qu'il nous serait impossible de donner une liste exhaustive de toutes les industries installées dans la région, nous proposons cependant dans notre Annexe n°2 une liste présentant les plus importantes industries de la ville dont l'activité dépend en partie de la présence du chemin de fer.

## **4. Chemin de fer et la modernisation de la ville de Bobo-Dioulasso**

### **4.1. Le chemin de fer et la concentration des populations à Bobo-Dioulasso**

La ville de Bobo-Dioulasso a toujours été une terre d'émigration, elle qui fut le produit d'une migration très précoce de populations originaires principalement du Mali, de la Côte d'Ivoire et des régions intérieures du Burkina Faso. La situation géographique de la ville de Bobo-Dioulasso, localisée à cheval entre les frontières de ces deux pays voisins, a joué un rôle important dans l'occupation de son site. L'arrivée du chemin de fer en 1934 a marqué une étape décisive dans le processus d'expansion démographique de la ville. On note deux formes de migrations en direction de la ville de Bobo-Dioulasso depuis l'époque coloniale. Il s'agit des migrations dites temporaires et de celles dites permanentes. Ces deux formes de migrations qui débutèrent à partir de 1946 avec la suppression du travail forcé ont caractérisé le mouvement migratoire général du pays<sup>31</sup> faisant de Bobo-Dioulasso une ville de transit.

Les migrations temporaires vers la ville de Bobo-Dioulasso ont une double caractéristique : elles sont saisonnières et de courte durée. Elles ont généralement lieu pendant la saison sèche entre les mois d'octobre à mai. Elles concernent essentiellement les populations villageoises venues des campagnes du grand-ouest burkinabè à la recherche d'activités temporaires en attendant le début

---

<sup>29</sup> Fauré Y.-A., Labazée P. (dir), *Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korbogo*, op. cit., p. 36.

<sup>30</sup> Voir le rapport produit par l'Institut National de la Statistique et de la Démographie pour le compte du Ministère de l'Economie et des Finances du Burkina Faso en 2010, pp. 10.

<sup>31</sup> Bancé Thomas-Frank, « Migrations et impacts socio-économiques à Béguédo, Centre-Est, Burkina Faso : 1919-2017 », mémoire de master, Université Joseph Ki-Zerbo, département d'Histoire et Archéologie, 2021, p. 56.

de la saison des pluies qui a lieu entre juin et octobre. Il faut signaler que plus de 70% de la population active du Burkina Faso vit encore dans les campagnes et exerce essentiellement des activités sylvo-agricoles. Cette frange de la population a longtemps constitué (au moins jusqu'au début des années 1980) l'essentiel de la main-d'œuvre des entreprises installées dans le pays. Ces entreprises étaient d'ailleurs obligées d'adapter leur rythme de travail en fonction de la disponibilité de la main-d'œuvre qu'elles employaient. La tranche féminine des populations villageoises venues en ville en quête d'emplois s'intéressait le plus souvent aux travaux domestiques. La ville de Bobo-Dioulasso servait également souvent de destination provisoire pour les voyageurs dont la destination finale était Abidjan. Le temps d'un court séjour à Bobo-Dioulasso leur servait d'opportunité pour trouver un travail saisonnier dans une usine ou se faire employer comme manœuvre sur les chantiers de construction dans le but d'amasser une quantité d'argent nécessaire pour la suite du voyage. La Côte d'Ivoire était alors perçue comme étant l'eldorado<sup>32</sup>. Si la ville de Bobo-Dioulasso attirait, ce qui est incontestable, l'attrait de la Côte d'Ivoire était encore plus fort, surtout pour les populations paysannes issues des campagnes burkinabè. La forêt, la mer, le climat doux, l'absence de certaines contraintes sociales, la libéralisation des mœurs, etc., attiraient. On pensait, peut-être assez naïvement, que les conditions de vie et de travail en Côte d'Ivoire étaient plus faciles qu'au Burkina Faso. On pouvait y cultiver quatre fois l'année à cause du climat équatoriale et le soleil y brûlait moins que dans les savanes de l'hinterland. D'une certaine manière, la ville de Bobo-Dioulasso attirait pour à peu près les mêmes raisons. Le climat y était doux, la ville disposait d'importantes usines qui étaient de grandes consommatrices d'ouvriers manuels. Les populations autochtones bobolaises étaient également réputées pour leur hospitalité légendaire. Ce qui facilitait à priori l'intégration des nouveaux arrivants. Au niveau des migrations temporaires, il n'y a pas seulement ceux qui migrent un temps à Bobo-Dioulasso. Il y a également ceux qui quittent Bobo vers d'autres régions pour une courte période de temps. En 1950<sup>33</sup>, on trouvait par exemple à peu près 3 000 jeunes gens migrants temporaires originaires du cercle de Bobo-Dioulasso. Plus de deux mille (2000) de ces jeunes effectuaient des séjours entre la Côte d'Ivoire et leur cercle d'origine. Le reste, spécialement les Turkas migraient en direction du Sénégal en qualité de navétanes.

Les migrations permanentes ou définitives constituent le type de migration ayant le plus marqué l'histoire de la ville de Bobo-Dioulasso. Depuis les tous premiers débuts de la période coloniale jusqu'à l'installation du chemin de fer (en 1934), la ville a enregistré une forte poussée de croissance démographique. Des milliers de nouveaux arrivants furent reçus au fil des décennies

---

<sup>32</sup> Ibid, p. 60.

<sup>33</sup> ANOM, 246 APOM 1 portant sur l'évolution politique du cercle de Bobo-Dioulasso.

dans la ville. D'autres nouveaux arrivants, provenant essentiellement des régions du Nord, s'installèrent dans les campagnes environnantes de Bobo-Dioulasso où ils pratiquent des activités agro-sylvo-pastoral<sup>34</sup>. Ces migrants se mélangèrent aux populations autochtones pour former un véritable melting-pot. C'est ce brassage multiculturel et linguistique qui a conféré une particularité très remarquable et unique en contexte burkinabè à la ville de Bobo-Dioulasso qui, de nos jours, est considérée de façon indiscutable comme étant la capitale culturelle du Burkina Faso<sup>35</sup>. Une biennale de la culture, dénommée Semaine Nationale de la Culture (SNC), y est d'ailleurs organisée depuis 1990. Selon le rapport sur le Développement Humain Durable (DHD) du Burkina Faso de 1997, 40% des migrations internes du pays étaient orientées vers Bobo-Dioulasso et Ouagadougou<sup>36</sup>. La ville de Bobo-Dioulasso a également joué, en plus de sa fonction de ville d'accueil, les fonctions de ville carrefour pour les affaires et le commerce interrégional entre le Burkina Faso et le reste du monde. Les migrants bobolais provenaient essentiellement du plateau central mossi<sup>37</sup>, des pays de la sous-région ouest-africaine (Mali, Sénégal, Nigéria, Ghana, etc.), de la Syrie et du Liban et de certains pays européens (France, etc.). Les migrants non-nationaux étaient plus attirés par les activités commerciales et industrielles et l'import-export de marchandises de grandes consommations. Les mouvements d'émigration étaient le plus souvent tournés en direction de la Côte d'Ivoire. Par exemple, en 1941<sup>38</sup>, on enregistrait 47 étrangers résidant tous à Bobo-Dioulasso. Aux nombres de ces étrangers, on comptait 22 Libano-Syriens, 9 Suisses, 4 Belges, 2 Polonais, 4 Italiens, 3 Hollandais, 1 Américain, 1 Grec, et 1 Canadien.

Les différentes vagues migratoires en direction de la ville de Bobo-Dioulasso ont dans le même temps entraîné une expansion démographique au sein de la ville. Au début de la période coloniale en 1897, la ville de Bobo-Dioulasso comptait environ 4 000 à 7 000 âmes. En 1921, soit un peu plus d'une décennie avant l'arrivée du chemin de fer, on dénombrait environ 10 000 habitants au sein de la ville. D'autres calculs par approximation ont permis d'établir qu'environ 11 155 personnes (en 1931), 17 200 (en 1945), 28 000 (en 1946) et 38 152 (en 1951) habitaient la ville de Bobo-Dioulasso<sup>39</sup>. En 1955, on enregistrait 43 875 habitants avec une densité moyenne de 37,5

---

<sup>34</sup> Fauré Y.-A., Labazée P. (dir), *Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korbogo*, op. cit., p. 120.

<sup>35</sup> Voir l'article « Maison de la culture : Un complexe digne d'une capitale culturelle » présenté sur le Site officiel du Service d'Information du Gouvernement du Burkina Faso. Consulté le 28 juillet 2022. URL : <https://www.sig.bf/2012/03/maison-de-la-culture-un-complexe-digne-d%E2%80%99une-capitale-culturelle/>.

<sup>36</sup> Zoma Vincent, Kiemdé Abdoulaye et Sawadogo Yassiya, « Principaux facteurs de la croissance urbaine de Ouagadougou/Main factors of urban growth in Ouagadougou », *Quest Journals, Journal of Research in Humanities and Social Science*, Volume 10 ~ Issue 7 (2022) pp : 226-234. Consulté le 29 juillet 2022. URL : <http://www.questjournals.org/jrhss/v10-i7.html>, p. 229.

<sup>37</sup> C'est-à-dire les provinces du Yatenga, du Passoré, du Boulkiemdé, du Ganzourgou, du Kadiogo, etc.

<sup>38</sup> ANOM, 246 APOM 1.

<sup>39</sup> Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé », op. cit., p.55.

hab./ha<sup>40</sup>. En l'espace de trente années, après l'arrivée du chemin de fer, la population totale de la ville de Bobo-Dioulasso a été multipliée par trois, soit une augmentation générale de plus de 300% entre 1925-1955. La gare ferroviaire a donc joué un rôle décisif dans l'expansion démographique de la ville de Bobo-Dioulasso durant la période de gestion coloniale du chemin de fer.

A partir de l'année 1960, on comptait au sein de la ville de Bobo-Dioulasso un total de 54 000 habitants. Au cours de l'année 1962 ce chiffre est passé à plus de 60 000 habitants. Lors du recensement général de la population en 1975, à l'intérieur de la ville de Bobo-Dioulasso on enregistrerait environ 115 000 habitants comme résidents permanents. Dix années plus tard, c'est-à-dire 1985, ce chiffre avait pratiquement doublé en frôlant à peu près 231 162 habitants. En rappel, cette décennie avait été marquée par l'âge d'or du chemin de fer Abidjan-Niger. Cette situation résultait du flux sans précédent des marchandises et des personnes opérés via le chemin de fer au cours de la précédente. La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso a joué un rôle de premier plan dans la réalisation de cette performance. On a observé donc une forte migration des populations à l'intérieur de la cité bobolaise à cause du développement de l'activité industrielle qui s'ensuivit. A partir de l'année 1995, la population totale était estimée à 412 000 habitants. Au recensement de 2006, la ville comptait 489 967 habitants et plus de 1 050 000 habitants selon les enquêtes de l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD) de 2016. Le taux de croissance moyen annuel était évalué à 5,2 % entre 1960-1975, 7,1 % entre 1975-1985 et 2,8 % entre 1985-1995.<sup>41</sup> On peut donc constater, un certain ralentissement de l'expansion démographique au sein de la ville entre 1985 et 1995, l'année de la privatisation du chemin de fer ivoiro-burkinabè. C'est véritablement à partir de cette période que la ville de Ouagadougou prendra définitivement le pas sur Bobo-Dioulasso qui s'était posée depuis la période des indépendances comme une ville rivale en termes de développement économique et démographique. Si la population totale de la ville n'a pas cessé d'augmenter, on note cependant un taux de croissance moyen faible par rapport aux périodes précédentes. On peut donc conclure à l'issue de cette analyse que le chemin de fer a joué un rôle central dans l'expansion démographique de la ville de Bobo-Dioulasso. C'est la présence du chemin de fer qui a constitué un puissant facteur d'attraction des populations paysannes, étrangères et commerçantes à s'établir dans la ville. Le chemin de fer a joué également un rôle fédérateur et intégrateur majeur dans le processus de désenclavement<sup>42</sup> de l'ensemble du pays. On pourrait aussi à juste titre considérer que la présence du chemin de fer combinée à la croissance démographique de la ville a préparé les conditions nécessaires à une urbanisation très accélérée de la ville de Bobo-Dioulasso, plaçant la gare ferroviaire au cœur même du centre-ville.

---

<sup>40</sup> ANOM, 246 APOM 1.

<sup>41</sup> Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé », op. cit., p. 56.

<sup>42</sup> Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., pp. 146-230.

## 4.2. Le chemin de fer et l'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso

On note quatre grandes phases dans l'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso.

La première phase commença dès le lendemain de la conquête coloniale française le 25 septembre 1897 jusqu'en 1928. Cette phase qui correspond à la première période de la mise en valeur du territoire de la ville a déjà fait l'objet de notre analyse un peu plus haut.

La deuxième phase d'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso correspond à la plus grande période d'expansion de la ville. Cette phase débuta en 1928 en prévision de l'arrivée du chemin de fer. Elle ne s'achèvera véritablement qu'à partir de 1993. En effet, suite à la création d'une zone commerciale à l'ouest, de deux zones industrielles et d'un quartier résidentiel européen en 1928, de nouveaux quartiers seront très vite créés car la nouvelle de l'arrivée du chemin de fer favorisa une forte migration des populations dans la ville. Aussi, fallait-il procéder à un aménagement conséquent de la cité.

Entre 1926-1929, on assiste donc à une véritable spéculation foncière au sein de la ville. Cette spéculation fut également accompagnée de la création des tous premiers quartiers lotis de Bobo-Dioulasso<sup>43</sup>. Pour marquer l'importance stratégique de la ville, l'administration coloniale procéda par ailleurs à la création d'un aéroport dès 1930 avec l'instauration de services réguliers vers Paris, Abidjan, Dakar, Niamey, Bamako, Ouagadougou à partir de 1950<sup>44</sup>.

Le quartier Sikasso-Cira, situé à proximité du Camp militaire était habité majoritairement par des salariés, des scolarisés et des forces de l'ordre et les tirailleurs. Ce fut le premier quartier loti de la ville à partir de 1928.

Dans le quartier Hamdallaye (encore appelé Diaradoukou) situé entre le grand marché et la gare en direction du Mali, s'étaient surtout regroupés des commerçants, des employés de commerce et des marchands soudanais. L'origine des habitants du quartier laissait présager que l'islam serait la religion dominante dans cette partie de la ville. Hamdallaye fut le deuxième quartier loti de la ville. Il a été loti en 1928.

Koko fut le troisième quartier loti de la ville à partir de 1928. Il abritait à l'origine les Ouattara qui s'étaient installés dans cette partie de la ville et bénéficiaient de l'aide de l'administration coloniale, en reconnaissance pour leur soutien précieux à la conquête coloniale de la ville. Le quartier fut créé en 1897 suite à l'arrivée des familles princières Ouattara originaires de

---

<sup>43</sup> Laurent Fouchard, *De la ville coloniale à la cour africaine : espaces, pouvoirs et sociétés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) fin XIXe siècle- 1960*, L'Harmattan, 2001, p. 71

<sup>44</sup> Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé », *op. cit.*, p. 63.

la ville de Kong. La destruction de Kong en 1896 avait précipité leur arrivée à Bobo-Dioulasso. Ils furent installés sur la rive droite du marigot Oué d'où l'origine du nom du quartier Koko qui veut dire de l'autre rive ou de l'autre côté. Le quartier Kombougou était un autre quartier occupé qui fut habité par les Ouattara. Il était également situé sur la rive droite du marigot. Ainsi les quartiers Koko-Kombougou devinrent le fief des Ouattara de Bobo-Dioulasso. Les Ouattara ont assuré la gestion administrative de ces quartiers jusqu'en 1929 où cette tâche fut confiée à la famille Diabi/Kassembe. C'est le déguerpissement forcé en 1929 des habitants sur le site de l'ancien village de Tounouma (jadis situé sur l'emplacement actuel du marché), qui a contraint cette famille de marabouts très influente à s'installer à Koko. Le quartier était à l'origine habité par des Ouattara aristocrates, des artisans-forgerons originaires de Kong, des tisserands, des teinturiers. A partir de 1929, arrivèrent également des commerçants, des salariés et des tirailleurs.

Le quartier Bolomakoté qui veut dire littéralement « je n'ai pas le choix » fut créé en 1929 par une partie des déguerpis de Tounouma. La proximité de ce site avec le camp militaire et du centre-ville a facilité une installation très massive des anciens combattants (de la première et de la seconde guerre mondiale), et des anciens militaires de l'armée coloniale. Le quartier connut sa première opération de lotissement en 1955. Par exemple, en 1946, le quartier abritait plus de 300 anciens combattants sur un total de 620 hommes.

Dix ans plus tard, la ville s'étendait à nouveau avec les quartiers Saint-Etienne (aménagé en 1940) et Médina Coura (en 1945) ; Farakan et Diaradougou seront également agrandis.

Les anciens villages de Bindougoussou et de Kounima, jadis situés à l'extérieur du centre urbain, furent ainsi englobés dans la nouvelle enceinte urbaine. Le marché central de la ville fut construit entre 1952-1953 ; auparavant le marché central se tenait sur la place où se trouve la mairie aujourd'hui. L'hôpital central, Sanou Souro, sera construit en 1955 et est situé non loin de la gare ferroviaire. Ainsi, un centre commercial s'érigea progressivement aux alentours de la gare ferroviaire, formant le cœur de la ville actuelle. Ces deux photographies ci-dessous (Figure n° 17 et 18) datant de 1969 permettent de se faire une idée sur l'ambiance générale de l'époque autour du centre commercial. Sur la Figure n°17, on peut observer des vendeuses ambulantes transportant sur la tête des bassins remplis probablement de mangues, de cola ou de karité. On voit également en arrière-plan des femmes, un groupe d'hommes arrêtés à côté de charrettes. Il s'agit de dockers en attente de clients. Les dockers étaient spécialisés dans le transport des marchandises sur des charrettes et même souvent sur la tête moyennant une certaine somme d'argent. Cette activité était exercée à l'aide de la force physique car ils utilisaient très rarement des animaux de trait (les ânes ou les chevaux).

**Figure n° 17** - Photographie du centre commercial : rue longeant le marché.



**Source :** Yola V. W.-V., « Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville », op. cit., p. 88.

On aperçoit également en fond de scène sur la même Figure n°17, un nombre important de voitures. Ces voitures devaient certainement être la propriété de certains commerçants expatriés (français, libanais, syriens, etc.) ou pour des fonctionnaires de la municipalité. Quant à la Figure n°18, elle présente la rue commerçante entre la mairie et le marché. Cette rue est bordée de manguiers et de calceidras procurant un ombrage reposant aux piétons.

**Figure n° 18** - Photographie de la rue commerçante entre la mairie et le marché central bordée de manguiers et de calceidras géants.

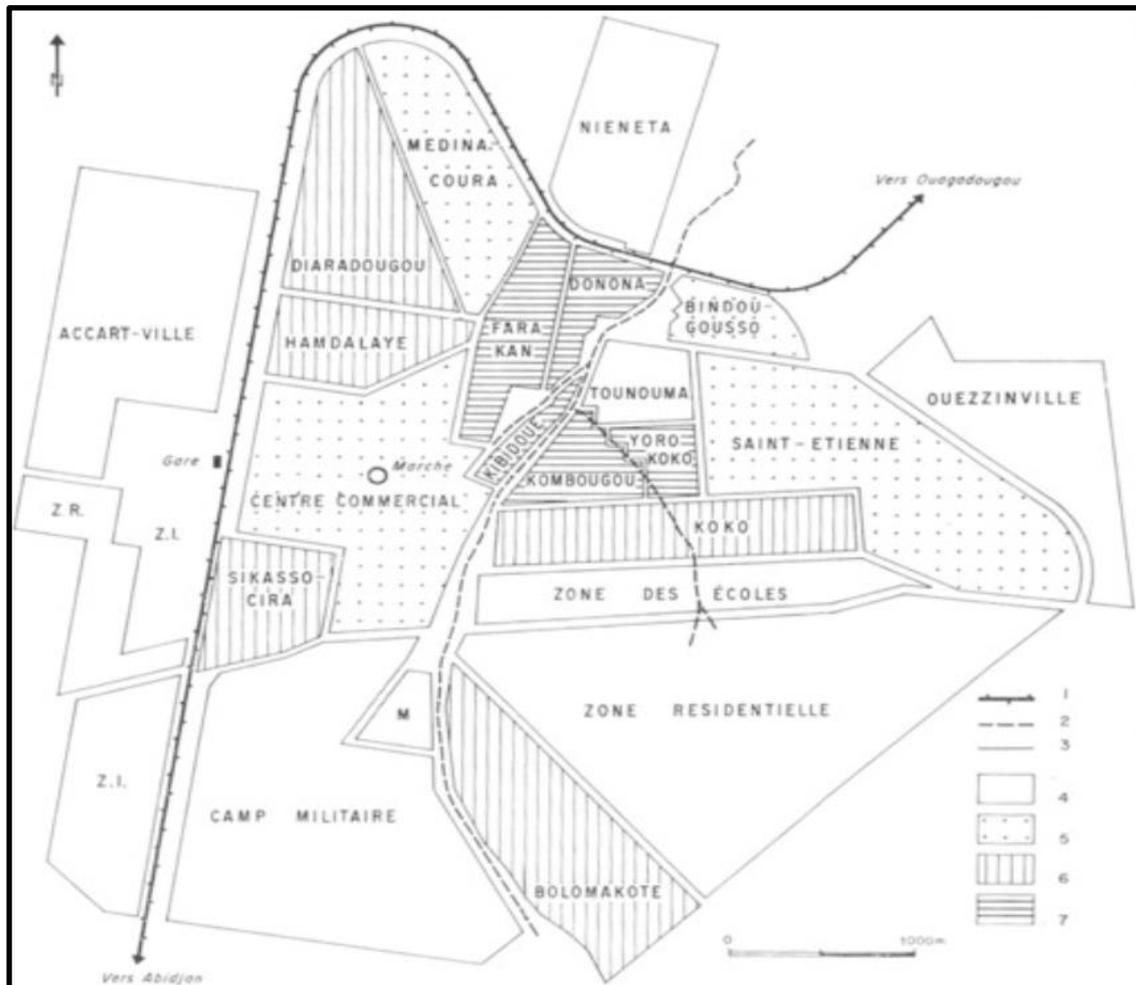


**Source :** Yola V. W.-V., « Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville », op. cit., p. 88.

Les bâtiments de plus en plus construits « en dur » contrastaient avec les cases traditionnelles construites en pisé. En 1955, on assistait à la création d'une nouvelle zone industrielle de 60 hectares aménagée le long de la voie ferrée en remplacement de l'ancienne zone qui datait de 1923. De nouveaux quartiers furent aussi progressivement construits : Accart-Ville commencé en 1954, la Zone des Écoles en 1958, Ouezzin-ville en 1963 et Nieneta en 1965. Ci-dessous, nous proposons une carte (Figure n° 19) de la ville de Bobo-Dioulasso datant de 1969.

Cette carte permet d'apprécier le niveau d'aménagement urbain de l'ensemble des quartiers (lotis et non-lotis) de la ville à cette époque. On y aperçoit également la gare ferroviaire située à l'Ouest de la ville et marquée comme étant une zone encore non-lotie.

**Figure n° 19** - Carte de la ville de Bobo-Dioulasso datant de 1969.



**Légende de la carte :** 1. Voie ferrée. – 2. Marigot. – 3. Limite des quartiers – 4. moins de 2 000 habitants au km<sup>2</sup> – 5. de 2 000 à 6 999 habitants au km<sup>2</sup> – 6. de 7 000 à 9999 habitants au km<sup>2</sup> – 7. plus de 12 000 habitants au km<sup>2</sup>. – Z.I. Zone industrielle. – M. Mission catholique.

**Source :** Yola V. W.-V., « Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville », op. cit., p. 91.

Les quartiers les plus anciens de la ville constituent de nos jours le cœur même du centre-ville ayant à son extrémité Sud, la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, située à la jonction entre les secteurs Sikasso Cira et Accart-ville. Il est important également de souligner l'impact de la construction du Chemin de fer Mossi sur l'enclenchement du processus d'urbanisation rapide de la cité bobolaise. En effet, le début des travaux de construction de ce nouveau tronçon de chemin de fer a conduit l'administration coloniale à entreprendre de nombreux travaux d'édilité sur

financement des fonds de crédit du FIDES<sup>45</sup>. Ces travaux portaient notamment sur la voirie, l'adduction d'eau, l'assainissement, l'électrification et la topographie de la ville. Ils ont posé les bases de l'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso et en ont fait l'une des cités les plus modernes du pays. Le plan FIDES 1949 chapitre 22/I a permis d'assurer la construction d'une adduction d'eau de la ville dotée d'un réservoir de 1 400 m<sup>3</sup> dont la station de pompage est située à 17 km de la ville. Des postes d'adduction furent installés dans le nouveau lotissement de la Gare au bénéfice des cheminots vivants dans ce quartier. Les programmes du plan FIDES de 1949-1953 et 1953-1957 ont permis la construction d'une centrale électrique moderne et la constitution d'un réseau de distribution dès 1952. De nombreuses rues, toutes orientées vers le centre-ville et notamment vers la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, furent également bitumées sur financement du FIDES et du budget communal à partir de 1952 si bien que dès 1956, la ville possédait plus de 12 660 mètres de voies bitumées. Durant la même période, un important réseau de fossés évacuateurs et de fossés collecteurs des eaux météorologiques fut installé dans la ville. Ainsi, jusqu'au début des années 1960, on peut dire que le schéma d'urbanisation de la ville fut élaboré autour du complexe ferroviaire avec l'espoir d'un futur développement de la gare.

La ville de Bobo-Dioulasso est érigée en commune mixte en 1954. En 1960, ayant été supplantée par la ville rivale de Ouagadougou préférée par l'administration coloniale pour devenir la nouvelle capitale politique de la Haute-Volta indépendante, Bobo-Dioulasso est érigée en commune urbaine, statut qu'elle occupa jusqu'en 1993. A cette époque, on comptait cinquante à soixante ethnies provenant de toute l'Afrique occidentale qui cohabitaient harmonieusement à Bobo-Dioulasso. L'afflux des nouveaux arrivants dans la capitale économique burkinabè a entraîné une prolifération des quartiers dits « non-lotis », contraignant les autorités municipales à revoir leurs plans de développement urbain au début des années 1990. La carte ci-dessous (Figure n°20), permet d'apprécier le niveau d'aménagement urbain de l'ensemble des quartiers (lotis et non-lotis) de la ville en 1987. On y aperçoit également la gare ferroviaire située à l'Ouest de la ville et marquée comme étant une zone encore non-lotie.

---

<sup>45</sup> ANOM, 2 TP 239.

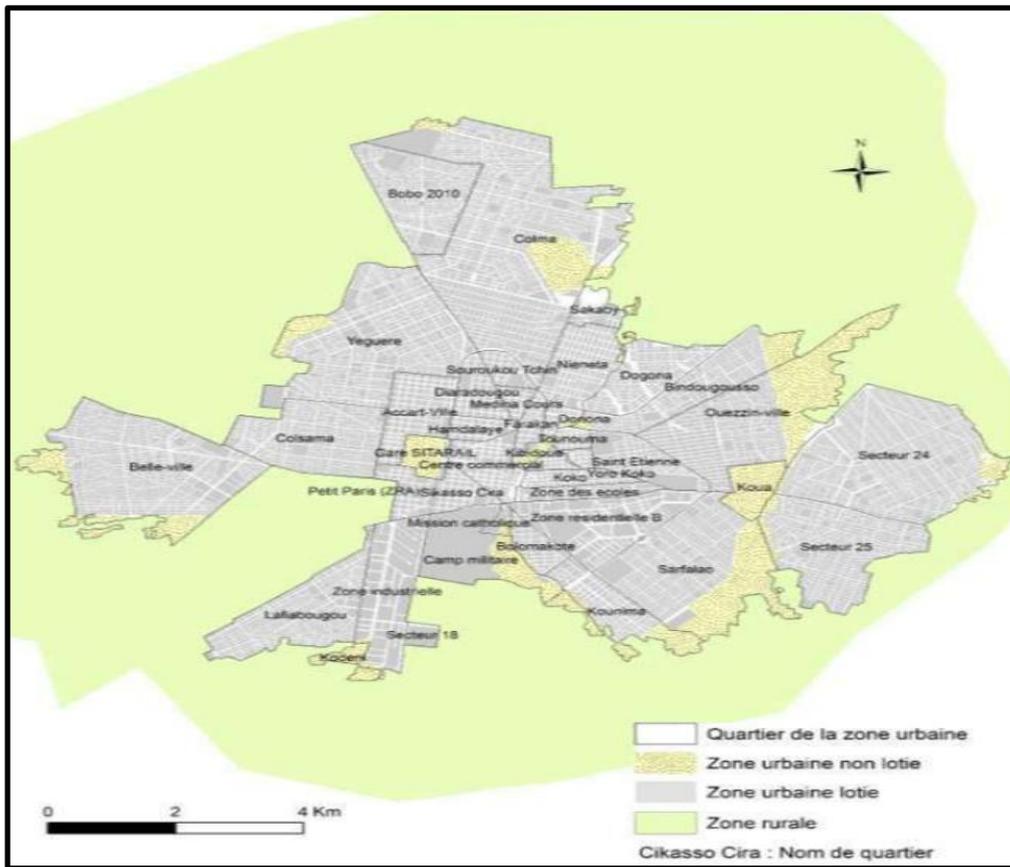
Figure n° 20 - Carte de la ville de Bobo-Dioulasso datant de 1987.



Source : Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé... », op. cit., p. 80.

La troisième phase d'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso s'est déroulée dans l'entre période 1993-2009. Elle a débuté avec l'adoption de la loi n° 006/93/ADP du 12 mai 1993. Cette loi consacra à la commune de Bobo-Dioulasso un statut particulier. Suivant les termes de l'article 2 de cette loi, la commune de Bobo-Dioulasso fut organisée en trois arrondissements : Dô ; Dafra ; Konsa. La ville regroupait alors vingt-cinq secteurs. La carte ci-dessous (Figure n°21), permet de découvrir le niveau d'aménagement urbain de l'ensemble des quartiers (lotis et non-lotis) de la ville en 2007 et le tableau suivant (voir ci-dessous Figure n°22) renseigne lui sur la liste des secteurs et le nombre de parcelles produites à Bobo-Dioulasso entre 1929 et 1993.

Figure n° 21 - Carte de la ville de Bobo-Dioulasso datant de 2007.



Source : Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé... », op. cit., p. 89.

Figure n° 22 - Tableau d'évolution de la production de parcelles à Bobo-Dioulasso de 1927-1993.

Evolution de la production de parcelles à Bobo

Secteurs/quartiers	Années	Nombre
Secteur I		
Hamdalye	1929	183
Farakan sud	1945	138
Donona sud	1930	252
Centre commercial	1932	328
Kibidoué		
Mission		
Secteur II		
Médina coura	1945	435
Diaradougou	1930	366
Farakan nord	1945	164
Dogona nord		184
Secteur III		
Tounouma		71
Yorokoko	1930	90
Komlaougou	1930	145
Secteur IV		
Koko	1929	112
Zone des écoles	1958	214
Secteur V		
Zone résid B	1927	631

Secteur VI		
Bolomakoté	1995	689
	1967	30
Kouinima	1985	995
Secteur VII		
Camp militaire	1906	1
Secteur VIII		
Sikasso Cira	1924	202
Secteur IX		
Accart ville sud gare	1934	642
Zone résid A	1965	358
Secteur X		
Accart ville nord	1954	696
Végéré	1982	621
	1999	400
Secteur XI		
Colma	1976	2291
	1992	1670
	1995	600
Secteur XII		
Niénéta	1965	1450
Sakabi		
Secteur XIII		
Dogona	1991	2244

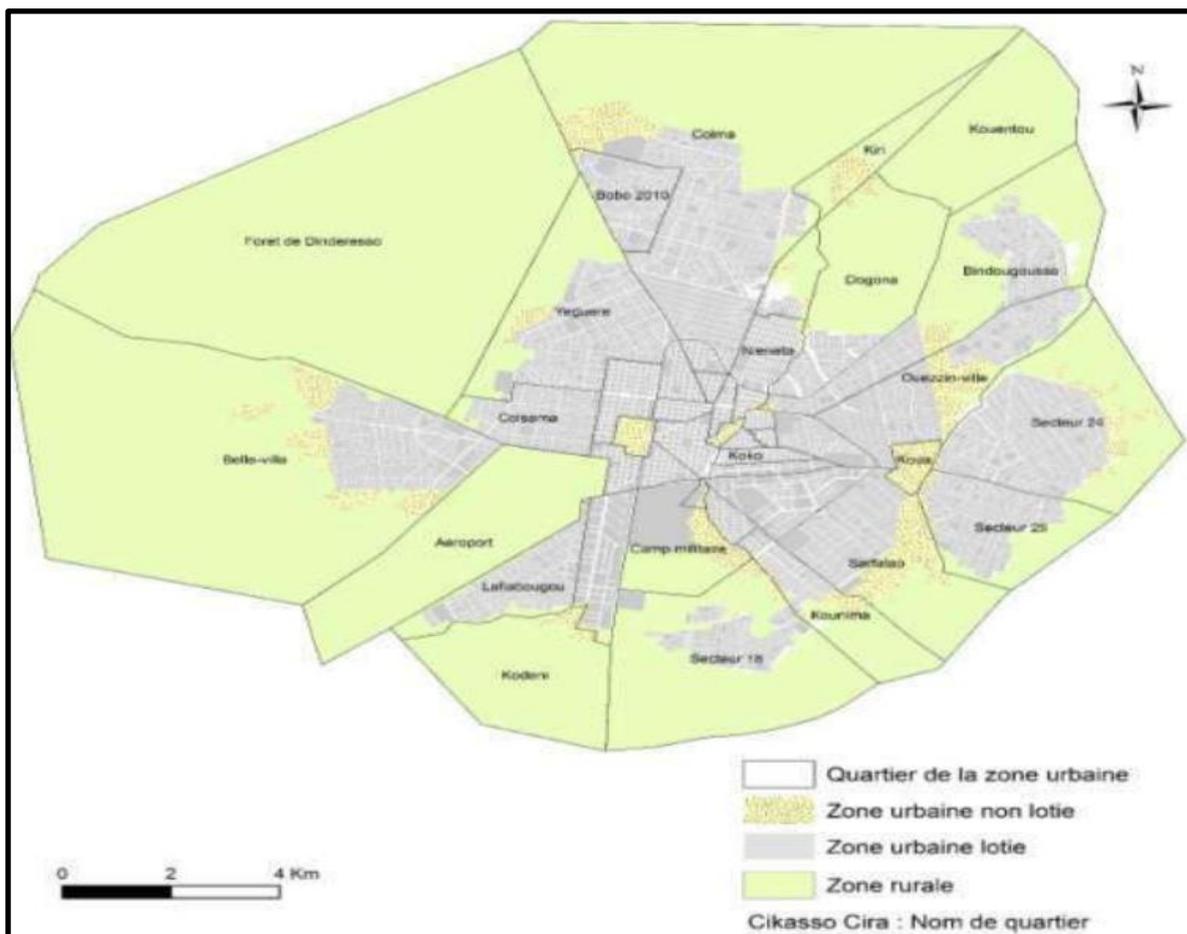
Secteur XIV		
Bindougouso	1945	1042
	1986	1383
Secteur XV		
Ouezzin ville	1963	1042
	1986	986
Secteur XVI		
St Etienne/Tounouma	1940	2264
Lycée Ouezzin	1958	478
Secteur XVII		
Sarfalao	1986	4472
Secteur XX		
Aéroport	1944	
Lafiabougou	1986	3217
Secteur XXI		
Colsama	1985	3799
	1988	3000
Secteur XXII		
Zone de Dindéresso	1989	2319
	1995	300
Secteur XXIV		
	1998	3100
Secteur XXV		
Zone safari	1993	2565
<b>Total général</b>		<b>46169</b>

Source : DASU/DGTUF et Direction Régionale de l'Urbanisme

Source : OCDE, « L'économie locale de Bobo-Dioulasso », rapport réalisé par l'Institut de Recherche pour le Développement, janvier 2000, p. 12.

La quatrième phase d'urbanisation de la ville de Bobo-Dioulasso est cours depuis le 07 novembre 2009. Cette date correspond à l'adoption d'un projet de loi portant découpage des communes urbaines à statut particulier, Bobo-Dioulasso voit ainsi le nombre de ses arrondissements passer de trois à sept et le nombre de ces secteurs de vingt-cinq à trente-quatre. La superficie de la ville de Bobo-Dioulasso fut ainsi multipliée par cinquante-cinq en l'espace d'un siècle. La carte ci-dessous (Figure n°23), permet d'apprécier le niveau d'aménagement urbain de l'ensemble des quartiers (lotis et non-lotis) de la ville en 2012. Au centre de cette carte, la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso se dresse comme une des rares zones encore non-loties situées au sein du centre historique de la ville.

**Figure n° 23** - Carte de la ville de Bobo-Dioulasso datant de 2012.



**Source :** Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé », op. cit., p. 91.

De nos jours, l'hôtel administratif qui regroupe tous les services décentralisés de l'Etat dans la région des Hauts-Bassins<sup>46</sup>, le grand marché central de la ville, les sièges de la police, de la gendarmerie, de la douane, les sièges de la Société Nationale d'Electricité (SONABEL), de l'Office

<sup>46</sup> La ville de Bobo-Dioulasso est à la fois le chef-lieu de la province du Houet et celui de la région des Hauts Bassins. La région des Hauts Bassins a été administrativement créée en 2001.

de l'Eau et de l'Assainissement (ONEA), le palais de justice, le Centre Hospitalier Régional Universitaire Sanou Souro (CHRUSS), le camp militaire, etc., sont tous situés non loin du complexe ferroviaire. On trouve également non loin de la gare ferroviaire, le Centre Muraz<sup>47</sup>, les Pharmacies, le Trésor public, l'Office National des Télécommunications (ONATEL), l'Office National du Tourisme Burkinabè (ONTB), les banques, la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), la Cathédrale, le stade Wobi, le Ciné Sagnon et les principaux hôtels de la ville. Cette zone qui constitue le centre-ville de Bobo-Dioulasso est constituée des anciens secteurs de la ville et représente le principal noyau commercial et administratif de la cité.

### **4.3. Le chemin de fer et le développement du tourisme ferroviaire à Bobo-Dioulasso**

La notion de tourisme ferroviaire prend de l'ampleur et occupe une place prépondérante dans les objectifs de développement de la société mixte de gestion du chemin de fer Abidjan-Niger à partir de l'année 1971. C'est aussi en 1971 que le terme « Culture » apparaît pour la première fois dans la dénomination des ministères au Burkina Faso. Il s'agissait d'abord du ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Culture. Mais par la suite, la Culture sera rattachée à d'autres ministères au gré des régimes et des gouvernements (Éducation nationale, Information, Jeunesse, Communication). Ce n'est que pendant la période de la révolution sankariste (1984-1987) qu'un plein ministère de la culture sera mis en place. A titre indicatif, au niveau de la Côte d'Ivoire, il est intéressant de préciser que dès le 08 juin 1971, un nouveau et plein ministère consacré au Tourisme fut créé<sup>48</sup>. Du côté ivoirien, l'objectif était clair et il consistait à faire de ce nouveau secteur une véritable industrie culturelle qui participerait pleinement au développement économique du pays.

Les premiers responsables de la RAN des années 1970 étaient persuadés que le tourisme ferroviaire pouvait être un marché d'avenir pour la société<sup>49</sup>. Ils pensaient que la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta constituaient d'énormes produits touristiques à cause de la diversité de leurs paysages, de l'abondance de leurs richesses naturelles en faune, en forêts et savanes, en fleuves, et rivières, en lacs naturels, etc. Par ailleurs, le tourisme ferroviaire semblait être une bonne offre aux exigences d'une clientèle touristique majoritairement européenne qui venait dans ces pays, pour apprécier le folklore local et découvrir les traditions culturelles ancestrales dans une grande chaleur humaine. Les avantages de ce type de tourisme proposé par la RAN étaient nombreux. Le voyage en train pouvait permettre aux visiteurs étrangers de vivre des expériences inoubliables, et de s'intégrer le

---

<sup>47</sup> Lors des indépendances, le Centre MURAZ est devenu le siège de l'Organisation de Coordination et de Coopération pour la Lutte contre les Grandes Endémies (OCCGE) qui regroupait huit (8) pays francophones de l'Afrique de l'Ouest. Le laboratoire du paludisme du Centre MURAZ avait été érigé en Centre de référence de la chimiorésistance du paludisme. Source : Site officiel du Centre Muraz. Consulté le 21 décembre 2021.

URL : <https://www.centre-muraz.bf/le-centre-muraz/historique>

<sup>48</sup> *La voie*, n° 13, Mars-Avril, 1972, pp. 9-10.

<sup>49</sup> *La voie*, n° 2, juin 1978, p. 22.

temps d'un moment, dans le vécu quotidien et réel des populations locales. Le parcours en train était également ponctué de sites touristiques très diversifiés, de paysages très changeants et la société ferroviaire avait veillé à créer une chaîne hôtelière le long de la ligne. Ces établissements hôteliers appelés les « RANHOTELS » au nombre de cinq<sup>50</sup> constituaient des réceptifs à 4 étoiles. Ils étaient gérés par un Département Hôtelier disposant d'un total de 250 agents dont l'objectif principalement était d'assurer au quotidien l'accueil et le confort de ses hôtes. La ville de Bobo-Dioulasso devait jouer un rôle central dans cette politique de développement touristique de la RAN comme en témoigne le passage suivant :

L'étape de Bobo-Dioulasso est la plus intéressante du reste, car de là, ce sera la découverte dans un rayon maximum de 80 à 100 km, de beaucoup d'éléments constitutifs du potentiel touristique de la Haute-Volta. Village traditionnel de Koumi, la mare aux hippopotames, village Troglodyte de Koro, la source de Cou et le Lac de Tingréla très célèbre sont assurément quelques-unes des potentialités touristiques de la Côte d'Ivoire et de Haute-Volta qu'à son passage, la voie ferrée caresse et qu'elle offre à peu de frais aux Touristes de tous horizons mais singulièrement à nos amis européens parce que les plus fréquents chez nous et désireux de découvrir les deux pays desservis par la RAN.<sup>51</sup>

La politique de promotion touristique de la RAN, au regard de l'intérêt manifeste des deux Etats vis-à-vis de ce secteur, a consisté en l'élaboration de projets et de plans d'investissements à long terme. Ainsi, le plan décennal 1971-1980, prévoyait, la modernisation de la voie, l'amélioration des méthodes de gestion et de promotion des hommes, la construction d'infrastructures hôtelières modernes et l'acquisition de matériels roulants neufs pour garantir un meilleur confort qualité/prix aux voyageurs à une époque où la forte concurrence routière était prévisible<sup>52</sup>. Grâce à ce plan d'investissement d'une valeur de 23 milliards de francs CFA, la RANHOTEL de Bobo-Dioulasso connut une première extension entre 1971-1972. En 1949, grâce au soutien du FIDES, un buffet-hôtel à destination des voyageurs européens et du personnel cadre de la régie voyageant sur la ligne fut construit à Bobo-Dioulasso<sup>53</sup>. A l'époque, la gare de Bobo-Dioulasso constituait toujours le terminus provisoire de la ligne. Ce buffet-hôtel constituait au lendemain de la période coloniale l'un des espaces hôteliers les plus modernes au sein de la ville de Bobo-Dioulasso. Suite à la première et à la deuxième (1978) extension de la RANHOTEL de Bobo, l'établissement hôtelier, doté de ses 38 chambres dans un décor authentiquement africain, était devenu de loin le plus

---

<sup>50</sup> On les trouvait dans les villes principales suivantes : Abidjan, Dimbokro et Bouaké en Côte d'Ivoire et Bobo-Dioulasso et Ouagadougou dans la partie burkinabè.

<sup>51</sup> *La voie*, n° 2, juin 1978, p. 23.

<sup>52</sup> RAN, « Une seule régie au service de deux Etats », op. cit., p. 81.

<sup>53</sup> ANOM, 246 APOM 1 portant sur l'évolution politique du cercle de Bobo-Dioulasso.

moderne dans les années 1980. Des milliers de voyageurs européens et africains y ont séjourné entre 1960-1989. L'acquisition des trains des trains *Bélier*, *Gazelle* et *Antilope* participait à cette politique de promotion du tourisme par rail entreprise par la société (voir Figure 24 ci-dessous). Mais avec la dislocation de la RAN en 1989, suivie par la privatisation de la ligne à partir de 1995, les espoirs de développement d'un tourisme ferroviaire furent totalement enterrés. Le groupe Bolloré préféra maximiser ses efforts sur le transport du fret au détriment de celui des personnes. Tous les établissements hôteliers de la RAN furent privatisés. Les perspectives de développement du tourisme sur rail le long de la ligne Abidjan-Niger furent ainsi totalement effacées. Une réflexion plus approfondie sur ce thème mériterait d'être faite dans de futurs travaux de recherche.

**Figure n° 24** - Photographie montrant une vue intérieure de la voiture première classe du train « Gazelle » remplie de touristes Européens.



**Source de l'image :** RAN, « Une seule régie au service de deux Etats », op., cit., p. 64.

La ville de Bobo-Dioulasso, considérée comme étant la capitale de l'Ouest burkinabè, constitue un haut lieu d'attraction humaine, d'expansion économique et commerciale et un centre d'importance sous-régionale. La conquête coloniale de la ville date de l'année 1897 mais le récit de fondation de la ville remonte au XIe siècle de notre ère. Cette cité qui fut avant la période coloniale un important centre commercial à cause de sa localisation sur les anciennes routes caravanières transsahariennes, connaîtra un développement spectaculaire au cours du XXe siècle faisant d'elle l'une des villes les plus prospères du pays. L'arrivée du chemin de fer à Bobo-Dioulasso en 1934 a représenté un véritable espoir de développement pour le pays. L'installation de la gare ferroviaire a entraîné l'implantation d'unités industrielles au sein de la ville. Elle a également favorisé l'adoption de projets d'aménagement et d'urbanisation à Bobo-Dioulasso. L'emplacement de la gare ferroviaire a déterminé la constitution d'un noyau central regroupant les sièges des institutions

municipales et nationales, tous situés aux environs de la gare ferroviaire. Incontestablement, la présence du chemin de fer a favorisé l'arrivée et l'installation massive de nouvelles populations au sein de la ville. Cette augmentation de la démographie a entraîné une extension exponentielle de la superficie de la ville qui fut multipliée par cinquante-cinq en l'espace d'un siècle. Après avoir exploré tous les contours du rôle majeur joué par la gare ferroviaire dans le développement de la ville de Bobo-Dioulasso, nous allons maintenant étudier l'histoire de la construction du patrimoine de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso.



# CHAPITRE 3 : ÉTAT DES LIEUX DU PATRIMOINE FERROVIAIRE BURKINABÈ ET HISTOIRE DE LA CONSTRUCTION DU COMPLEXE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO

---

## **Abstract**

This chapter includes two lines of inquiry. In the first section, we describe the state of the Burkinabe railway heritage, which is made up of stations, administrative buildings, warehouses, rails, bridges, hotels, monuments, etc. We also present the institutional actors such as the Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire Burkinabè and the Ministry of Culture who are involved in heritage management in the country. In addition, we critically reflect on Burkina Faso's railway heritage through the concepts of "sociological refusal" and "crude heritage" developed by the historian Ki Léonce. These concepts allow for a better understanding of the importance of railway heritage in the context of Burkina Faso. In the second part of our study, we discuss the history of the construction of the various components of the Bobo-Dioulasso railway complex. We also provide a very detailed description of the station building, which is of exceptional architecture and is considered one of the most beautiful colonial railway stations in West Africa.

Le patrimoine industriel burkinabè s'est enrichi au cours du XXe siècle avec la construction de la ligne Abidjan-Niger dont la présence va favoriser l'installation de nombreuses usines dans les grands centres urbains du pays. De nos jours, le patrimoine ferroviaire constitue l'un des pans les plus importants de cette catégorie de patrimoine. Dans cette partie de notre réflexion nous allons dresser d'une part un état des lieux du patrimoine au Burkina Faso et d'autre part nous aborderons l'histoire de la construction des infrastructures ferroviaires du complexe de la gare de Bobo-Dioulasso.

## **1. Etat des lieux du patrimoine ferroviaire au Burkina Faso**

### **1.1. Réflexions générales sur le patrimoine ferroviaire burkinabè**

Le patrimoine ferroviaire est une part très importante du patrimoine industriel burkinabè. Il est riche et diversifié dans sa composition et dans ses formes d'expression.

Au Burkina Faso, l'histoire particulière de la construction du chemin de fer Abidjan-Niger qui fut marquée par une mobilisation massive des peuples mossé (ou mossi) et les milliers de morts qui furent enregistrés sur les chantiers de construction, font du chemin de fer un patrimoine à la fois de douleur<sup>1</sup> et de fierté. En effet, le patrimoine ferroviaire au Burkina Faso évoque d'abord, les brimades, les exactions et les travaux forcés, pratiques en vigueur pendant la période coloniale et dont les souvenirs sont encore profondément ancrés dans la mémoire collective. Il évoque aussi l'idée du voyage, le voyage vers la Côte d'Ivoire où les conditions de vie étaient beaucoup plus favorables qu'en Haute-Volta. Même si la vocation première du chemin de fer, du point de vue de l'administration coloniale, était principalement le transport des matières premières puis secondairement de la main-d'œuvre employée surtout pour les besoins de la mise en valeur des plantations forestières ivoiriennes, la perception générale de la population tendait à mettre la fonction sociale du chemin de fer au-devant des impératifs économiques. Le patrimoine ferroviaire évoque par ailleurs, un sentiment de fierté ; fierté parce que pendant la période de gestion postcoloniale du chemin de fer jusqu'à la privatisation de la ligne, les trains ont assuré pleinement leur fonction sociale en cherchant à faciliter premièrement, la mobilité des personnes sans pour autant négliger celle des marchandises. Entre 1960-1989, la Régie Abidjan-Niger était le premier employeur du pays, un sentiment de reconnaissance avait remplacé les souvenirs des souffrances passées et le chemin de fer jouissait d'une véritable identification sociale car la fonction de cheminot était l'une des plus prisées de l'époque. Pendant la courte période révolutionnaire sankariste (1983-1987), le projet de la « Bataille du rail » entamée en février 1985 et qui permis au

---

<sup>1</sup> Ki L., « Le patrimoine ferroviaire burkinabè », op. cit., p. 128-129.

rail de parvenir dans la ville de Kaya fut également le moment d'une prise de conscience populaire du rôle stratégique que pouvait jouer le chemin de fer dans le développement social et économique du Burkina Faso. En rappel, le projet de la « Bataille du rail » a connu la participation massive et volontaire de plusieurs milliers de burkinabè sur les chantiers de construction. Mais, avec la privatisation du chemin de fer depuis l'année 1995 et suivi immédiatement par une diminution brusque du transport-voyageur au profit du transport du fret, on assiste à un véritable désenchantement des populations vis-à-vis du chemin de fer. Aux sentiments de fierté et d'identification nationale des dernières décennies, ont pris place un véritable sentiment d'incompréhension, voire de rancœur, au sein surtout des familles des anciens cheminots. Lors de la privatisation du chemin de fer, des milliers de travailleurs du chemin de fer burkinabè furent licenciés ou contraints à la retraite anticipée. Le même sentiment d'incompréhension anime les populations des localités rurales traversées par la voie ferrée. Dans ces localités où jadis faisaient escale les trains, de nos jours les populations locales observent de loin ces trains passés. Ces localités avaient par le passé connu un afflux massif des populations commerçantes venues des villes intérieures du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire et même du Mali. Ces nouveaux arrivants s'étaient installés dans ces localités et vivaient directement des activités commerciales liées à l'arrêt des trains dans ces localités. Cependant, de nos jours, avec la fermeture de ces gares (15 gares fermées sur un total de 26), on assiste à des conflits fonciers dans plusieurs localités entre les descendants des nouveaux arrivants et ceux des populations autochtones. Ce fut probablement au regard de toutes ces considérations, que l'historien burkinabè Ki Léonce dans sa tentative d'identification des difficultés liées à la reconnaissance du patrimoine ferroviaire burkinabè à élaborer un nouveau concept qu'il appela « refus sociologique »<sup>2</sup> du chemin de fer. Ce « refus sociologique » s'est matérialisé au fil de l'histoire politique nationale et de celle de la gestion du chemin de fer à travers cette dialectique des sentiments (douleur-fierté) liés à la perception du patrimoine ferroviaire car le poids de cet héritage colonial est encore très lourd<sup>3</sup>.

Un autre concept qui nous semble très intéressant est le concept de « patrimoine rustre »<sup>4</sup>. Nous empruntons ce concept à Ki Léonce dans le cadre de notre analyse car, ce concept est toujours d'actualité au Burkina Faso, bien qu'une dizaine d'années soit maintenant écoulée depuis la première publication de son article. Pour l'auteur, le patrimoine ferroviaire burkinabè, exception

---

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *Belgeo*, n°2 | 2007. Mis en ligne le 10 décembre 2013, consulté le 08 août 2022. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11266> ; DOI : 10.4000/belgeo.11266, p. 3.

<sup>4</sup> Ibid.

faite aux gares ferroviaires, est rustre parce qu'il ne présente aucun trait de beauté aux yeux des burkinabè. Pour mieux comprendre le point de vue de l'auteur examinons les lignes suivantes :

D'une part, le caractère rustre des vestiges ferroviaires cadre très mal avec la conception du beau, autrement dit, ils ne peuvent aucunement être une source possible de satisfaction des « sens ». D'autre part, l'immensité des espaces urbains qu'occupent ces artéfacts s'intègre mal dans les politiques d'urbanisation. Ainsi, au mépris des citadins pour ce patrimoine, qui transforme les alentours des gares en dépotoir et en toilettes, vient se greffer la défiguration (pour des raisons urbanistiques ou, dirons-nous, fantaisistes) de certaines gares, telle la gare de Ouagadougou. Pour la petite histoire, la reconstruction de la gare de Ouagadougou illustre parfaitement les cas de vandalisme culturel. Dans un premier temps, le bâtiment de style soudanien fut rasé au profit d'un amoncellement de béton. Un tel comportement s'inscrit en faux contre la charte de Venise qui stipule qu'il « est de notre devoir de les [les artéfacts ferroviaires] transmettre dans la pleine richesse de leur authenticité »<sup>5</sup>

Ainsi, pour Ki Léonce, le manque de beauté des artéfacts ferroviaires, lié à la vastitude des espaces que ces matériels occupent au sein des villes et les entraves que la présence de ces infrastructures provoquent dans l'élaboration des plans d'urbanisation des villes traversées, contribuent à diminuer le prestige et l'acceptabilité des artéfacts ferroviaires en tant composant à part entière du patrimoine au Burkina Faso. Il est indéniable que les infrastructures ferroviaires ont marqué par des traces très structurantes, les paysages urbains et ruraux burkinabè et cela rend souvent difficile le travail des urbanistes. Toutefois, nous pensons qu'en contexte spécifiquement burkinabè, l'histoire de la construction du chemin de fer, prime sur toutes les autres considérations. Le souvenir douloureux de la construction du chemin de fer qui est encore très vif dans la conscience populaire mêlé au sentiment d'incompréhension, de surprise, voire de rancœur, lié à la privatisation du chemin de fer, font d'office des infrastructures ferroviaires un patrimoine. Car « le patrimoine est [d'abord] ce qui est défini comme tel par un collectif d'acteurs sociaux »<sup>6</sup>. Aussi, la valeur patrimoniale d'un ouvrage d'art ne saurait être liée uniquement à son aspect physique. Il nous semble ici, que l'aspect immatériel du patrimoine ferroviaire burkinabè occupe une place centrale dans le processus de sa reconnaissance. L'aspect historique renvoie, en effet, aux souvenirs, à une dimension symbolique, à une vision presque imagée du chemin de fer. Cette perception est la plus importante, elle constitue la clé de lecture et de compréhension du patrimoine ferroviaire burkinabè et de tous ses artéfacts encore visibles aujourd'hui.

---

<sup>5</sup> Ibid, pp. 129-130.

<sup>6</sup> Ibid, 128.

Enfin, on peut également ajouter que la présence du chemin de fer a contribué à l'apparition de nouveaux paysages de spécialisations. Ces nouveaux paysages de spécialisation sont des phénomènes qui apparaissent spécialement dans les petites localités dotées d'une gare moyenne ou de simples points d'escale ferroviaire. Il s'agit donc d'un phénomène qui est essentiellement lié à la présence de la voie ferrée et plus directement à l'arrêt du train dans ces localités. Nous essayerons de décrire quelques cas à titre illustratifs.

A Toussiana, une petite localité située à mi-chemin entre Banfora et Bobo-Dioulasso, une forte spécialisation dans la production des fruits apparaît. Des vergers de manguiers, d'anacardiens, des bananeraies, des orangers, des avocatiers, s'étendant sur plusieurs dizaines d'hectares<sup>7</sup> occupent l'espace. L'activité se développe à tel point que la petite localité était devenue la première productrice des fruits dans le pays, écoulant ces productions jusqu'à Ouagadougou et Abidjan à travers le train. Une partie de ses productions était même exportée vers la France.

A Siby, une petite commune rurale située dans la province des Balé, s'est développée une spécialisation dans la vente des volailles et des œufs.

A Koudougou, qui était une ville de moindre importance, une spécialisation dans la vente de la viande de cabris, moutons et de bœufs se développe dès l'arrivée du chemin de fer en 1953. La ville devient ainsi championne dans la vente du bétail exporté essentiellement vers la Côte d'Ivoire où l'élevage y est très peu développé pour diverses raisons. L'activité fait très vite la réputation de la ville pendant l'époque coloniale en attendant le développement de nouvelles activités, notamment industrielles, pendant la période postcoloniale à la faveur de l'existence de la voie ferrée.

Les villages de Pompoi, Batondo, Zamo, Bingo, etc., se spécialisent également dans la production des cultures maraîchères telles que les oignons, les tomates, les carottes, le haricot vert, les choux, les aubergines, les pommes de terre, etc<sup>8</sup>. Les villages environnants ces différentes localités se spécialisèrent aussi dans la production de ces types de cultures et deviennent des centres d'approvisionnements via le chemin de fer des grands centres urbains du pays. Une partie de leur production est aussi exportée vers la Côte d'Ivoire. Cependant, lorsque le chemin de fer fut privatisé et que les points d'escale de la plupart de ces localités furent fermés, cette activité subira un grand coup. L'acheminement des productions par voie terrestre étant très difficile à cause de l'absence des routes ou à cause de leur très mauvais état.

---

<sup>7</sup> Propos de Ouédraogo Adama, commerçant installé à Toussiana. Extrait du documentaire réalisé par la SOPAFER-B, s.d., 106 min.

<sup>8</sup> Ibid, Propos de Coulibaly Fatogoma, ancien conducteur de train à l'époque de la RAN et de la SCFB.

Dans la ville de Kaya, on constate aussi un développement à un court temps (1988-1994) avec l'arrivée du chemin de fer. Kaya est la ville par excellence de l'élevage des bovins et de la production des cuirs du Burkina Faso. Le chemin de fer devait favoriser la croissance de cette ville mais malheureusement l'exploitation du tronçon sera très vite abandonnée suite à la privatisation du réseau, car jugée peu rentable.

## **1.2. Acteurs institutionnels du patrimoine industriel et ferroviaire au Burkina Faso**

### **1.2.1. Les institutions ministérielles et les collectivités territoriales dans la gestion du patrimoine**

Au Burkina Faso, on trouve différents ministères dont les champs d'action touchent aux questions liées à la gestion du patrimoine culturel. Il est très souvent difficile de délimiter de justes frontières entre ces différents services ministériels. Nous pensons que cette multiplicité des acteurs ministériels intervenant dans la gestion du patrimoine n'est pas de nature à favoriser une meilleure promotion du patrimoine culturel du pays.

Le principal acteur dans le domaine du patrimoine au Burkina Faso est le Ministère de la culture<sup>9</sup> des arts et du Tourisme. Les attributions de ce Ministère sont fixées par le décret n°2016-006/PRES/PM/SGG-CM du 8 février 2016. Ce Ministère est chargé entre autres :

- De l'inventaire, de la promotion, de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine culturel national ;
- De la création et de la diffusion des produits de l'artisanat d'art et des arts plastiques; de la réhabilitation, de la rénovation, de l'entretien et de la protection des sites touristiques ;
- De la promotion et de la commercialisation des produits de la faune en relation avec le ministère chargé de l'environnement ;
- De la prise en compte des études et notices d'impact sur l'environnement dans les projets et programmes de développement.

Les structures centrales du Ministère de la culture chargées du patrimoine sont :

- La Direction générale du patrimoine culturel (DGPC) : Elle a pour missions d'assurer l'inventaire, la protection, la sauvegarde et la valorisation du patrimoine culturel matériel et

---

<sup>9</sup> Il faut noter que c'est en 1971 que le terme « Culture » est apparu dans la dénomination des ministères. Il s'agissait du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Culture. Depuis lors, la Culture est rattachée à d'autres ministères au gré des régimes et des gouvernements (Éducation nationale, Information, Jeunesse, Communication). C'est pendant la période sankariste qu'est mis en place pour la première fois un plein ministère dédié à la culture. On note qu'entre 1971-2002, pour un total de 18 gouvernements seuls 03 ministères furent pleinement dédiés à la culture au Burkina Faso.

immatériel. Elle contribue également à la valorisation de la diversité des expressions culturelles ;

- La Direction des sites classés patrimoine mondial (DSC PM) : Elle a pour mission la conservation et la gestion des sites et biens nationaux inscrits sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Organisation des Nations Unies pour la Culture et l'Éducation (UNESCO).

Un autre grand acteur du domaine patrimonial au Burkina Faso est le Ministère de l'environnement, de l'économie verte et du changement climatique<sup>10</sup>. Ce ministère est chargé entre autres :

- De la constitution, du classement, de la conservation, de l'aménagement et de la gestion du patrimoine forestier national ;
- De la constitution, du classement, de la conservation et de la gestion des réserves des parcs nationaux, des réserves de faune et des réserves analogues en relation avec le Ministère en charge du tourisme ;
- De la valorisation du potentiel faunique ;
- de la réglementation en matière de ressource forestière, faunique, halieutique et du contrôle de son application ;
- de l'élaboration d'une politique nationale en matière d'aménagement des espaces verts et d'embellissement ; de l'élaboration et du contrôle des normes<sup>11</sup>.

Le projet d'inscription du site naturel des parcs W-Arly-Pendjari sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2017 a été piloté de bout en bout par les cadres de ce ministère. Par exemple, lorsque interrogé sur les difficultés rencontrées pendant le processus d'inscription du site, le Directeur Général du patrimoine culturel de l'époque, le Dr Vincent Sedego, répondait : « Ce sont surtout les cadres du Ministère en charge de l'environnement qui ont conduit le processus jusqu'à la proposition d'inscription. Ils sont donc plus habilités à répondre à cette question. Tout ce que je sais, en tant que membre du comité, c'est que l'inscription sur la liste du patrimoine mondial est l'aboutissement d'un très long processus. »<sup>12</sup>. Ces déclarations traduisent le manque de coordination entre les différents acteurs du patrimoine burkinabè.

L'autre acteur et qui n'est pas des moindres, intervenant dans la gestion du patrimoine culturel au Burkina Faso est le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat. Ce

---

<sup>10</sup>Site officiel du ministère de l'environnement, de l'économie verte et du changement numérique. Consulté le 27/12/2021. URL : <https://www.environnement.gov.bf/ministere/organisation>

<sup>11</sup> Ce ministère n'a élaboré aucune norme en matière d'aménagement des espaces verts dans le pays.

<sup>12</sup>Site officiel du ministère de la culture. Consulté le 29/12/2021. [https://www.culture.gov.bf/fileadmin/user\\_upload/stockage/documents/culture-et-tourisme-juin-2018.pdf](https://www.culture.gov.bf/fileadmin/user_upload/stockage/documents/culture-et-tourisme-juin-2018.pdf), page 7.

ministère contribue à la défense et à la promotion du patrimoine culturel burkinabè à travers une de ses structures rattachées. Il s'agit du Salon International de l'Artisanat de Ouagadougou<sup>13</sup> (SIAO). L'artisanat occupe, en effet, une grande place dans le patrimoine national burkinabè.

On compte aussi les collectivités territoriales qui en dehors des acteurs ministériels sont censées constituer de véritables acteurs du monde patrimonial au niveau local.

### **1.2.2. La Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire du Burkina Faso (SOPAFER-B)**

Au Burkina Faso, le patrimoine ferroviaire est géré par la SOPAFER-B<sup>14</sup>. La Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina Faso (SOPAFER-B) est une société publique qui a vu le jour le 1er août 1995 suite à la privatisation du chemin de fer Abidjan-Niger. La société était dotée à sa création d'un capital de 1 000 000 000 de francs CFA. Son siège social était basé à Ouagadougou mais elle avait installé des représentations dans les autres villes. La société est placée sous une tutelle technique assurée par le Ministère des Transports, une tutelle de gestion assurée par le Ministère du Commerce, de l'Artisanat et de la Promotion de l'Entreprise et une tutelle financière assurée par le Ministère des Finances et du Budget. Il s'agit donc d'une triple tutelle. C'est la SOPAFER-B qui avait la lourde charge d'assurer, au nom de l'Etat burkinabè, la supervision de l'exécution correcte du contrat de concession ferroviaire accordé à la société privée SITARAIL. Les grandes lignes de ses missions stipulaient donc clairement un suivi au niveau de la gestion et de l'exploitation de l'ensemble des biens concédés.

Ces missions sont essentiellement les suivantes :

- La gestion administrative et comptable de l'ensemble des éléments formant le Domaine Public Ferroviaire de l'Etat et du Matériel Ferroviaire ;
- L'acquisition et la mise en disposition du concessionnaire de matériel ferroviaire ;
- Le suivi et l'exploitation du service concédé ;
- La maîtrise d'œuvre des travaux relatifs aux infrastructures ferroviaires et aux matériels ferroviaires appartenant à l'Etat ;
- La maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux financés par les fonds publics et ou par le fonds d'investissements Ferroviaires ou tout autre concours financier provenant des partenaires au développement et relative aux infrastructures et au Matériel ferroviaire ;
- L'étude et la réalisation des projets d'infrastructures sur le réseau.

---

<sup>13</sup> Site officiel du SIAO. Consulté le 27/12/2021. URL : <http://www.siao.bf/historique/>

<sup>14</sup> SOPAFER-B, « Convention de gestion entre l'Etat du Burkina et la SOPAFER-B » réalisé pour fixer les termes de l'exécution de la convention de concession de l'exploitation des transports ferroviaires, 1996, p. 2.

Au niveau de son système d'administration, la SOPAFER-B est administrée par un Conseil d'Administration composé des structures fonctionnelles suivantes :

- La Direction de la Société : elle est assurée par un Directeur Général nommé par décret pris en conseil des Ministres ;
- Quatre Directions dépendant de la Direction Générale : ces directions ont à leur tête des Directeurs de services. Chaque Direction coiffe des services placés sous la responsabilité des chefs de service. Ceux-ci pouvant se subdiviser en sections au sein desquelles sont regroupés les Agents ;
- A la Direction Générale sont par ailleurs directement rattachés les organes suivants : le Service Audit Interne et Contrôle budgétaire, le Conseiller technique et tous ses agents rattachés et le Secrétariat de Direction composé de ses différents membres. Il est important de préciser que tous ses organes sont placés au même niveau hiérarchique que les autres services.

En dehors du suivi de la bonne gestion du patrimoine ferroviaire burkinabè par la SOPAFER-B auprès de la société concessionnaire, un comité, appelé Comité de suivi de la convention, a également été mis en place entre les deux Etats, leurs sociétés nationales de gestion du patrimoine ferroviaire et la SITARAIL. La présidence de ce comité de suivi était assurée de façon rotative entre les deux Etats. Le comité était composé d'un total de huit membres répartis selon les quotas suivants :

- L'Autorité Concédante :
  - 1 représentant pour l'Etat du Burkina Faso ;
  - 1 représentant pour l'Etat de la Côte d'Ivoire.
- Les Sociétés de Patrimoine :
  - 1 représentant pour la SOPAFER-B ;
  - 1 représentant pour la SIPF.
- Le Concessionnaire :
  - 4 représentants.

Le comité était l'organe auquel il fallait recourir pour le règlement de tout conflit d'intérêt, le traitement de toute demande, par un autre opérateur, d'utilisation des infrastructures ferroviaires, toute demande de révision d'un contrat, toute difficulté d'interprétation d'une ou de plusieurs dispositions de la convention de concession et de façon générale toute autre forme de révision ou modification de la convention.

La convention de concession de la ligne Abidjan-Niger signée en 1995, prévoyait aussi la création d'un fonds d'investissement ferroviaire. Ce fonds devait essentiellement servir au financement des projets de renouvellement ou d'entretien de la ligne. Un comité de gestion de ce fonds avait donc été mis en place. Ce comité était composé dès le départ de deux représentants de l'Etat burkinabè, de deux autres représentants de l'Etat ivoirien et de trois membres représentants la société concessionnaire. Les deux sociétés de patrimoine disposent également de membres observateurs au sein de ce comité. La principale mission du comité consiste à examiner les programmes d'investissements proposés par la SITARAIL au titre du fonds d'investissement ferroviaire, d'ordonner les différentes dépenses et de valider les rapports finaux d'exécution des travaux. Nous proposons dans notre Annexe n°3 un inventaire de l'ensemble des textes constituant le cadre juridique de travail de ces différents acteurs institutionnels. Il serait intéressant d'examiner ces textes.

### 1.3. L'inventaire du patrimoine ferroviaire burkinabè

#### - **Le rail**

Le chemin de fer burkinabè est composé de trois tronçons construits à des périodes historiques différentes reliant le poste frontalier de Yendéré à Ouagadougou. Il s'agit d'une ligne unique de chemin de fer s'étendant sur une longueur totale de 608 Km de voie ferrée. Du plus ancien au plus récent, on compte les tronçons suivants :

- Tronçon Yendéré - Bobo-Dioulasso : construit en 1930 et 1934 d'une longueur totale de 155 Km ;
- Tronçon Bobo-Dioulasso - Ouagadougou : construit entre 1938 et 1954 d'une longueur totale de 350 Km ;
- Tronçon Ouagadougou - Kaya : construit entre 1985-1988 d'une longueur totale de 103 Km.

#### - **Le matériel roulant du chemin de fer burkinabè : les trains et le parc automobile**

Nous ne disposons pas d'informations actualisées sur le parc des locomotives ni sur le parc automobile de la SITARAIL. En raison des difficultés<sup>15</sup> auxquelles sont confrontés tous les chercheurs pour l'obtention d'informations auprès de l'actuel concessionnaire nous sommes dans

---

<sup>15</sup> Ces mêmes difficultés sont signalées par Savadogo Brahim à la page 38 de sa thèse soutenue en février 2021. Il ne mentionne pas d'information actualisée à propos du parc locomotive de la SITARAIL. Toutes nos démarches entreprises auprès de la société SITARAIL à son siège à Ouaga et à Bobo ont été sans suite. Nous avons introduit depuis novembre 2020 plusieurs demandes afin d'avoir accès au site et au personnel pour mener des interviews.

l'obligation de nous résoudre à exploiter les seules données partagées par Ki Léonce<sup>16</sup>, lesquelles données datent de l'année 2001. Ainsi, d'après cet auteur, la société possédait au début du second millénaire 24 locomotives diesel, dont 18 opérationnelles ; 828 wagons marchandises ; 24 voitures voyageurs, dont 20 opérationnelles.

#### - **Les ouvrages d'art : ponts-rails, ponts-routes et viaducs**

Ces ouvrages d'art constitués de ponts et de viaducs ferroviaires ont véritablement introduit des modifications dans le paysage burkinabè. Pendant la saison des pluies (entre mai - octobre) il était pratiquement impossible pour l'administration coloniale de se déplacer à l'intérieur du pays, le territoire étant divisé par trois principaux fleuves<sup>17</sup> (Mouhoun, Nazinon, Nakambé) qui atteignent leur crue pendant toute la période hivernale (Juin-Septembre). Ces nouvelles infrastructures serviront au sens propre comme figuré de ponts, de véritables points de jonction entre les différentes régions du pays. Aujourd'hui encore ces structures monumentales et imposantes faites de béton et d'acier s'imposent dans le paysage immédiat comme une marque de l'histoire, évoquant dans la mémoire des populations riveraines le souvenir du travail forcé. En fait, la route nationale n°1, Ouagadougou-Bobo-Dioulasso-Banfora-Niangoloko-frontière de Côte d'Ivoire est presque juxtaposée à la voie ferrée qui relie le pays à la Côte d'Ivoire.<sup>18</sup>

Il existe deux types de ponts ferroviaires au Burkina Faso. On a les ponts-rails (entre 60 m à 30 m) ou ponts flottants qui surmontent les principaux cours d'eau et les ponts-routes où le train passe en dessous de la route. Un de ces types de ponts, également appelés passages supérieurs, est localisé à Bobo-Dioulasso. Ces ponts-routes sont également qualifiés ironiquement par la population locale de « premiers échangeurs coloniaux » du pays. On trouve également des viaducs, tel que celui situé à la sortie de la ville de Banfora.

#### - **Les usines**

Elles sont principalement au nombre de deux. Il s'agit de :

- La carrière à granite de Koro : il ne s'agit pas véritablement d'une usine, mais plutôt d'une carrière de production de granite concassé servant comme matériau de ballastage. Koro est un village bobo-fing situé à une quinzaine de kilomètres à l'est de Bobo-Dioulasso<sup>19</sup> ;

---

<sup>16</sup> Ki L., « Le patrimoine ferroviaire burkinabè », op. cit., p. 125.

<sup>17</sup> Ces fleuves n'étant pas navigables, il fallait donc utiliser des pirogues pour la traversée.

<sup>18</sup> Voir la carte montrant les villes traversées par le chemin de fer et la route de Niangoloko à Ouagadougou proposée par Savadogo B., « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou », op. cit., p. 47.

<sup>19</sup> SCFB, « Note d'information », op., cit., p. 6.

- L'usine de Dafinso : il s'agit d'une usine de production de traverses en béton précontraint installée depuis la période coloniale. Le site est situé au nord de Bobo-Dioulasso sur une distance d'environ 12 km.

Il est important de rappeler que la plupart des matériaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires provenaient de l'Europe, il n'y avait pas de nécessité pressante, du point de vue de l'administration coloniale, d'installer des usines dans le pays. Malgré l'avènement des indépendances et la gestion publique du chemin de fer par les nouvelles autorités politiques du pays, la situation sur ce plan ne changea guère.

#### - **Les logements : les logements des cheminots et les hôtels**

Le patrimoine ferroviaire bâti comprend, en plus des gares et des entrepôts, tout un vaste ensemble de logements destinés aux cheminots et des hôtels.

Les logements des cheminots sont des maisons construites selon le modèle européen et incorporées le plus souvent directement dans les bâtiments principaux des gares. Ces habitations étaient destinées essentiellement au chef de gare et à ses adjoints. Pendant la période coloniale, il s'agissait toujours d'expatriés européens. Plus tard, un réseau d'habitats sera installé aux alentours des gares par des cheminots locaux. Ce mouvement a entraîné petit à petit la naissance d'un nouveau type de quartiers dit « Quartiers ou Campements des cheminots » surtout dans les villes de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou qui enregistraient les plus grandes concentrations de familles de cheminots.

Les hôtels quant à eux furent construits dans le cadre des politiques de promotion du tourisme ferroviaire entrepris par la RAN à partir des années 1970. C'est ainsi que les RANHOTEL de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou furent tous bâtis. Cependant depuis 1995, tous ces hôtels ont été privatisés.

#### - **Les gares**

On dénombre un total de 29 gares ferroviaires mais seules onze de ces gares sont de nos jours desservies, le reste ayant été abandonné par la SITARAIL. Ces gares sont réparties sur neuf provinces. Le tableau ci-dessous (Figure n°25) présente la répartition de l'ensemble de ces gares en fonction des provinces.

**Figure n° 25** - Liste de l'ensemble des gares ferroviaires implantées au Burkina Faso.

N°	Provinces traversées	Gares
----	----------------------	-------

01	Comoé	Yendéré, Niangoloko, Diarabakoko, Banfora et Bérégadougou
02	Houet	Toussiana, Peni, Darsalami, Bobo-Dioulasso, Kotédougou, Dafinso, Kouentou et Satiri
03	Tuy	Maro et Béréba
04	Balé	Grand Balé, Bagassi, Yaramoko, Pompoï et Siby
05	Sanguié	Zamo et Batondo
06	Boulkiemdé	Koudougou, Saria et Bingo
07	Kadiogo	Bazoulé et Ouagadougou
08	Oubritenga	Zitenga
09	Sanmatenga	Kaya,

Les bâtiments principaux de ces gares, construits suivant un style architectural soudano-sahélien, sont d'une beauté exceptionnelle. La chaux blanche qui les recouvrent leur donnent une blancheur resplendissante sous le soleil chaud des savanes de l'arrière-pays ouest-africain. Parmi toutes ces gares, la plus imposante est la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso qui est considérée comme l'une des gares coloniales les plus belles d'Afrique. Nous nous bornerons à énumérer les autres infrastructures incorporées au sein des gares ferroviaires sans toutefois donner davantage de détails. Au nombre des autres infrastructures, on peut citer des centres médicaux, des écoles primaires, des hôtels, des entrepôts destinés à l'import et à l'export des marchandises et même souvent de petites cités des cheminots. En fonction de la présence ou du manque de ces infrastructures on peut établir trois différentes catégories de gares : ainsi on parlera tantôt de complexes ferroviaires pour les cas par exemple de Banfora, Bobo-Dioulasso, Koudougou, Ouagadougou, de simples stations par les cas de Toussiana ou de Siby et de petites stations ou points d'escale temporaire pour les cas de localités comme Pompoï, ou Kouentou. Sur les 29 gares la catégorie la plus répandue est celle des points d'escale temporaire.

- **Les monuments ferroviaires**

**Le square Naba Koom II** : Le monument a été construit en 1984 par Boureima T. Diamitani<sup>20</sup>, en l'honneur du Moogho Naba Koom II. Le monument et son jardin font actuellement face au hall d'entrée de la gare ferroviaire de Ouagadougou.

**Le monument de la « Bataille du rail »**<sup>21</sup> : Il est inauguré en l'honneur du programme intitulé la « Bataille du rail » initié par le président Thomas Sankara le 1er février 1985. Le monument symbolise le sacrifice du peuple burkinabè qui par esprit de patriotisme s'est mobilisé pour la construction du tronçon Ouaga-Kaya. Il est érigé dans le quartier Bilbalgho au niveau du carrefour de l'avenue Kadiogo et de l'avenue Kanazoé, non loin du siège du Festival Panafricain du Cinéma de Ouagadougou (FESPACO). Du reste, le rond-point de la bataille du rail (voir Figure n°26) est nommé par les habitants de Bilbalgho « *Kon Mènoum moogho* » en langue Moaaga qui veut dire « *qui perdurera à jamais* ».

**Figure n° 26** - Photographie du monument de la « Bataille du rail », 2014.



**Source** : Maurice Pascal, 2014. Consulté le 18 juillet 2022. URL : <https://ouagapascalmoi.blogspot.com/2014/05/ronds-points-faire.html>

**Le mausolée dédié au personnel européen à la gare de Bobo-Dioulasso**<sup>22</sup> : Il a été construit en l'honneur du personnel européen qui a servi sur l'axe Abidjan-Bobo-Dioulasso pendant ses premières heures jusqu'à ce qu'une génération de personnels voltaïques et ivoiriens soit formée et prête à assurer la relève. Nous n'avons aucune information sur sa date de construction, ni sur son auteur.

<sup>20</sup> Site officiel All Africa. Consulté le 06 décembre 2021. URL : <https://fr.allafrica.com/stories/200207170491.html>.

<sup>21</sup> Site officiel Cité élégance. Consulté le 06 décembre 2021. <https://citeelegance.net/ouagadougou-retour-sur-le-rondpoint-de-la-bataille-du-rail-une-histoire-un-peuple/>.

<sup>22</sup> Ki L., « Le patrimoine ferroviaire burkinabè », op. cit., p. 127.

## **2. La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso : matériaux, techniques et architecture**

Le complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso est composé de deux catégories d'éléments. On a d'une part des composants internes que sont : la gare, les ateliers, les entrepôts, le dispensaire<sup>23</sup> qui est d'une construction récente et les autres bâtiments regroupés au sein d'un même espace clôturé. D'autre part, on a le campement des cheminots, l'hôtel et l'école primaire situés non loin de la cour principale de la gare. Pour les besoins de l'étude, nous allons focaliser notre attention uniquement sur le bâtiment principal de la gare<sup>24</sup>, l'hôtel, l'école primaire et le campement des cheminots qui représentent les composants ayant une plus grande valeur patrimoniale pour avoir réussi à survivre à l'épreuve du temps. Les tous premiers ateliers et entrepôts ferroviaires construits à Bobo-Dioulasso à l'époque de la période coloniale n'existent plus de nos jours. Ils furent remplacés par des infrastructures plus récentes, plus modernes et plus résistantes. Nous ferons l'économie de leur étude dans ce présent travail. Nous proposons en Annexe n°8 le plan général de la ville de Bobo-Dioulasso (1934), en Annexe n°9, le plan d'ensemble de la gare (1934), en Annexe n°10, le document 1 présente le plan des ateliers du dépôt de la gare (1934) et document 2 présente le plan du Hangar de réparation du matériel roulant du dépôt.

### **2.1. De la construction de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

La construction de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso a été réalisée par le génie militaire français entre 1928 et 1933. Les limites du complexe n'ont guère été modifiées depuis l'inauguration de la gare en 1934. L'espace n'a jamais subi de plan de lotissement. Cela a favorisé d'ailleurs l'implantation d'un quartier précaire situé juste derrière le complexe du côté nord-est. Encore aujourd'hui sur les plans d'urbanisme de la ville de Bobo-Dioulasso le complexe est marqué comme étant une zone non-lotie.

La gare fut construite dans le style néo-soudanais. Le style soudanais est un style propre au contexte ouest-africain s'inspirant des légendaires mosquées (telle que celle de Dioulassoba) construites en pisé et enduites de chaux blanc et dotées de grandes façades aux lourdes formes coniques avec des décorations multiples<sup>25</sup>. L'architecture de la gare est donc une combinaison entre

---

<sup>23</sup> Le Centre Médical SITARAIL est d'une construction récente (2012). Il s'agit d'un établissement parapublic géré par l'Office de Santé des Travailleurs (OST) du Burkina Faso. Il dispense des soins aux personnels de la société mais également aux populations environnantes. Le Centre a une valeur sociale mais non patrimoniale. Nous ne l'aborderons donc pas en détail dans cette présente étude.

<sup>24</sup> C'est l'élément phare du complexe ferroviaire. La présence de cet élément renforce la valeur des autres éléments du complexe ferroviaire de la ville.

<sup>25</sup> Le 27 juillet 2021, un ensemble de 08 mosquées de style soufanais du Nord ivoirien a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Source : Site officiel de l'UNESCO. Consulté le 16 août 2022. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/1648>.

des principes esthétiques traditionnels et le style colonial qu'on appelle style néo-soudanais. Ce qui fait incontestablement de cette gare ferroviaire un haut lieu de patrimoine rappelant à la fois le souvenir colonial et la mémoire des grands empires ouest-africain. Une étude architecturale plus approfondie mériterait d'être menée sur la gare mais également sur tous les autres édifices coloniaux de la ville qui sont encore aujourd'hui d'une beauté étonnante<sup>26</sup>.

Nous ignorons les noms des ingénieurs et des architectes du génie militaire français<sup>27</sup> qui ont présidé à la construction de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso. Le nom du dessinateur principal des plans de la gare que nous avons trouvés aux Archives Nationales d'Outre-Mer Françaises (ANOM) nous est également inconnu. Cela n'est pas étonnant dans la mesure où pendant la période coloniale, les ingénieurs européens n'étaient engagés que sur de courtes périodes à cause du climat chaud et surtout du paludisme qui sévissait fortement dans la région ouest-africaine.

## **2.2. Des caractéristiques techniques de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1934**

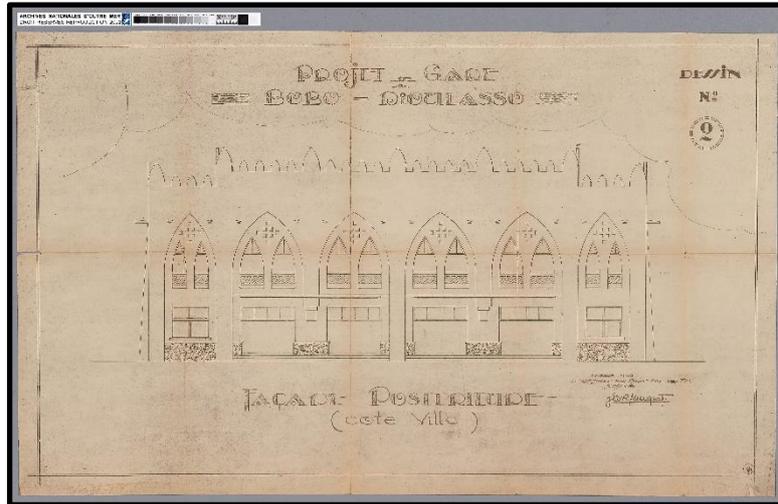
La gare de Bobo-Dioulasso se présente en plan sous la forme d'un rectangle allongé et orienté Est-Ouest afin d'éviter que les longs pans des murs de construction de la façade postérieure (côté ville) et de la façade principale sur le quai ne soient entièrement frappés par le soleil levant et couchant (voir les Figures n° 27 et 28 ci-dessous). La gare se dresse sur une hauteur de 13,5 mètres, une longueur de 32,8 mètres côté ville et 24,2 mètres côté quai, et une largeur de 11,8 mètres.

**Figure n° 27** - Plan de la façade postérieure côté ville de la Gare.

---

<sup>26</sup> Il s'agit en autres : du gouvernorat, du palais de justice, du marché central, de l'ancien quartier européen appelé Petit-Paris situé à Accart-ville, certains édifices à l'intérieur du camp militaire, le cimetière municipal qui date de l'époque coloniale, etc. Ces lieux de mémoire construits sur le même style néocolonial restent encore à être étudiés sous l'angle patrimonial.

<sup>27</sup> Nos recherches et nos diverses interrogations auprès du personnel du Service Historique de la Défense (SHD) de Vincennes à Paris ne nous ont pas non plus permis d'identifier ces ingénieurs et dessinateurs de la gare de Bobo-Dioulasso. Que cela n'est point étonnant, nous le savons, car sous d'autres horizons et d'autres contextes, le chercheur Francis Corona fut confronté à la même situation. Il mentionne dans son étude l'impossible tâche d'identifier de façon précise les bâtisseurs du *Ferrocarril Interoceanico*. Source : Francisco Corona Flores, « Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique », master TPTI, université d'Evora, octobre 2020, p. 121.



Source : ANOM, 1 TP 876.

Figure n° 28 - Plan de la façade principale sur quai de la Gare.



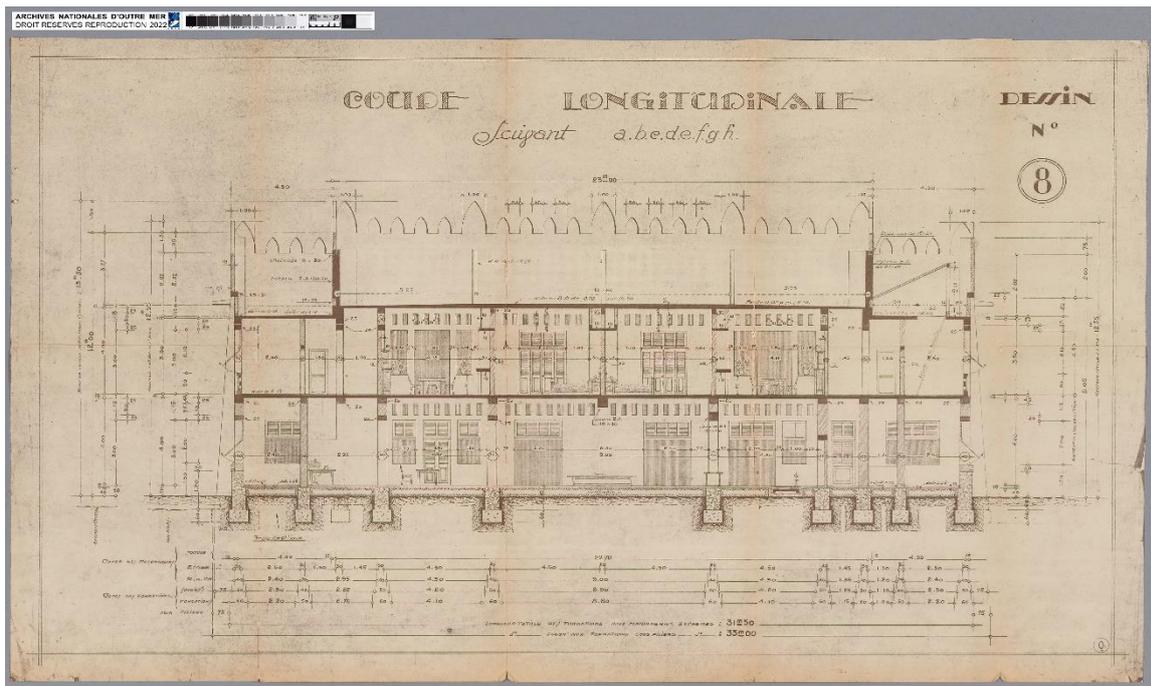
Source : ANOM, 1 TP 876.

Le souci de l'orientation et le critère de la ventilation ont été simplement négligés à une époque où les systèmes de ventilations électriques n'étaient pas répandus dans la jeune colonie de Haute-Volta. Pour résoudre le problème de la ventilation, les bâtisseurs optèrent de placer convenablement les ouvertures du corps principal et celles des vérandas les unes par rapport aux autres. L'idée consistait donc à favoriser le système de ventilation naturelle à l'intérieur de l'édifice en prenant soin d'aligner toutes les pièces principales suivant une ligne unique par laquelle les vents dominants devaient circuler librement dans le bâtiment. Il y avait toujours la possibilité d'utiliser des ventilateurs électriques ou d'autres types d'appareils pouvant envoyer l'air réfrigéré dans les

pièces. Nous ignorons toutefois si ces types d'appareils ont été installés pendant la période de la gestion coloniale de la gare. Ce qui est certain, c'est qu'on en trouvait à l'époque de la gestion de la RAN.

La gare a été construite en étage. Elle est composée d'un niveau inférieur ou le rez-de-chaussée et d'un niveau supérieur surmonté d'une toiture (Voir ci-dessous coupe longitudinale Figure n°29). Le rez-de-chaussée dont les murs ont une épaisseur de 25 centimètres comprend les bureaux du chef de la gare et du chef du district, les salles d'attente pour les voyageurs, la billetterie, etc. Pour plus de détails nous proposons de retrouver dans notre Annexe n°4 le plan du rez-de-chaussée de la Gare accompagné d'une description détaillée. Au niveau de l'étage où les murs sont d'une épaisseur de 15 centimètres, on trouvait deux grands pavillons servant de logements pour les chefs de gare et de district. Ces logements étaient dotés de toutes les commodités d'un logement de type européen. Ils comprenaient des chambres à coucher, des vérandas, des cuisines, des toilettes internes, etc. Dans notre Annexe n°5, nous proposons les Figures des plans de l'étage de la Gare et celle de la coupe transversale des ailes de la Gare. Ces figures sont accompagnées d'une description plus détaillée sur l'intérieur des maisons situées à l'étage. La hauteur des murs sous plafond du bâtiment de la Gare est de 4 mètres au niveau du rez-de-chaussée tout comme à l'étage. Tous les murs du bâtiment sont badigeonnés de chaux blanc. Les sols sont couverts de carreaux de ciment comprimé. Les portes et les fenêtres sont très larges. Les fenêtres des chambres à coucher sont doublées d'un grillage à mailles fines servant de protection contre les moustiques.

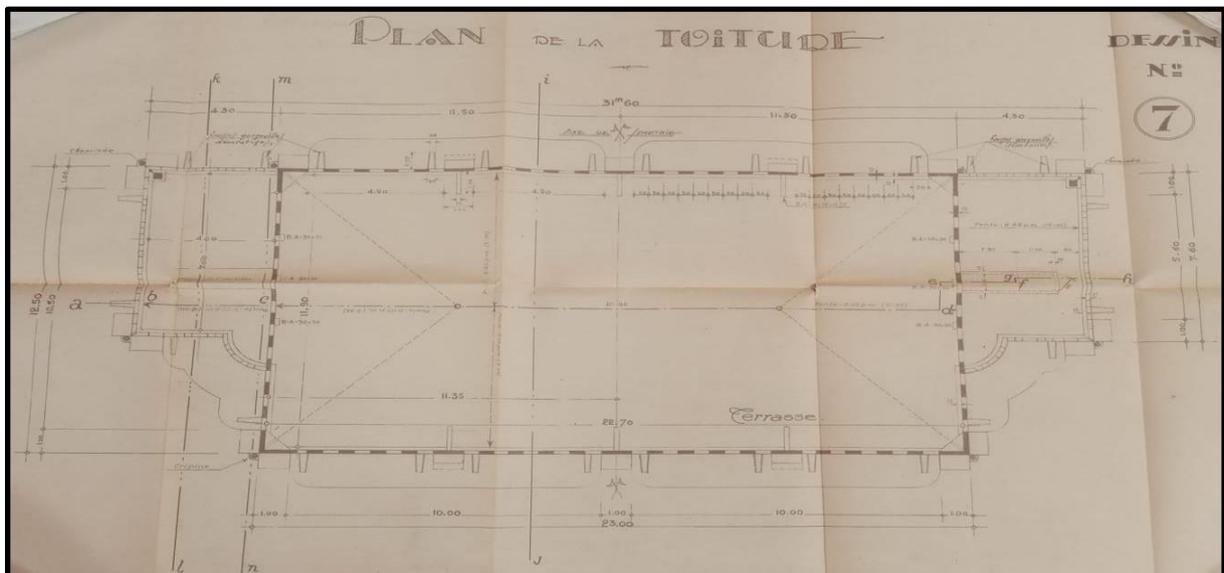
Figure n° 29 - Plan de la coupe longitudinale de la Gare.



Source : ANOM, 1 TP 876.

Les plafonds de la toiture de la gare ont été totalement construits en béton armé. La toiture inspirée du style architectural local présente des formes coniques très belles. Sa vue rappelle la vieille mosquée de Dioulassoba qui est située vers la mairie centrale. A l'opposé de la toiture, on trouve les soubassements (voir Annexe n°6) du bâtiment qui sont d'une profondeur moyenne de 50 cm. Cela permet à l'ensemble de l'édifice de tenir fermement sur le sol. Nous proposons ci-dessous la Figure n°30 qui présente un plan de cette toiture.

Figure n° 30 - Plan de la toiture de la Gare.



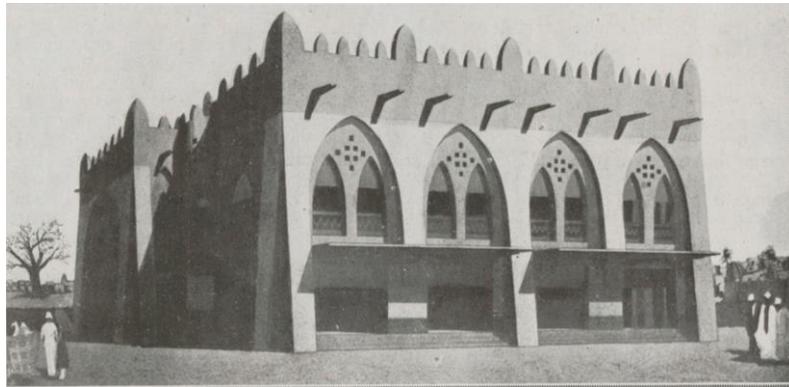
Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

Toutes ces descriptions très techniques de la gare permettent de comprendre la complexité architecturale de cet édifice qui fut réalisé à l'époque coloniale.

### 2.3. De l'aspect de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso

On distingue deux phases dans la construction de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso. On a une première phase correspondant à la construction de la gare suivant le plan établi pendant l'époque coloniale : c'est la forme originale de la gare de Bobo-Dioulasso telle qu'imaginée, dessinée et construite par les ingénieurs et architectes du génie militaire colonial français. Nous présentons ci-dessous (voir les Figures n° 31 à 35) des images très intéressantes qui permettent d'apprécier la gare pendant cette période (1931-1976).

Figure n° 31 - Photographie de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1931.



Source : Fischer Jacques, « L'habitation telle qu'il faut la concevoir en Afrique Occidentale pour l'Européen et l'Indigène » Le monde colonial illustré, n°99 – Novembre 1931. Consulté le 21 juillet 2022. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9743609b/f43.item>

Figure n° 32 - Dessin de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1934.



Source : Delmont Alcide, « Impressions de voyage » Le monde colonial illustré, n°126 – Février 1934. Consulté le 21 juillet 2022. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97433455>

**Figure n° 33** - Photographie de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1965.



Source : Renoth Rudolf, « Aperçu de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1965 », 2019. Source : <https://maps.google.com/maps/contrib/113746569196432975020>, téléchargé le 21 mai 2021.

Une seconde phase fut entamée pendant l'époque de la gestion postcoloniale sous la direction de la RAN. En effet, à partir de 1972, au regard de l'augmentation générale du trafic de la RAN, des travaux d'agrandissement de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso ont été entrepris<sup>28</sup>. La forme actuelle de la gare ferroviaire date donc de cette période. En raison de l'absence d'informations sur cette phase, nous n'avons pas de détails précis à partager sur l'ampleur de ces travaux qui ont été réalisés par la RAN. Toutefois, on peut noter de l'analyse des images sur la gare actuelle que la dimension de la gare a été multipliée par deux fois soit à peu près une longueur totale d'environ 70 m. Le bâtiment additionnel qui fut construit est également de style néo-soudanais. Il se compose de bureau pour le personnel et un petit espace en son sein est utilisé comme musée en attendant l'achèvement des travaux de construction du futur musée. Aussi, la porte d'entrée principale a été fixée directement au niveau de la façade postérieure côté ville et non plus côté aile droite comme ce fut le cas par le passé. Nous proposons ci-dessous deux images (Figures n° 34 et 35). La Figures n° 34 présente une image de la gare nouvellement agrandie. Elle date de 1976. La figure suivante (n° 35) présente une vision actuelle de la gare. Elle présente un aperçu de la façade postérieure côté ville et côté aile, avec une nette vision du Quai.

<sup>28</sup> Voir la Revue *La Voie*, n°12, janvier-février 1972, p. 13.

**Figure n° 34** - Photographie de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso après l'agrandissement, 1976.



Source : Renoth Rudolf, « Aperçu de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso en 1976 », 2019. Source : <https://maps.google.com/maps/contrib/113746569196432975020>, téléchargé le 21 mai 2021.

**Figure n° 35** - Photographie de la façade postérieure et intérieure de la Gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, s.d.



**Source :** SOPAFER-B, Documentaire sur l'histoire du chemin de fer de l'Abidjan-Niger réalisé dans le cadre du projet de construction du Musée du Chemin de Fer Burkinabè à Bobo-Dioulasso, s.d., 106 min.

### **3. Analyse descriptive et historique des autres composants du complexe de la gare de Bobo-Dioulasso**

#### **3.1. Le campement des cheminots ou la cité des « cadres »**

L'actuel Campement des cheminots ou quartier Dépôt a été construit de façon progressive. La première série de villas fut construite en 1934. La seconde et la dernière série ont été construites entre 1967-1970. Les maisons sont habitées jusqu'à nos jours par les anciens cheminots et leurs familles. Mais, avec l'accroissement des habitants du quartier du d'une part à l'élargissement des familles des cheminots et d'autre part à l'arrivée de nouveaux migrants, une troisième série de construction a vu le jour sur le site. Il s'agit de la construction de maisons précaires en briques rouges et ou en banco (ou pisé) construites sans aucune autorisation préalable de la part des autorités communales. L'existence de cette troisième zone met en danger la viabilité des deux premières. La zone abritait également quelques bâtiments industriels mais qui ont été pour la plupart délocalisés au sein de la zone industrielle exceptée la SONABEL qui occupent toujours une partie de l'espace avec ses centrales de productions électriques<sup>29</sup>.

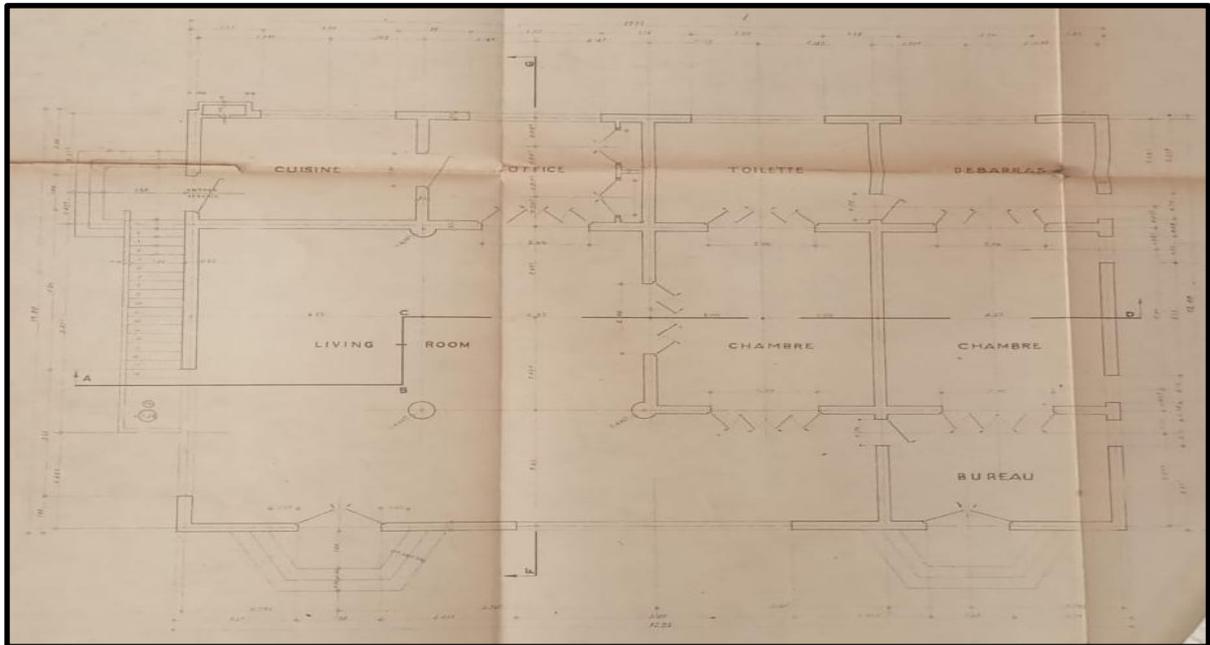
La zone du Campement ou du quartier Dépôt est constituée d'un ensemble d'environ vingt-quatre maisons de type européen, construites sur le même modèle entre la période 1934-1970. Ces bâtiments qui au départ étaient destinés aux personnels européens de la compagnie sont aujourd'hui devenus la propriété officielle d'anciens cheminots et de leurs descendants. Ce lot de maisons est construit en bloc de béton et de briques à l'image d'ailleurs de la gare. La disposition des différentes maisons est linéaire et leur forme laisse entrevoir trois ensembles de construction. Un premier groupe de cinq villas de 3 pièces, un deuxième groupe de trois villas de deux pièces et un dernier groupe de seize villas d'une pièce. Les villas sont souvent accompagnées d'un hangar, ou une cuisine externe en fonction des cas. L'adduction en eau courante et en électricité y a été réalisée. De nos jours, il s'agit d'un quartier peu fréquenté. Il est réputé très dangereux à cause du grand banditisme qui s'y est développé ces dernières décennies. Nous avons pu nous procurer les plans d'un pavillon grand type (c'est-à-dire un ensemble de deux chambres à coucher et disposant d'une cuisine interne, d'une salle à manger, d'une véranda, d'une toilette interne) et d'un pavillon (maison) petit type (c'est-à-dire un ensemble d'une chambre chambres à coucher et disposant d'une cuisine interne, d'une salle à manger, d'une véranda, d'une toilette interne) remontant à l'époque coloniale. Nous pensons que le groupe de maisons trois pièces à très probablement été bâti par la RAN car les plans contenus dans les archives ne portent pas sur ce lot. Il n'est pas non plus à exclure la possibilité que la RAN ait construit des modèles de pavillon du type de la première

---

<sup>29</sup> Kassié D., « Segmentations urbaines et disparités de santé », op. cit., p. 66.

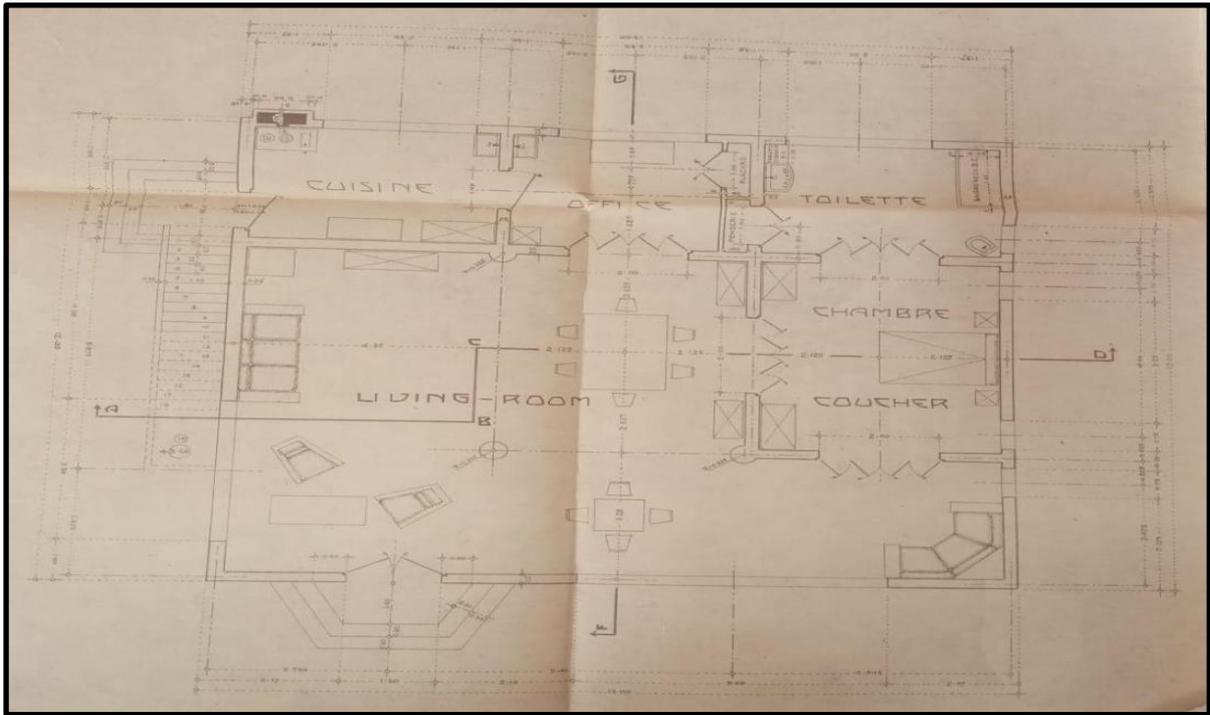
série en se contentant des plans de 1931 car nous n'avons aucune indication sur le nombre total de pavillons construit en 1931-1934. Nous proposons ci-dessous les plans d'un pavillon grand type et d'un pavillon petit type (Figures n°36 et n°37). Mais dans notre Annexe n° 7 nous proposons des plans de la terrasse et des différentes façades (est, ouest, postérieure et principale) des pavillons petit type et grand type de l'époque.

**Figure n° 36** - Plan d'un Pavillon grand type de la cité des cheminots.



Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

Figure n° 37 - Plan d'un Pavillon petit type de la cité des cheminots.



Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

### 3.2. L'hôtel

L'ex-RAN Hôtel, actuel RAN Hôtel Somketa a été construit en 1973 et inauguré en 1976. A ses débuts, l'hôtel se dressait au cœur de la ville, en face de la gare avec ses 38 chambres climatisées, son restaurant de qualité, son bar, sa piscine et sa décoration authentiquement africaine. Il était alors sans conteste l'établissement hôtelier le plus moderne de la ville voir du pays. En 1978, avec la nouvelle politique de tourisme par rail prônée par la RAN, il a été décidé un agrandissement de l'édifice. Ainsi, depuis 1980, l'hôtel compte 60 chambres et s'étend sur environ 7400 m<sup>2</sup>. Il s'est également doté d'un petit jardin. Avec la faillite de la RAN en 1989, la gestion de l'établissement est passée sous l'égide de la Société des Chemins de Fer du Burkina (SCFB). Après une gestion difficile, l'édifice fut finalement privatisé en 1995 en même temps que la gestion de la ligne. D'abord repris par un expatrié français, il a ensuite été cédé par ce dernier à de nouveaux gestionnaires africains avant de tomber finalement aux mains du Groupe Somketa depuis 2007. De nos jours, cet hôtel est très animé. C'est l'un des lieux privilégiés par les touristes à cause de son confort, son emplacement au centre de la ville de Bobo, mais aussi à cause de son style architectural. L'édifice a été construit à base de briques latéritiques rouges extraites dans la même région. Cette sorte de matériau a la particularité de condenser la chaleur à l'intérieur des pièces en période de fraîcheur et de donner l'effet inverse pendant la saison sèche où généralement les

températures sont assez élevées. Nous ne disposons pas des plans de construction de l'hôtel. Nous proposons en contrepartie une photographie récente de l'édifice (Figure n°38).

**Figure n° 38** - Photographie de la Devanture et de l'arrière-plan de la RAN Hotel de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso).



Source : BAKOUAN Dominique, le 28/08/2020.

### 3.3. L'école primaire

Cette école primaire a été créée par la RAN et elle était également gérée par elle jusqu'à sa faillite en 1989. C'est à partir de 1989, que l'école a été nationalisée et déclarée établissement public sous l'appellation officielle « Ecole Primaire Publique de la Gare ex-RAN » jusqu'en 2016. L'établissement était d'abord destiné à former les enfants des cheminots mais avec l'accroissement démographique très rapide autour de la zone, des enfants de non-cheminots y furent peu à peu également admis depuis l'époque même de gestion de la RAN. Ainsi, l'école a vu passer entre ses murs du 1<sup>er</sup> octobre 1966 au 1<sup>er</sup> octobre 2016 exactement 6124 élèves<sup>30</sup>. L'édifice a subi au moins une transformation majeure au cours de son évolution. En effet, en 2013, un violent orage a arraché la toiture des bâtiments de classe. En 2016, l'Association des anciens élèves de l'établissement a célébré le cinquantième anniversaire de l'ouverture de l'école en présence de nombreuses personnalités politiques de la ville et du pays. Lors de cette cérémonie l'école a été rebaptisée sous son nom d'appellation d'origine c'est-à-dire « Ecole de la RAN ». L'établissement compte dix-huit salles de classe, une salle de direction, un secrétariat et une salle de surveillance. Il est également doté d'un espace sportif. La superficie totale de l'école s'élève à environ 4500 m<sup>2</sup>. Nous ne disposons pas ici aussi des plans de construction de l'école. Nous proposons cependant une photographie (Figure n°39) récente de l'établissement.

<sup>30</sup>Site officiel du journal en ligne Net Afrique. Consulté le 08 août 2022. URL : <https://netafrique.net/cinquantenaire-de-lecole-primaire-publique-de-la-ran-lecole-de-la-gare-reprend-son-ancienne-appellation-ecole-de-la-ran/>

**Figure n° 39** - Photographie des salles de classe de l'École de la RAN, 2015.



Source : Comité d'organisation du cinquantenaire de l'école, *Ecole Primaire Publique de la Gare, Ex RAN de Bobo-Dioulasso*, 2015. Source :

<https://www.facebook.com/1611031945802318/photos/a.1611173852454794/1611173705788142/> , mise en ligne le 21 mai 2015 et consulté le 04 juillet 2022.

### 3.4. La place publique Tiéfo Amoro

La place publique Tiéfo Amoro est l'esplanade située à la devanture de la gare côté ville. Cette place est utilisée couramment pour les grandes manifestations publiques, les cérémonies religieuses, les concerts, ou des campagnes électorales (voir Figure 40 ci-dessous). La place constitue aussi le lieu d'installation de commerçantes de fruits et légumes, de féculents (igname, manioc, patates douces, pommes de terre), d'atiéké, un met originaire de la Côte d'Ivoire, fait à base de manioc et très prisé par les Bobolais. La place est par ailleurs le lieu de rassemblement des taxis verts, des motos tricycles très répandues dans la ville et aussi la station terminus des bus publics. On trouve sur cette place publique le mausolée dédié au personnel européen de la gare de Bobo-Dioulasso.

**Figure n° 40** - Photographie de la Place Tiéfo Amoro investie par les commerçants de fruits et légumes.



Source : Boulé Aboubacar, « Place Tiéfo Amoro », 2020. Source : <https://maps.google.com/maps/contrib/107034487526771069813>, téléchargée le 21 mai 2021.

Au terme de notre analyse, il ressort de l'état des lieux dressé que le très riche et très peu étudié patrimoine ferroviaire burkinabè est malgré tout très vivant dans la mémoire populaire. Ce patrimoine s'insère dans l'histoire coloniale, y puise ses racines et même les bases de sa légitimité actuelle car son souvenir est indissociable du travail forcé. S'il paraît peu protégé, voire négligé, la multiplicité des acteurs qui interviennent dans sa gestion serait-elle la cause ? Est-ce aussi parce que l'Etat manque de moyens, à d'autres priorités, ou parce que le ministère de la culture est le parent pauvre des institutions rattachées à la primature ? Dans tous les cas, la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso demeure en bon état, blanche de chaux, éclatante sous le soleil et entourée de son ancien hôtel, de son ancienne école primaire et de sa petite cité des cheminots. Elle fait face au centre historique de la ville et interpelle les visiteurs à venir la visiter de l'intérieur. Son architecture rappelle celle de la vieille mosquée de Dioulassoba construite dans le style soudanais. Sa place publique Tiéfo Amoro est devenue le lieu de rassemblement privilégié des publics bobolais. C'est pourquoi dans notre prochain chapitre nous envisageons d'aborder les perspectives de valorisation de cette gare.

## **CHAPITRE 4 : PERSPECTIVES DE PATRIMONIALISATION ET DE VALORISATION DU COMPLEXE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO**

---

### **Abstract**

In this chapter we show that the Bobo-Dioulasso train station complex, located in the heart of the city's historic center, is nowadays the preferred gathering place for local events. This space has become part of local history and is now part of the identity of the city's inhabitants. The presence of the station has had a great impact on the socio-economic development of the city. The station has also been a driving force in the urbanization of the city. The architecture of the buildings of the Bobo-Dioulasso railway station is exceptional. This station is considered today to be one of the most beautiful railway stations in Africa. We also show that the station is currently exposed to many threats. We therefore propose the classification of the site on the national heritage list. We also propose the creation of an Association of history of the Burkinabe railroad, of an Autonomous Center of Archives equipped with a Center of Interpretation and finally the reconversion of the future museum in economuseum.

La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso construite en 1934 est demeurée le terminus provisoire de la ligne Abidjan-Niger jusqu'à l'arrivée du chemin de fer à Ouaga en 1954. L'arrivée du chemin de fer à Bobo-Dioulasso a engendré de grands bouleversements dans le paysage urbain et dans les habitudes des Bobolais. Plus de 80 années après la construction de cette gare, on s'interroge désormais sur son devenir. Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso fait-il aujourd'hui patrimoine ? Quelles sont les menaces qui pèsent sur lui ? Quels sont les projets de valorisation que l'on peut implémenter sur le site ? Toutes ces questions centrales constitueront les grandes lignes de notre réflexion dans ce présent chapitre.

## **1. Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso vu comme patrimoine : preuves et justifications**

### **a. Un résumé d'information factuelle sur le complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

Le complexe de la Gare ferroviaire est situé en plein cœur de la ville de Bobo-Dioulasso, la capitale économique et culturelle du Burkina Faso. Il représente l'un des plus vieux complexes industriels du pays construit pendant la période coloniale et qui soit fonctionnel encore aujourd'hui. Le complexe a été construit entre 1928 et 1934. Son ouverture en 1934 a marqué d'une part la toute première arrivée du chemin de fer dans le pays et d'autre part le point de départ d'une véritable industrialisation de la ville. La gare ferroviaire du complexe a constitué littéralement la porte de sortie et d'entrée des personnes et des biens dans le pays pendant la période coloniale. Des millions de voyageurs et des millions de tonnes de marchandises y ont transité pendant plusieurs décennies. La construction du complexe et de la ligne ferroviaire a mobilisé les populations locales, cheville ouvrière sur les chantiers de construction. Plusieurs milliers de pertes en vies humaines ont été enregistrés lors des travaux de construction<sup>1</sup>. Tous les composants du complexe ferroviaire à savoir la gare, l'hôtel, l'école, la cité des « cadres », etc., traduisent toute la richesse de l'histoire passée dans la ville conjuguant une histoire à la fois sociale, culturelle et patrimoniale.

### **a. Un résumé des qualités du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

Le complexe ferroviaire est avant tout la marque du colonialisme français dans la ville. Cette page de l'histoire est également associée au regret de ces milliers de morts d'hommes et de femmes burkinabè ayant succombés sur les chantiers de construction sous le poids des cravaches et des humiliations de tout genre. Plus loin, l'histoire nous enseigne cependant, que cette

---

<sup>1</sup> Voir le travail de Nana Mathias « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) », thèse de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1984, 308 p.

infrastructure ferroviaire a permis de conserver plusieurs millions de vies humaines à travers les différents services qu'elle a rendus à la nation entière. Cette histoire très singulière du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso que nous avons choisi d'étudier, de par sa nature, est donc à la fois un patrimoine de douleur et de reconnaissance.

Le développement spectaculaire de la ville de Bobo-Dioulasso tant au plan économique, social, démographique, culturel, et infrastructurel est intrinsèquement lié à la présence du chemin de fer. La configuration actuelle de la ville est due à l'emplacement du complexe. Autour du complexe ont été installés la zone industrielle, l'aéroport, la mairie centrale, l'hôpital, le marché central, etc.

Le complexe renferme également des composants dont la richesse patrimoniale peut être considérée comme étant d'envergure internationale. La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso est le symbole d'une construction architecturale totalement nouvelle qui naît du croisement d'un style authentiquement traditionnel et d'un autre d'import colonial. Ce style architectural hybride fait de cette gare, l'une des plus belles d'Afrique de l'Ouest mais aussi des plus atypiques. Atypique parce que nulle par ailleurs, on trouvera ce même style architectural adopté par l'administration coloniale pour la construction des bâtiments administratifs et des gares ferroviaires dans tout l'empire colonial français qu'en Afrique de l'Ouest. Ce style traditionnel, encore appelé style soudanais est le modèle architectural typique adopté pour la construction de la vieille mosquée de Dioulassoba (situé à Bobo-Dioulasso), l'une des plus vieilles mosquées de la sous-région ouest-africaine. Au plan national, l'ancien établissement hôtelier de la Régie Abidjan-Niger (RAN), un autre composant du complexe, se dresse dans la ville de Bobo-Dioulasso avec ses briques rouges rayonnantes, produit du terroir de l'ouest burkinabè, comme l'un des plus vieux hôtels de la ville et même du pays. Au plan local, l'école de la RAN se positionne aussi comme étant l'un des plus anciens établissements scolaires de la ville ayant contribué à la formation de plusieurs milliers d'intellectuels du pays.

#### **b. La valeur d'intégrité du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

Le complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso garde toute sa valeur d'intégrité après pratiquement un siècle d'existence. On peut dire qu'il conserve toute sa valeur d'origine. Sa gare ferroviaire conserve toute sa splendeur malgré toutes les nombreuses décennies (88 ans) passées. Elle continue toujours à émerveiller voyageurs et visiteurs. Son école, 55 ans après sa création, continue toujours à assurer sa mission première, celle de former les jeunes esprits, au cœur de la ville. Son hôtel, quoiqu'aujourd'hui privatisé, continue à attirer des milliers de touristes chaque année. Il est la destination préférée des visiteurs occidentaux qui s'intéressent à l'histoire locale de

la ville. Les bâtiments du quartier cheminot conservent leur intégrité physique et continuent à abriter les cheminots et leurs descendants de génération en génération. Le complexe s'étend depuis sa création sur une superficie totale d'environ 50 ha.

### **c. La valeur d'authenticité du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

#### **- La forme et la conception**

Dans le cas de la forme, les structures, de la gare, de l'école, de l'hôtel, et des bâtiments habités par les cheminots n'ont pas subi de majeures transformations. La forme de la gare est inspirée de la forme traditionnelle de la mosquée de Dioulassoba. La conception de ce chef-d'œuvre du génie militaire colonial français est assez semblable à celle de la voûte nubienne avec ses sommets qui se dressent sous forme de coupole et ou de minaret. La gare constitue de nos jours, le composant phare du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso. L'école a subi en 2013, de grands travaux de réfection sans que ceux-ci n'affectent sa forme.

#### **- Les matériaux et la substance**

L'hôtel de la RAN construit à base de pierres latéritiques conserve toujours la même architecture avec ses splendides briques rouges. La construction en briques rouges est une caractéristique fondamentale de l'architecture ouest-burkinabè. La gare a été construite avec du béton armé. On utilise toujours de la chaux pour enduire le bâtiment de la gare. La chaux confère au bâtiment sa splendeur et sa blancheur légendaire au cœur du sahel ouest-africain. Désormais son utilisation semble y être devenue une tradition.

#### **- Les usages et la fonction**

L'usage et la fonction des édifices n'ont guère changé depuis leurs constructions. L'école primaire a été placée sous la tutelle du ministère de l'éducation nationale burkinabè après la privatisation du chemin de fer en 1995. L'ancien hôtel, qui est aujourd'hui géré par un prestataire privé, continue toujours à accueillir de la clientèle parmi laquelle on compte un nombre important de voyageurs du rail et des touristes occidentaux. La gare ferroviaire continue encore aujourd'hui à abriter des bureaux administratifs. La billetterie et les salles d'attente pour les voyageurs sont toujours bien opérationnelles. Quant aux bâtiments des cheminots, ils continuent à être occupés par eux et leurs familles. Bien plus, la transmission générationnelle des maisons de père en fils, contribuent à faire de ces bâtiments, de véritables lieux d'attachement surtout qu'il est bien probable que la majorité de ces personnes n'ait plus vraiment d'attache avec le village d'origine.

- **La langue et les autres formes de patrimoines immatériels liés au complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

Le complexe ferroviaire est de nos jours tellement ancré dans la mémoire collective, qu'il est devenu le lieu de rassemblement privilégié dans la ville pour diverses sortes de manifestations. Le complexe symbolise la porte de départ vers la Côte d'Ivoire. Il fut, dans un passé récent, inversement le moyen de retour privilégié des populations depuis le territoire ivoirien vers le Burkina Faso. Le chemin de fer symbolise également l'expression de la souffrance et la douleur subies pendant la période coloniale. Mais au-delà de ces deux aspects, il est l'instrument de démonstration que le peuple burkinabè, peuple réputé honnête et travailleur, a su transcender les humiliations subies pendant la période coloniale et a réussi à faire la paix aujourd'hui avec ses ennemis d'hier. De nos jours, le complexe représente l'héritage collectif laissé par tous les peuples burkinabè dans leur diversité et constitue un des symboles forts de l'unité nationale. Or, si la locomotive bouge, se déplace sur les lignes et se dérobent ainsi des yeux, le complexe lui, reste immobile et accessible à tous et à tout moment. Il est l'image du train éternel qui ne se dérobe jamais sous les yeux des populations de Bobo-Dioulasso.

## **2. Les menaces qui pèsent sur le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso**

Les facteurs susceptibles de constituer une menace pour le complexe ferroviaire sont essentiellement situés à deux niveaux. Il y a d'une part les diverses pressions dues au développement et d'autre part les contraintes liées à l'environnement.

### **2.1. Etat actuel de conservation**

La grande majorité des composants du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso sont actuellement dans un bon état de conservation. En effet, les différents composants non pas été laissés à l'abandon. L'hôtel a été privatisé en 1995, l'école primaire est directement gérée par les services de l'Etat et tous les bâtiments du campement des cheminots sont encore habités par des familles de cheminots qui sont aujourd'hui devenus des propriétaires légaux de ces bâtiments. Quant à la gare, elle a gardé sa splendeur et sa beauté d'antan. Mais dans le cadre d'un projet de patrimonialisation il est important d'envisager quelques travaux mêmes mineurs au sein de certaines parties des composants du complexe.

Le Campement des cheminots qui est dans un état de conservation moyen mériterait qu'on envisage quelques travaux d'entretien. Un bâtiment dont la succession s'est faite de père en fils n'est pas forcément bien entretenu. A ce niveau, les problèmes majeurs à l'intérieur de la cité

pourraient être liés à l'état actuel des murs intérieurs et extérieurs et des ouvertures (portes et fenêtres). Il faudrait prévoir quelques travaux de réparation pour uniformiser la couleur des bâtiments, des portes et des fenêtres selon la forme d'origine.

L'école mérite également une attention particulière car avec la vétusté des bâtiments, il est nécessaire d'anticiper des travaux de prévoyance sur la toiture notamment, et l'intérieur des murs d'autant plus qu'il faut garantir la sécurité des élèves et du personnel enseignant. Les dégâts causés par les orages en juin 2013 ont nécessité six mois de travaux de réparation entre juin et décembre 2013. Nous pensons à ce niveau, qu'il serait préférable de remplacer la toiture en tôles par une couverture en béton armé, ceci pourrait garantir une meilleure sécurité du bâtiment. Le mur de clôture de l'établissement doit aussi subir quelques travaux de réparation. Toutefois, les récents travaux de réparation effectués en 2013 font que nous considérons que l'école dans son ensemble se trouve actuellement dans un bon état de conservation.

A notre avis, il est important de prévoir de concert avec le gestionnaire actuel de l'hôtel quelques travaux d'intérieurs. Pour avoir eu la chance en Juin 2020 d'effectuer une visite à l'intérieur de l'hôtel, nous avons pu constater un état de dégradation souvent avancée sur les murs. Les murs présentaient à certains endroits des coins de moisissures, le carrelage du sol a vieilli, et à certains endroits les plâtres muraux présentent des failles. Les façades extérieures des bâtiments de l'hôtel mériteraient également d'être peintes. A part ces quelques détails dans l'ensemble, l'établissement se trouve dans un bon état.

Il est nécessaire de signaler que dans le cadre d'un protocole d'accord signé en 2019 entre le groupe SITARAIL et l'Etat burkinabè et ivoirien des travaux de modernisation de la ligne sont prévus sur plusieurs années. Il est prévu des travaux de modernisation de la gare de Bobo-Dioulasso dans la période 2021-2025. Le projet a pris du retard à cause de la crise sanitaire liée au covid-19. Les contours du futur projet n'ont pas encore été clairement définis par la société ni l'organisme public de gestion du patrimoine ferroviaire burkinabè (SOPAFER-B).

## **2.2. Pressions dues au développement**

La zone du complexe ferroviaire a été délimitée dans le plan cadastral de la de ville Bobo-Dioulasso (voir plus haut Figure n° 20, 21 et 23) comme étant une zone non-lotie. Cette classification fait peser des menaces sur les bâtiments du complexe et sur ses espaces vides inoccupés. Dans le cadre d'un projet de lotissement, il est bien possible que le complexe soit amputé d'une bonne partie de ses terrains inoccupés. Or ces terrains peuvent être utiles dans le cadre d'un futur projet d'agrandissement ou de modernisation du complexe. Il est important de

noter également qu'une partie de ses terrains appartenant à la zone du complexe ferroviaire a été occupée de manière illégale par certains descendants de cheminots et des migrants primo-arrivants dans la ville de Bobo-Dioulasso ; ils ont créé un petit quartier précaire constitué de maisons en tôles et en pisé situées au côté Nord du complexe. Ces occupations illicites constituent également des menaces sur le complexe. Le déguerpissement de ces populations de la zone du complexe, si cela arrivait, pourrait provoquer quelques difficultés mais cela s'avèrera nécessaire. Aussi, depuis quelques décennies au cœur de la ville, on assiste à de nombreuses démolitions d'anciennes cours en plein centre-ville. Ces cours ont de grandes superficies et étaient occupées pour la plupart par des familles autochtones. Aujourd'hui, ces espaces sont investis par la construction de centres commerciaux, d'hôtels, d'enceintes industrielles, etc. La spéculation foncière des terres situées dans cette partie de la ville est très souvent cause de conflits dont les issues sont généralement démêlées devant le tribunal public de la ville. Cette spéculation qui engendre souvent des scandales de corruption fait peser quelques menaces sur le complexe.

Tous ces facteurs constituent des pressions dues au développement qui peuvent avoir des répercussions sur la zone du complexe ferroviaire.

### **2.3. Contraintes liées à l'environnement**

Le complexe ferroviaire est situé en plein cœur de la ville de Bobo-Dioulasso à 438 m d'altitude. Les principales contraintes liées à l'environnement peuvent être considérées comme étant les pollutions de l'air, les pollutions sonores, les pollutions avec des sachets plastiques. Les pollutions de l'air sont dues aux émanations des fumées produites par les locomotives qui fonctionnent toujours au gasoil. Les pollutions sonores sont provoquées par les locomotives, mais aussi par la circulation routière car la zone du complexe est l'une des parties les plus animées de la ville. Les déchets de tout genre et les sachets plastiques sont déversés quotidiennement dans l'arrière parti du complexe dans des dépotoirs constitués anarchiquement. En effet, dans la ville, il existe très peu de services publics ou privés spécialisés dans le ramassage régulier et le traitement des déchets. En conséquence, on trouve encore aujourd'hui très fréquemment des îlots totalement pollués par les ordures à quelques coins de la ville.

Au regard de l'importance symbolique et mémorielle du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso et des différentes menaces qui pèsent sur ses éléments constitutifs, il est important de mener une réflexion théorique autour de la question de la valorisation de ce patrimoine dont l'importance n'est plus à démontrer.

### 3. Proposition de projets pour la valorisation du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso

#### 3.1. Projet actuel en cours sur le site de Bobo-Dioulasso : état des lieux

Le projet en cours de réalisation au sein du complexe de la gare de Bobo-Dioulasso est la construction d'un musée ferroviaire. Les travaux officiels de construction ont débuté le 21 janvier 2021. Suite à la crise du covid-19, la réalisation finale du projet accusera probablement un sérieux retard. Une fois construit, le musée sera atypique dans le paysage culturel burkinabè car il constituera le tout premier musée consacré au patrimoine industriel et plus précisément celui ferroviaire. Il est prévu d'y exposer des anciennes locomotives et d'autres matériels ferroviaires. A l'intérieur de la Gare un petit espace a été aménagé (Figure n° 41) en mini-musée<sup>2</sup>. Le nouveau musée se veut également être un centre de ressources et un espace destiné à la recherche et à l'éducation à la culture scientifique et technique. Cette dernière mission n'a pas encore été clairement définie par le comité scientifique et technique chargé du suivi et de la mise en œuvre des Termes De Références (TDR) pour la construction du futur musée. Les réflexions étant toujours en cours, nous voudrions donc saisir l'occasion pour faire une proposition améliorative du projet initial. Nous essayerons de tirer parti de l'expérience mexicaine de construction des écomusées engagée depuis les années 1980<sup>3</sup> mais surtout de la création des centres d'interprétation qui pourrait représenter un intérêt certain dans le contexte muséal burkinabè.

**Figure n° 41** - Photographie d'intérieure du mini-musée de la Gare.



**Source :** SOPAFER-B, Documentaire sur l'histoire du chemin de fer de l'Abidjan-Niger réalisé dans le cadre du projet de construction du Musée du Chemin de Fer Burkinabè à Bobo-Dioulasso, s.d., 106 min.

<sup>2</sup> Nous avons très peu d'informations sur cet espace, sur son régime de fonctionnement et le niveau d'affluence des visiteurs.

<sup>3</sup> Voir Humberto Morales Moreno, « Les Écomusées du patrimoine industriel au Mexique : des institutions encore actuelles ? », e-Phaistos [En ligne], VIII-1 | 2020, mis en ligne le 29 avril 2020, consulté le 04 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/7439> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ephaistos.7439>, page 2.

### 3.2. Bref aperçu du contexte mexicain

Dans ce grand pays de l'Amérique latine, les premières répliques d'écomusées inspirés du modèle français ont vu le jour dès les années 1980 avec le concours de l'Université Autonome de Puebla en collaboration avec certains centres de réflexions français et des grandes figures du patrimoine industriel de ce pays tel que Louis Bergeron. Cela aboutit très vite, selon les termes du Professeur Humberto Morales :

« Dans les années 1982-1984, avec la création de l'Écomusée de Metepec, au sud-ouest de l'État de Puebla (plateau central du Mexique). Un véritable projet de mise en valeur d'un village et de sa vie villageoise d'origine ouvrière a vu le jour. À cause de la récession mexicaine (1976-1984), le site se retrouvait dans des conditions précaires après l'échec de l'administration du syndicat ouvrier de l'usine textile, et de sa fermeture définitive en 1967. »<sup>4</sup>

D'autres projets seront par la suite réalisés de bout en bout cette fois-ci par des chercheurs experts du patrimoine, de l'histoire, de l'architecture, etc., majoritairement issus du pays. Ainsi, le projet muséal de l'ancienne usine textile de Bellavista et celui du musée des mines Real del Monte et Pachuca qui comprend en fait un réseau de quatre musées locaux voient le jour. Le pays compte également depuis 1994, un vaste ensemble de plus deux cents musées dits communautaires qui ont la particularité d'associer les populations locales à la gestion et à l'animation de l'espace. Par ailleurs, le pays a mené une expérience réussie de réalisation de ce qu'on convient d'appeler les *parcs patrimoniaux* et les *nouveaux musées industriels*. A titre d'exemple, nous nous limiterons à citer l'usine de *La Constancia Mexicana*, qui a permis de mettre en valeur les vestiges d'une ancienne usine textile (1835-1991) abandonnée depuis deux décennies.

Cette richesse expérientielle mexicaine du concept éco/muséal va permettre une implémentation du concept nouveau de « centre d'interprétation » qui s'avéra être le cheval gagnant dans la création, et promotion des nouveaux écomusées dans le pays. En effet, le centre d'interprétation constitue le dernier témoignage qui restera quand tout aura disparu sur un site : c'est-à-dire, les machines, les bâtiments, les ouvriers, etc. La création du centre d'interprétation permet une réutilisation des anciens bâtiments, voire des machines, etc., tout en conservant la mémoire des lieux, des ouvriers, etc., dans la mesure où, il est accompagné d'enregistrements audiovisuels, de photographies, etc. Il tient compte de la marque identitaire de la communauté locale, des points de repères mémoriels sur le site et dresse à l'intention du visiteur un parcours méthodique et thématique en relation avec l'histoire des vestiges. Au Mexique, *La Constancia*

---

<sup>4</sup> Ibid, p. 3.

*Mexicana*, constitue à juste titre un exemple parfait de symbiose<sup>5</sup> entre écomusée et centre d'interprétation.

### **3.3. Nos propositions pour passer du musée à l'écomusée dans le cas de Bobo-Dioulasso**

Nous faisons nos propositions à la lumière de la connaissance du cas mexicain dans la perspective d'assurer une plus grande réussite du projet initial sur le terrain<sup>6</sup>. En rappel, un projet de construction d'un musée ferroviaire au sein du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso est actuellement en cours de réalisation. L'expérience mexicaine nous montre en effet, que dans l'élaboration d'un projet éco-muséal, la création d'un centre d'interprétation mûrement réfléchi garantit une plus grande adhésion des populations locales et prolonge ainsi la durée de vie même du projet général.

#### **i. Proposition d'inscription du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso sur la liste du patrimoine national Burkinabè**

Nous estimons qu'il s'agit de la toute première mesure d'urgence à prendre. En effet, la protection officielle est la toute première mesure de valorisation d'un bien patrimonial. C'est uniquement sous cette condition que l'on pourra aussi pleinement implémenter tous les projets de valorisation que nous proposons dans cette partie de notre analyse.

#### **ii. Proposition de création et composition du Comité local de gestion**

Nous proposons la création d'un Comité local de gestion du site. Ce Comité devra être composé de représentants des acteurs principaux qui jouent directement un rôle dans la gestion du complexe ferroviaire et ou dans la gestion du patrimoine culturel en tant qu'institution chargée de la protection. Le Comité sera chargé de fixer les conditions d'accès et de visites sur le site, prévoir et définir les différentes opérations de maintien du bien, promouvoir des politiques de promotion et de valorisation du bien, etc.

Le nombre total des membres du Comité reste à déterminer. Cependant, dans sa composition générale, on devra pouvoir compter des représentants du groupe SITARAIL, du Ministère de la Culture, de la SOPAFER-B et des membres de la future Association d'Histoire du Chemin de Fer Burkinabè. Nous proposons également d'ajouter des experts indépendants du patrimoine issus du monde universitaire, notamment des anciens étudiants burkinabè du

---

<sup>5</sup> Ibid, p. 10.

<sup>6</sup> Le choix du cas mexicain n'est pas fortuit. Lors de nos séminaires entrant dans le cadre de la mobilité internationale de semestre, nous avons eu l'occasion de découvrir auprès d'une équipe très dynamique de chercheurs mexicains dirigé par le Prof. Humberto Morales, la grande richesse du patrimoine industriel de ce pays. Nous pensons que leur expérience est un véritable cas d'école qu'il nous plairait bien d'approfondir dans de futures réflexions.

programme Technique Patrimoine Territoire des Industries (TPTI) qui ont une fine connaissance des questions patrimoniales, des archéologues et des historiens.

**iii. La création d'une Association d'Histoire du Chemin de Fer Burkinabè**

Cette association pourrait jouer un rôle très important dans la valorisation de la mémoire du chemin de fer. Il s'agirait d'une association à caractère scientifique et culturel regroupant en son sein des chercheurs et des non-chercheurs dont le siège sera basé à Bobo-Dioulasso dans un des bâtiments aménagés à cet effet, à l'intérieur du complexe ferroviaire. La création d'une association permettrait de créer un pont entre les décideurs, le monde scientifique, les anciens cheminots, les travailleurs actuels de la compagnie concessionnaire et le grand public. Elle pourrait par exemple fonctionner sur le modèle français de l'Association française *Rails et Histoire*<sup>7</sup>. L'association disposerait de ses propres statuts de fonctionnement et serait dirigée par un comité de direction.

**iv. La création d'un Centre Autonome d'Archive Ferroviaire (CAAF) et d'un Centre d'Interprétation (CI) à l'intérieur du complexe**

Ces deux centres devraient contribuer à la valorisation de la longue mémoire du chemin de fer et du complexe ferroviaire de Bobo-Dioulasso. En effet, la faillite de la RAN en 1989 suivie de sa dislocation précipitée a entraîné une dispersion généralisée des archives de la société.

Le premier objectif principal du projet de création d'un tel centre serait de chercher à reconstituer un fonds centralisé de toutes les archives portant sur l'histoire du chemin de fer Abidjan-Niger. Le centre d'archive autonome devrait de préférence avoir son siège au sein du complexe de la gare de Bobo-Dioulasso. Nous faisons le choix de cette ville à cause du musée et aussi de l'histoire de la ville. En effet, la ville abrite encore aujourd'hui l'un des plus grands nombres de familles d'anciens cheminots. On y trouve même un quartier habité par les anciens cheminots et leurs descendants. La ville est également considérée comme la ville ferroviaire par excellence du pays.

Un autre objectif serait de créer un portail d'accès numérique via le site web du futur musée donnant un accès direct aux catalogues et à certaines archives du Centre autonome des archives.

Au-delà de tous ces éléments, nous pensons qu'il y a une action d'une importance primordiale à mener. Il s'agit de la constitution d'une mémoire orale et visuelle du chemin de fer portant aussi bien sur l'histoire de la construction que sur celle de la privatisation du réseau depuis 1995. Concrètement, l'idée serait de faire appel à tous les anciens cheminots et à leurs descendants de concéder les vestiges matériels (anciennes photographies, objets, livres, etc.) au musée. Il

---

<sup>7</sup> Site web officiel de l'Association Rails et Histoire. Consulté le 26 janvier 2022. URL : <https://www.ahicf.com/>.

faudrait également lancer une vaste entreprise de collecte des sources orales à travers des interviews, des documentaires, des podcasts, etc., auprès des anciens cheminots et des responsables du chemin de fer du siècle précédent encore vivants afin de sauvegarder une part du souvenir authentique de l'histoire passée du chemin de fer. Le Centre d'interprétation (CI) pourra s'avérer très utile dans un tel contexte.

On peut s'inspirer pas-à-pas de l'expérience de la Fondazione Dalmine<sup>8</sup> en Italie. En effet l'expérience de la création du Centre des archives de Dalmine sous la direction du Professeur Lussana E. Carolina constitue un exemple de bonne pratique unique pour notre cas d'étude. Dalmine peut constituer donc une référence certaine pour la création du Centre autonome de dépôt de nos archives, l'organisation et la planification des recensements, des regroupements et des inventaires à faire pour la constitution d'un fond sur les archives privées détenues par les anciens cheminots et leurs descendants et même par certains cadres et administrateurs du réseau qu'il faudra identifier. On pourra aussi réfléchir au transfert des archives de la société qui sont actuellement stockées en Côte d'Ivoire. Sans compter les nombreuses opérations de valorisation menées par Dalmine qui pourraient être implémentées dans notre cas.

La création du portail numérique peut s'inspirer sur le modèle de la Fondazione FS Italiana<sup>9</sup> disponible en italien et en français et qui est d'une utilisation très facile. Par exemple, ce portail italien contient des archives écrites, audiovisuelles, architecturales, des livres, etc. Le portail que nous allons créer pourrait être disponible en français et anglais et si possible en mooré et en dioula qui sont des langues nationales du pays. La création du portail pourra contribuer à la constitution de l'un des tout premier fonds d'archives numériques sur le chemin de fer burkinabè.

#### **v. Création d'un parcours de visite incluant les éléments marqueurs du complexe**

Nous proposons qu'un parcours de visite soit élaboré incluant non seulement le musée ferroviaire, mais aussi la cité des « cadres », l'école primaire et l'ancien hôtel ferroviaire. Ce parcours permettra ainsi de passer du simple musée à la création d'un véritable écomusée ferroviaire composé, de bruits provenant de la gare et des ateliers, de bonne odeur provenant de l'espace en plein, des cabarets de « dolo »<sup>10</sup> et restaurants traditionnels (à créer), d'éducation à travers la visite de l'école primaire et enfin de repos grâce à la visite guidée dans l'hôtel et son jardin. Au niveau des visites guidées, nous proposons que les anciens cheminots et leurs familles soient mobilisés et constitués en guides sur les lieux.

---

<sup>8</sup> Site web officiel de la Fondation Dalmine. Consulté le 25 mai 2021. URL : <http://www.fondazione.dalmine.it/it/>.

<sup>9</sup> Ibid. Consulté le 25 mai 2021.

<sup>10</sup> Bière locale faite à base de mil rouge, très apprécié des populations locales.

Le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, situé au cœur du centre historique de la ville, est de nos jours le lieu de rassemblement privilégié des populations lors des journées de célébrations liées à l'histoire nationale où aux événements locaux. Le choix d'un tel lieu n'est pas fortuit. Cet espace, qui est malgré tout un produit hérité de la colonisation, a réussi à s'insérer dans l'histoire locale et constitue aujourd'hui une part de l'identité des habitants de la ville. Pour certains, Bobo-Dioulasso, c'est la gare ferroviaire. Pour d'autres, Bobo-Dioulasso, c'est aussi la gare ferroviaire. Et pour certains ressortissants de la localité, Bobo-Dioulasso, c'est d'abord, la gare ferroviaire puis les trains. Dans tous les cas, tous s'accordent sur le fait que la gare fait partie de l'identité de la ville. La présence de la gare a eu un grand impact dans le développement socio-économique de la ville. La gare a également joué un rôle moteur dans l'urbanisation de la ville. L'architecture des bâtiments de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso est exceptionnelle. Cette gare est considérée de nos jours comme étant l'une des plus belles gares ferroviaires en Afrique. Lorsque le tout premier musée ferroviaire du Burkina Faso ouvrira ses portes à Bobo-Dioulasso, que la mémoire des anciens cheminots aura été étudiée, qu'un centre autonome d'archives ferroviaires aura vu le jour et que des visites et des activités de formations seront régulièrement organisées à l'intérieur du complexe, alors on passera du patrimoine industriel au développement local dans la ville de Bobo-Dioulasso à travers la richesse de son patrimoine ferroviaire qui s'intègre aujourd'hui entièrement dans l'identité de la ville. Notre souhait est que le futur musée soit converti en un écomusée, chose qui permettra d'exposer toute la richesse de cet espace, plein de vie et de souvenirs



## CONCLUSION GÉNÉRALE

---

Cette étude sur l'histoire, la gestion et les perspectives de valorisation patrimoniale du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso entre 1934 à 2021 avait pour objectif général de démontrer l'importance patrimoniale des infrastructures ferroviaires de cette ville et de faire une proposition pour leur valorisation. Pour atteindre cet objectif, nous avons émis un certain nombre d'hypothèses. Nous pensons premièrement que la gare de Bobo-Dioulasso avait été « un lieu de passage, de rencontre, de sociabilité, et de représentation »<sup>1</sup> donc un marqueur d'identité de la ville. Deuxièmement, nous avons affirmé qu'il nous semblait que la présence de la gare ait eu une forte influence sur la construction du paysage urbain actuel de Bobo-Dioulasso. Troisièmement, nous disions que la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso possédait une valeur patrimoniale certaine au regard du fait qu'elle est remarquablement bien conservée et qu'elle échappe donc au concept de « louanges de chevet »<sup>2</sup> développé par Françoise Choay. Pour vérifier ces hypothèses nous avons choisi une méthodologie qui nous a amené à effectuer des recherches documentaires dans de nombreuses bibliothèques et dans des centres d'archives au Burkina Faso et en France. Nous avons également exploité des films documentaires et des rapports contenant de nombreux témoignages oraux pour pallier la difficulté de l'enquête de terrain que nous avons essayé de réaliser à plusieurs reprises.

De nos analyses, il ressort que l'histoire et la gestion du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso est intrinsèquement liée à celle du chemin de fer Abidjan-Niger. L'idée de la construction du chemin de fer Abidjan-Niger remonte au début de la conquête coloniale française en Afrique de l'Ouest. Le réseau Abidjan-Niger a constitué le cordon ombilical qui a relié le Burkina Faso à la Côte d'Ivoire. L'histoire de sa construction, qui débuta à Abidjan en 1904, est fortement mêlée aux souvenirs du travail forcé, aux brimades et aux impositions de toutes sortes sur des populations qui supportaient mal l'oppression et la domination coloniale étrangère. L'opportunité de se procurer une main d'œuvre abondante et moins chère pour poursuivre les travaux de construction sera trouvée du côté des royaumes mosse en territoire burkinabè dès la fin de la première guerre mondiale. C'est cette contribution des peuples burkinabè, principalement les mossés, qui au prix de la sueur et du sang, battirent sous le soleil brûlant du sahel et les pluies de la mousson, le chemin de fer de Bouaké à Bobo-Dioulasso (en 1934) puis de Bobo-Dioulasso à Ouagadougou (en 1954) toute chose qui expliquent aujourd'hui cet attachement particulier des populations locales au chemin de fer Abidjan-Niger. Nous avons estimé que ce passé douloureux

---

<sup>1</sup> Sauguet Stéphanie, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, p. 11.

<sup>2</sup> Concept développé par Françoise Choay dans *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Ed. Seuil, 1992.

et difficile à justifier aux yeux de l'observateur d'aujourd'hui méritait d'être interrogé, d'être documenté et écrit (ou réécrit) avec recul et objectivité afin que les vestiges ferroviaires actuels, hérités de la période coloniale puisse pleinement être acceptés par la génération actuelle comme une part entière de son patrimoine. L'acceptation de ce patrimoine pourrait être rendue difficile à cause de l'histoire de la gestion postcoloniale (à partir de 1960) du chemin de fer qui après avoir connue pratiquement trois décennies de gestion publique commune très glorieuse au cours desquelles le chemin de fer a assuré pleinement sa fonction sociale sombra très rapidement dans sa phase de déclin suite à la gabegie, à la mauvaise gestion, au clientélisme et surtout aux nombreuses divergences politiques entre les deux pays. Cette situation qui entraîna une courte période de gestion séparée (1989-1995) puis la privatisation commune des deux réseaux confiés aux mains du groupe français Bolloré a provoqué un vif désenchantement des populations vis-à-vis du chemin de fer. L'espoir nouveau envers le chemin de fer suscité par la « Bataille du rail » burkinabè (1985-1988), une courte période ayant correspondue à la construction du tronçon Ouaga-Kaya dans le nouveau Burkina Faso révolutionnaire du Capitaine Thomas Sankara, venait d'être remplacé par la privatisation de 1995 qui rappelait les souvenirs amers de la colonisation. Ainsi, la patrimonialisation des infrastructures ferroviaires Burkinabè pourrait compter sur une justification historique très solide. Du côté de Bobo-Dioulasso la situation n'était pas si différente.

La ville de Bobo-Dioulasso, fondée dès le XI<sup>e</sup> siècle de notre ère, a été pendant l'époque précoloniale un important centre commercial à cause de sa localisation sur les anciennes routes caravanières transsahariennes. De nos jours, elle est considérée comme étant la capitale du Grand-Ouest burkinabè. Son développement doit tout à l'arrivée du chemin de fer dans la ville en 1934. L'installation de la gare ferroviaire va entraîner l'implantation de nombreuses unités industrielles et favoriser l'adoption de projets d'aménagement et d'urbanisation de la ville. L'emplacement de la gare ferroviaire va également déterminer la constitution d'un noyau central au sein de la cité, regroupant les sièges des grandes institutions (municipales, publiques, financières, économiques, etc.) toutes situées aux environs de la gare ferroviaire. Le chemin de fer a par ailleurs été à la base d'un mouvement migratoire massif en direction de la ville de Bobo-Dioulasso favorisant l'arrivée et l'installation massive de nouvelles populations au sein de la ville. Cette immense contribution du chemin de fer au développement socio-économique de la ville, à sa modernisation et au renforcement de sa position stratégique a contribué à faire de Bobo-Dioulasso la capitale économique et ferroviaire du pays. Terminus provisoire du chemin de fer pendant l'époque coloniale (1934-1954), perçue littéralement comme étant la porte d'entrée et de sortie des biens et des personnes jusque dans les années 1980-1990, époque marquée par une forte concurrence routière et le début du déclin du transport ferroviaire dans le pays, le complexe de la gare

ferroviaire de Bobo-Dioulasso a réussi à marquer après 87 ans d'existence l'histoire et la mémoire de tout un peuple.

La gare ferroviaire du complexe, bâtie sur le style néo-soudanais, est d'une beauté exceptionnelle. Son ancien hôtel aujourd'hui privatisé, son petit campement des cheminots encore occupé par les descendants des cheminots, son école primaire qui jadis accueillait uniquement les enfants des cheminots et sa place publique qui est devenue le lieu de convergence naturelle des populations lors des grandes manifestations publiques, sont riches de mémoire et constituent de nos jours de véritables lieux de sociabilité et un symbole d'identification de tous les habitants de la ville. Toutes ces infrastructures ferroviaires ont ainsi réussi au fil des décennies à s'insérer dans la mémoire collective comme une part entière du patrimoine de la ville. De même les autres éléments constitutifs du patrimoine ferroviaire national burkinabè, qui reste encore à être étudié, semblent disposer des mêmes considérations générales auprès des populations locales. Toutefois, il est indéniable que le souvenir douloureux de la colonisation, la bonne, puis mauvaise gestion du rail après les indépendances, suivie par la privatisation forcée du chemin de fer ont créé une sorte de « refus sociologique » des populations. Ce refus s'est matérialisé à travers une dialectique des sentiments (douleur-fierté) liée à la perception générale du patrimoine ferroviaire du pays. Dans un tel contexte, le rôle que jouent les acteurs institutionnels peut-être très déterminant dans la promotion et la valorisation des vestiges matériels et immatériels du patrimoine ferroviaire burkinabè. C'est aussi de ce combat que cette étude se veut être perçue comme étant notre modeste contribution. Lorsque, suivant nos différentes propositions de valorisation du complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso, la mémoire des anciens cheminots aura été étudiée, qu'un centre autonome d'archives ferroviaires aura vu le jour, qu'une association d'histoire du chemin de fer burkinabè aura été créé et que des visites et des activités de formations seront régulièrement organisées à l'intérieur du complexe, alors notre espoir de voir la transition du patrimoine industriel vers le développement local au sein la ville de Bobo-Dioulasso aura été réalisé. Notre souhait est que le futur musée soit converti en un écomusée, chose qui permettra d'exposer toute la richesse de cet espace plein de vie et de souvenirs. Mais, en attendant, il est essentiel que le complexe de la gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso soit inscrit sur la liste du patrimoine culturel national du Burkina Faso.

En définitive, de nombreux pans du patrimoine ferroviaire burkinabè restent encore à être étudiés. L'histoire sociale des travailleurs du chemin de fer, les gares oubliées ou fermées depuis la privatisation de 1995, l'histoire du tourisme ferroviaire par rail entrepris par les RAN incluant la chaîne hôtelière, RANHotel, créé le long de la voie ferrée par la société, l'histoire générale du patrimoine ferroviaire transnationale entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, etc., constituent des

problématiques et des perspectives d'étude très intéressantes pouvant enrichir l'histoire du patrimoine ferroviaire burkinabè.

## SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

---

### I. SOURCES

#### 1. Sources audiovisuelles

SOPAFER-B, Documentaire sur l'histoire du chemin de fer de l'Abidjan-Niger réalisé dans le cadre du projet de construction du Musée du Chemin de Fer Burkinabè à Bobo-Dioulasso, s.d. ni titre, 106 min.

Vivier Lucie, « Sankara n'est pas mort », film documentaire, France, 2019, 1h30 min.

#### 2. Sources internet

Cosaert Patrice, « Les voies de communication au Burkina Faso » *Cahiers d'outre-mer*, N° 169 - 43e année, Janvier-mars 1990. pp. 53-75. Consulté le 12 août 2022. URL : [www.persee.fr/doc/caoum\\_0373-5834\\_1990\\_num\\_43\\_169\\_3326](http://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1990_num_43_169_3326)

Delmont Alcide, « Impressions de voyage » *Le monde colonial illustré*, n°126 – Février 1934. Consulté le 21 juillet 2022. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97433455>

Fischer Jacques, « L'habitation telle qu'il faut la concevoir en Afrique Occidentale pour l'Européen et l'Indigène » *Le monde colonial illustré*, n°99 – Novembre 1931. Consulté le 21 juillet 2022. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9743609b/f43.item>

Foussata Dagnogo, Olivier Ninot et Jean-Louis Chaléard, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 30 juillet 2022. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13131>

G., « Les chemins de fer africains », *Annales de géographie*, t. 13, n°72, 1904, p. 427-454. Mis en ligne le 07 janvier 2019. Consulté le 08 août 2022. URL: [https://www.persee.fr/doc/geo\\_0003-4010\\_1904\\_num\\_13\\_72\\_6523](https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1904_num_13_72_6523); DOI: 10.3406/geo.1904.6523.

Humberto Morales Moreno, « Les Écomusées du patrimoine industriel au Mexique : des institutions encore actuelles ? », e-Phaïstos [En ligne], VIII-1 | 2020, mis en ligne le 29 avril 2020, consulté le 04 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/7439> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ephaistos>.

ICOMOS, Charte Nizhny Tagil pour le patrimoine industriel, juillet 2003, p.1. Consulté le 27/07/2022 en <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-f.pdf>

Kiendrebeogo Armand, « Barage de Samandéni : une croissance de près de 2% du PIB et au moins 100 000 emplois attendus », *RTB*. Mis en ligne le 1er décembre 2019, consulté le 29 mai 2022. URL : <https://www.rtb.bf/2019/12/01/barrage-de-samandeni-une-croissance-de-pres-de-2-du-pib-et-au-moins-100-000-emplois-attendus/>

Kinda Armand, « Burkina : Nestorine Sangaré sonne la mobilisation contre Bolloré », *Minute.bf*, mis en ligne le 03 mars 2022, consulté le 25 juillet 2022. URL : <https://www.minute.bf/burkina-nestorine-sangare-sonne-la-mobilisation-contre-bollore/>

Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *Belgeo*, n°2 | 2007. Mis en ligne le 10 décembre 2013, consulté le 08 août 2022. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11266> ; DOI : 10.4000/belgeo.11266

Royer Patrick, « La guerre coloniale du Bani-Volta, 1915-1916 (Burkina Faso, Mali) », *Presses de Sciences Po*, 2003/2, n°26, pp. 35-51. Consulté le 27/05/2022. URL : <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2003-2-page-35.htm>

Service d'Information du Gouvernement du Burkina Faso, « Maison de la culture : Un complexe digne d'une capitale culturelle ». Consulté le 28 juillet 2022. URL : <https://www.sig.bf/2012/03/maison-de-la-culture-un-complexe-digne-d%E2%80%99une-capitale-culturelle>

Tixier Gilbert, « La succession à la Régie des chemins de fer de l'A.O.F. Problèmes posés par l'apparition de nouveaux États », *Annuaire français de droit international*, vol. 11, 1965, p. 916- 932. Mis en ligne le 15 mars 2019. Consulté le 21 mai 2022. URL : [https://www.persee.fr/doc/afdi\\_0066-3085\\_1965\\_num\\_11\\_1\\_1854](https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1965_num_11_1_1854); DOI : 10.3406/afdi.1965.1854.

UNESCO, Trafic illicite des biens culturels. Qu'entend-on par « patrimoine culturel ? », 2017. Consulté le 09 juillet 2022. URL <http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/illicit-trafficking-of-culturalproperty/unesco-database-of-national-cultural-heritage-laws/frequently-asked-questions/definition-of-thecultural-heritage/>

Yola Van Wettere-Verhasselt, « Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville d'Afrique occidentale », *Cahiers d'outre-mer*, N° 85 - 22e année, Janvier-mars 1969, pp. 88-94. Consulté le 21 juillet 2022. [https://www.persee.fr/doc/caoum\\_0373-5834\\_1969\\_num\\_22\\_85\\_4174](https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1969_num_22_85_4174)

Zoma Vincent, Kiemdé Abdoulaye et Sawadogo Yassiya, « Principaux facteurs de la croissance urbaine de Ouagadougou/Main factors of urban growth in Ouagadougou », *Quest Journals, Journal of Research in Humanities and Social Science*, Volume 10 ~ Issue 7 (2022) pp : 226-234. Consulté le 29 juillet 2022. URL : <http://www.questjournals.org/jrhss/v10-i7.html>,

### 3. Sources imprimées

#### **Centre National des Archives du Burkina Faso**

Archives du Ministère de l'Industrie, des Mines et du Commerce, sous-série 7v

7V 401. Société d'Etat : rapports d'activités. 1963-1994.

7v 440. SOPAFER-B. 1966-1995.

Archives Ministères des Transports, des Télécommunications, de l'Administration Territoriale, sous-série 15V

15V 68. Décret portant organisation des routes.

15V 69. Infrastructures routières – situation en 1980, aménagement et bitumage. 1980.

Archives Ministères des Transports, des Télécommunications, de l'Administration Territoriale, sous-série 41V

41V 326. Projets de travaux publics. 1983-1987.

41V 329. Construction d'un monument de la bataille du rail : correspondances. 1985.

41V 519-524. Transports et communications : rapports et correspondances. 1952-1982.

41V 565. Haute-Volta ; enquête sur le plan routier : correspondance. 1961.

41V 580. Direction des Transports ; - Création de l'Union des Chemins de Fer Africains : rapport. 1972.

41V 581. Régie du Chemin de Fer Abidjan-Niger (RAN) : Correspondances, cartes, communications. 1957-1959.

41V 582. Régie du Chemin de Fer Abidjan-Niger : correspondances, horaires des trains de voyageurs. 1966.

41V 583. République de Haute-Volta ; -décentralisation partielle de la Régie Abidjan-Niger : correspondances. 1962.

- 41V 584. Commission mixte Ivoir-Burkinabè chargée de gestion séparée de la RAN : rapport. 1989.
- 41V 585. Société des Chemins de Fer du Burkina, Direction des Infrastructures ; -table ronde des bailleurs de fonds du Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports. 1990.
- 41V 586. Ministère de l'Équipement, Direction des Etudes et de la Planification ; -fourniture de ballast du Chemin de Fer du Sahel : correspondances, procès-verbal de dépouillement. 1989.
- 41V 587. Office Général des Projets de Tambao ; -situation actuelle des travaux de réalisation du Chemin de Fer du Sahel : rapport. 1990.
- 41V 588. Office Général des Projets de Tambao ; - fiche technique sur le Chemin de Fer du Sahel. 1985.
- 41V 590. MATS ; - Débarquement et embarquement des personnes des différents vols d'Air Afrique à l'aéroport de Ouagadougou : notes. s.d.
- 41V 595. ASECNA ; - représentation en Haute-Volta : correspondances. 1960-1967.
- 41V 601. Ministère des Transports et des Communications ; - réalisation de la clôture de l'aéroport de Bobo-Dioulasso : correspondances, compte-rendu de séance de travaux, rapports. 1986-1987.

### **Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM) France**

ANOM, 246 APOM 1 portant sur l'évolution politique du cercle de Bobo-Dioulasso.

ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

ANOM, 1 TP 876

## **II. BIBLIOGRAPHIE**

### **1. Ouvrages généraux**

Angoulvant Gabriel, *La pacification de la Côte d'Ivoire : 1908-1915, méthodes et résultats*, Emile Larose, 1916p.

Association des amis des archives d'outre-mer, *De la Haute-Volta d'hier au Burkina Faso d'aujourd'hui : un siècle de patrimoine culturel*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2018.

Bâ Hampaté Amadou, *Amkoullel, l'enfant peul. Mémoires*, Editions Actes Sud, 1991.

Balima Albert Salfio, *Genèse de la Haute-Volta*, Ouagadougou, Présence Africaine, 1969.

Binger Louis-Gustave, *Du Niger au Golfe de Guinée par le pays de Kong et le Mossi : 1887-1889*, Hachette, Paris, 1892, vol. 1.

Boni Nazi, *Crépuscule des temps anciens*, Paris, Présence africaine, 1962.

Coquery-Vidrovitch Cathérine, *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, Paris, PUF, 1974.

Diallo Hamidou, Bantenga Moussa Willy, (dir), *Le Burkina Faso, passé et présent*, Ouagadougou, Presse Universitaire de Ouagadougou, 2015.

Fauré Yves-A., Pascal Labazée, (dir) *Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korhogo dans les défis de la décentralisation*, Paris, IRD-Karthala, 2002.

Houdaille Maurice, *Le chemin de fer et le port de la Côte d'Ivoire : organisation d'une entreprise coloniale*, Paris, Berger-Levrault, 1905.

Kamian Bakari, *Des tranchées de Verdun à l'église Saint-Bernard : 80000 combattants maliens au secours de la France, 1914-18 et 1939-1945*, Karthala, 2001.

Ki-Zerbo Joseph, *Histoire de l'Afrique noire*, Paris, Hatier, 1978.

Laurent Fouchard, *De la ville coloniale à la cour africaine : espaces, pouvoirs et sociétés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) fin XIXe siècle- 1960*, L'Harmattan, 2001.

Ludo Martens, Hilde Meesters, *Sankara, Compaoré et la révolution burkinabè*, Bruxelles, Les Editions Aden, 1989.

Madiéga Yénouyaba Georges, Nao Oumarou, (dir), *Burkina Faso, cent ans d'histoire, 1895- 1995*, Paris, Karthala, 1996.

Marc Michel, *Les Africains et la Grande Guerre. L'appel à l'Afrique (1914-1918)*, Karthala, 2014.

Sarraut Albert, *La mise en valeur des colonies*, Paris, Payot, 1923.

Sauget Stéphanie, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009.

Surret-Canale Jean, *L'Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Les Editions Sociales, 1962.

Suret-Canale Jean, *Afrique Noire : de la colonisation aux indépendances (1945-1960)*, Paris, Editions Sociales, 1972.

Tauxier Louis, *Les Etats de Kong (Côte d'Ivoire). La civilisation des Arabes*, Paris, Karthala, 2003.

Tokpa Lepe Jacques, *Côte d'Ivoire : L'immigration des Voltaïques (1919-1960)*, Abidjan, Les Editions du CERAP, 2006.

UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique : La traite négrière du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Imprimerie des Presses Universitaires de France, 1979.

Werthmann Katja et Sanogo Mamadou Lamine (dir.), *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso : Urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala, 2013.

## 2. Ouvrages spécialisés

Ana Cardoso de Matos, Anne-Françoise Garçon, et Giovanni Luigi Fontana (dir.), *L'aluminium et laalebasse. Patrimoines techniques, patrimoines de l'industrie en Afrique*, Paris, UTBM, 2013.

Ana Cardoso de Matos, Giovanni Luigi Fontana, Anne-Françoise Garçon, *L'ingénieur et le patrimoine, Savoirs techniques, aménagement du territoire et mutation du paysage*, Paris, UTBM, 2016.

Chaléard Jean-Louis, Chantal Chanson- Jabeur, et Chantal Béranger (dir.), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006.

Choay Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, Nouvelle édition revue et corrigée (actualisée en 2007), 2007.

Choay Françoise, *La terre qui meurt*, Paris, Fayard, 2011.

Dambon Patrick, *Patrimoine industriel et développement local : le patrimoine industriel et sa réappropriation territoriale*. Paris, Jean Delaville, 2004.

Nora Pierre (dir.), *Les lieux de mémoire*, volume 1, Paris, Gallimard, 1997.

Poulot Dominique, *Patrimoine et musées. L'institution de la culture*, Paris, Hachette, 2014.

Somé Magloire et Simporé Lassina, *Lieux de mémoire, patrimoine et histoire en Afrique de l'Ouest. Aux origines des Ruines de Loropéni, Burkina Faso*, Paris, Éditions des archives contemporaines, 2014.

Turgeon Laurier (directeur), *Spirit of Place : Between Tangible and Intangible Heritage. L'esprit du lieu : entre le patrimoine matériel et immatériel*, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2009.

## 3. Textes juridiques

ARRETE 2004-651/MCAT/SG/DPC du 02 août 2004 portant inscription de biens culturels sur la liste nationale du patrimoine culturel.

ARRETE 2004-652/MCAT/SG/DPC du 09 août 2004 portant inscription de biens culturels sur le registre d'inventaire.

DÉCRET N° 2005-353/PRES/PM/MCAT portant adoption de la politique culturelle du Burkina Faso.

Loi N° 024-2007/AN du 13 novembre 2007 portant protection du patrimoine culturel au Burkina Faso.

Loi N° 013-2007/AN portant loi d'orientation de l'éducation au Burkina Faso.

ORDONNANCE N° 85-049/CNR/PRES/ portant protection du patrimoine culturel.

UNESCO, Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, Paris, UNESCO, 1972.

UNESCO, Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, Paris, UNESCO, 2003. UNESCO, Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, Paris, UNESCO, 2005.

#### **4. Rapports**

Banque mondiale, « Côte d'Ivoire/Haute-Volta, Évaluation d'un projet régional de chemin de fer », rapport réalisé en 1977, 184 p.

Cabinet SCM SOCAM, « Manuel des procédures de gestion des Immobilisations et des stocks ferroviaires du Burkina. (Concédés et non concédés) », Rapport réalisé pour la Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B), mai 2008, 59 p.

Conseil International des Monuments et des Sites, « Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise 1964) », adoptée en 1965, 4 p.

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques, « charte de Riga », adoptée en 2005.

Institut de Recherche pour le Développement (IRD), « L'économie locale de Bobo-Dioulasso », rapport réalisé pour l'OCDE en janvier 2000, 85 p.

Ministère de l'économie, des finances et du plan, *La Côte d'Ivoire en chiffres 1980-1981*, Abidjan, Société Africaine d'édition, 1982, 249 p.

Régie Abidjan Niger, « Une seule régie au service de deux Etats Côte d'Ivoire / Haute-Volta », Plaquette réalisée en 1978, 87 p.

Société des Chemins de Fer du Burkina Faso (SCFB), « Note d'information », rapport réalisé pour la Conférence des bailleurs de fonds du Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports, 23-25 octobre 1990, 19 p.

Société Internationale de Transport Africain par Rail, Département de la communication, « Le réseau de fer Abidjan-Ouagadougou, le chemin de fer a 100 ans », Abidjan, 2004, 120 p.

SOPAFER-B, « Convention de gestion entre l'Etat du Burkina et la SOPAFER-B » réalisé pour fixer les termes de l'exécution de la convention de concession de l'exploitation des transports ferroviaires, 1996, 13 p.

## **5. Mémoires et thèses de doctorat**

Bancé Thomas Frank, « Migrations et impacts socio-économiques à Béguédo, Centre-Est, Burkina Faso : 1919-2017 », mémoire de master, Université Joseph Ki-Zerbo, département d'Histoire et Archéologie, 2021, 160 p.

Brou Konan Alain, « Les transports terrestres interurbains dans l'économie ivoirienne de 1960 à 1980 », thèse de doctorat en Histoire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 2017, 326 p.

Compaoré Georges, « L'industrialisation de la Haute Volta », thèse de doctorat de 3e cycle en Géographie et Écologie tropicales, Université de Bordeaux III, 1984, 281 p.

Corona Francisco Flores, « Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique », master TPTI, université d'Evora, octobre 2020, 143 p.

Dagnogo Foussata, « Rail-route et dynamiques spatiales en Côte d'Ivoire », thèse de Géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, École doctorale de Géographie de Paris. Espace, sociétés, aménagement, 2014.

Guiro/Ouédraogo Antoinette, « Problématique d'agression des forêts classées de Dindéresso et du Kou : Cas des exploitantes frauduleuses de bois des secteurs 10, 11, 21 et 22 de la ville de Bobo-Dioulasso », Rapport de fin de cycle présenté pour l'obtention du diplôme de contrôleur des Eaux et Forêts, Ecole Nationale des Eaux et Forêts, Bobo-Dioulasso, juillet 2003, 63 p.

Kassié Daouda, « Segmentations urbaines et disparités de santé dans une ville moyenne africaine : du paludisme aux états nutritionnels à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) », École doctorale : Milieux, cultures et sociétés du passé et du présent - Spécialité Géographie de la santé, Géographie humaine de l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 29 janvier 2015, 470 p.

Lefèvre Dominique, « Le chemin de fer Abidjan-Niger jusqu'en 1913 », mémoire de maîtrise d'Histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1972, 1 vol.

Maestri Edmond, « le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles », thèse de 3e cycle d'Histoire Aix-Marseille 1, Université de Provence, Faculté des lettres et sciences humaines, 1976.

Nana Mathias « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) », thèse de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1984, 308 p.

Ravi Mathieu « Le chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement urbain de la côte d'ivoire : La ville de Bouake (1913-1956) », mémoire de maîtrise d'Histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1977, 1 vol., 135 p.

Sanou Moumouni, « L'hôpital national Sanou Souro de Bobo-Dioulasso : Fonctions et impact d'une infrastructure urbaine au Burkina Faso », mémoire de maîtrise, Université de Ouagadougou, Institut des Sciences Humaines et Sociales (IN.S.HU.S), Département de Géographie, 1990, 136 p.

Saoundé Reine Flora, « Le patrimoine ferroviaire du Cameroun (1908-1960) : le cas du tronçon Douala-Yaoundé. Histoire, techniques, perspectives de valorisation », MEM TPTI, 2012, 208 p.

Savadogo Brahim, « Le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou : une structure de désenclavement et d'intégration du Burkina Faso en Afrique de l'Ouest (1904-2017) », thèse de doctorat unique en Histoire Africaine, Université de Ouagadougou, Laboratoire des Systèmes Politiques, Economies, Religions et Sociétés en Afrique Noire (SPERSAN), 2021, 498 p.

Simporé Lassina, « Eléments du patrimoine culturel physique du riungu de Wogdogo (Burkina Faso) : Approche archéologique et historique », thèse de doctorat unique en archéologie africaine, Département d'histoire et archéologie, Université de Ouagadougou, 2005, 752 p.

Somé Mahiret Emeric, « Stratégie de la maintenance voie et sauvegarde du patrimoine ferroviaire commun Ivoiro- burkinabè », mastère spécialisé systèmes de transport ferroviaires et urbains, Ecole des Ponts ParisTech, 2015, 84 p.

Yaméogo Tégawindé Jérôme, « Restauration et réhabilitation du site pilote de Kuinima : caractérisation biophysique », Diplômes d'Etudes Approfondies (DEA) en Gestion Intégrée des Ressources Naturelles, option : Sciences des Sols, Institut du Développement Rural (IRD), Université Polytechnique de Bobo-Dioulasso, avril 2008.

## 6. Articles et revues

ATALA Cultures et sciences humaines n° 17, « Découper le temps - Actualité de la périodisation en histoire », 2014.

Bado Bodoré Grégoire, « Une société d'économie mixte pour exploiter le chemin de fer » *Revue générale des chemins de fer*, février 1992, pp. 29- 32.

Batisse François, « Un continent en état de sous-développement ferroviaire », in *Le rail*, n°104, 2004, pp. 12-21.

Bernard de Fontgalland, « Sous- développement et voie ferrée métrique », *Revue Tiers Monde*, vol. 18, n°71, Juillet-Septembre 1977, pp. 579- 582.

Bullock Richard, « La concession, une option réaliste pour le rail africain », in *La Revue bimestrielle Secteur Privé et développement*, 2011, pp. 22-24.

Dabiré Ferdinand et Ouangraoua Hamado, « Chemin de fer du Sahel : la bataille de l'espoir », *Carrefour africain*, n°1047, 31 juillet 1988, pp. 27-30.

Bazémo Maurice, « Séminaire sur les Sociétés du Burkina Faso au temps de l'esclavage » in *Cahiers du CERLESHS*, 1er numéro spécial, 2001.

Dupré Latour François, « La Bataille du Rail », in *Le rail*, n°24, 1990, p. 25.

Konaté Lancina, « Le réseau Abidjan Niger : historique présentation et perspectives d'avenir », *Revue générale des chemins de fer*, décembre 1975, pp. 698- 711.

Nana Aubin, « Réhabilitation du chemin de fer Ouaga-Kaya, un enjeu pour le développement de la région du Centre-Nord », *Sidwaya*, Hors-Série – 11 Décembre, Kaya 2016, p. 22-23.

Somé Nacièle Valère, « Les Dagara sous le soleil de l'esclavage » dans Bazémo Maurice, Séminaire sur les Sociétés du Burkina Faso au temps de l'esclavage in Cahiers du CERLESHS, 1er numéro spécial, 2001.

Romuald Ngueyap, « Burkina Faso : les travaux de réhabilitation et d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso progressent », mis en ligne le 25 février 2022.

Revue *La voie*, n° 12, Janvier-Février, 1972, 28 p.

Revue *La voie*, n° 13, Mars-Avril, 1972, 28 p.

Revue *La voie*, n° 2, juin 1978, 24 p.

## 7. Sites internet

Site web officiel de l'Association Rails et Histoire. Consulté le 26 janvier 2022. URL : <https://www.ahicf.com/>.

Site web officiel de la Fondazione Dalmine. Consulté le 25 mai 2021. URL : <http://www.fondazione.dalmine.it/it/>.

Site web officiel de l'Office National du Tourisme Burkinabè. Consulté le 28 mai 2022. URL : <https://www.ontb.bf/visites/parcs/foret-classee-de-kou>.

Site web officiel de Faso Tour. Consulté le 21 mai 2022. URL: <https://fasotour.fr/lexique-dioula/>

Site web officiel d'Hérodote. Consulté le 04 mai 2022. [https://www.herodote.net/20\\_avril\\_1899-evenement-18990420.php](https://www.herodote.net/20_avril_1899-evenement-18990420.php)

Site officiel du Service d'Information du Gouvernement du Burkina Faso. Consulté le 28 juillet 2022. URL : <https://www.sig.bf/2012/03/maison-de-la-culture-un-complexe-digne-d%E2%80%99une-capitale-culturelle>

Site officiel du Centre Muraz. Consulté le 21 décembre 2021. URL : <https://www.centre-muraz.bf/le-centre-muraz/historique/>

Site officiel du ministère de l'environnement, de l'économie verte et du changement numérique. Consulté le 27/12/2021. URL : <https://www.environnement.gov.bf/ministere/organisation>

Site officiel du ministère de la culture. Consulté le 29/12/2021. [https://www.culture.gov.bf/fileadmin/user\\_upload/stockage/documents/culture-et-tourisme-juin-2018.pdf](https://www.culture.gov.bf/fileadmin/user_upload/stockage/documents/culture-et-tourisme-juin-2018.pdf), page 7.

Site officiel du SIAO. Consulté le 27/12/2021. URL : <http://www.siao.bf/historique/>

Site web officiel du Blog Pascal et moi. Consulté le 18 juillet 2022. URL : <https://ouagapascaletmoi.blogspot.com/2014/05/ronds-points-faire.html>

Site officiel Cité élégance. Consulté le 06 décembre 2021. <https://citeelegance.net/ouagadougou-retour-sur-le-rondpoint-de-la-bataille-du-rail-une-histoire-un-peuple/>.

Site officiel All Africa. Consulté le 06 décembre 2021. URL : <https://fr.allafrica.com/stories/200207170491.html>.

Site officiel de l'UNESCO. Consulté le 16 août 2022. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/1648>.

Site officiel du journal en ligne Net Afrique. Consulté le 08 août 2022. URL : <https://netafrique.net/cinquantenaire-de-lecole-primaire-publique-de-la-ran-lecole-de-la-gare-reprend-son-ancienne-appellation-ecole-de-la-ran/>

Site officiel de Gallica. Consulté le 21 juillet 2022. URL : <https://gallica.bnf.fr/accueil/en/content/accueil-en?mode=desktop>

Site officiel du magazine en ligne LeFaso.Net. Consulté le 04 août 2022. URL : <https://lefaso.net/spip.php?article39547>

Site officiel de la SOPAFER-B. Consulté le 09 août 2022. URL : <https://sopafer-b.gov.bf/index.php/actualite/12-actualite/10-un-musee-pour-memoriser-le-chemin-de-fer>

Site officiel de la Société des Huileries du Burkina Faso. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://www.huileriesburkina.com/sn-citec/>.

Site officiel de la Société des Fibres Textiles. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://www.sofitex.bf/presentation-de-la-sofitex/>.

Site officiel de la Société des Brasserie du Burkina Faso. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://brewver.com/breweries/4275/Brakina-SOBIDO>.

Site web officiel de la Société Phytosanitaire. <http://www.saphyto.bf/nous-sommes/saphyto/>. Consulté le 02 avril 2022.

Site web officiel du journal en ligne Burkina24. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://burkina24.com/2017/02/22/burkina-la-mabucig-celebre-ses-50-ans-dexistence/>.

Site web de la SAP olympic. <https://www.sapolympic.bf/>. Consulté le 02 avril 2022.

## TABLEAU DES ILLUSTRATIONS

---

<b>FIGURE N° 1 - CARTE DU CHEMIN DE FER CÔTE D'IVOIRE-BURKINA FASO.....</b>	<b>20</b>
<b>FIGURE N° 2 – PHOTOGRAPHIE DU NABA-KOOM II, L'ARTISAN PRINCIPAL DU CHEMIN DE FER MOSSI. ....</b>	<b>29</b>
<b>FIGURE N° 3 - PHOTOGRAPHIE DE BIKONTINE, LE PERSONNAGE PRINCIPAL DU DOCUMENTAIRE CONSTATANT L'ÉTAT ACTUEL DES RAILS À L'ENTRÉE DE KAYA. ....</b>	<b>35</b>
<b>FIGURE N° 4 - PHOTOGRAPHIE DE BIKONTINE, AU PIED D'UN PONT-RAIL À L'ENTRÉE DE KAYA TOTALEMENT DÉTRUIT PAR L'USURE DU TEMPS ET DES PLUIES.....</b>	<b>36</b>
<b>FIGURE N° 5 - ORGANIGRAMME DE LA RÉGIE ABIDJAN-NIGER (RAN).....</b>	<b>49</b>
<b>FIGURE N° 6 - PHOTOGRAPHIE DE L'ANCIENNE LOCOMOTIVE DE LA GAZELLE, AUJOURD'HUI ABANDONNÉE DANS LE DÉPÔT D'ABIDJAN. ....</b>	<b>51</b>
<b>FIGURE N° 7 - ORGANIGRAMME DE LA SOCIÉTÉ DES CHEMIN DE FER DU BURKINA FASO (SCFB). ....</b>	<b>53</b>
<b>FIGURE N° 8 - CARTE DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-NIGER AU CŒUR DES TERRITOIRES IVOIRIEN ET BURKINABÈ, 2012. ....</b>	<b>54</b>
<b>FIGURE N° 9 - CARTE MONTRANT LES GARES MAINTENUES ET CELLES SUPPRIMÉES PAR LE GROUPE BOLLORÉ APRÈS LA PRIVATISATION EN 1995. ....</b>	<b>56</b>
<b>FIGURE N° 10 - ORGANIGRAMME DE LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DU TRANSPORT AFRICAIN PAR RAIL (SITARAIL). ....</b>	<b>57</b>
<b>FIGURE N° 11 - CARTE DES DÉPARTEMENTS DE LA PROVINCE DU HOUET ..... </b>	<b>60</b>
<b>FIGURE N° 12 - PHOTOGRAPHIE DE « KONSA » OU LA MAISON-MÈRE DE BOBO-DIOULASSO LOCALISÉE DANS LE QUARTIER KIBIDOUÉ.....</b>	<b>63</b>
<b>FIGURE N° 13 - PHOTOGRAPHIE DE LA VIEILLE MOSQUÉE DE DIOULASSOBA, S.D.....</b>	<b>64</b>
<b>FIGURE N° 14 - CROQUIS DE SYA OU BOBO-DIOULASSO, DRESSÉ PAR LOUIS GUSTAVE BINGER EN 1892 À SON ARRIVÉE DANS LA VILLE.....</b>	<b>65</b>
<b>FIGURE N° 15 - CARTE PRÉSENTANT LA SITUATION GÉNÉRALE DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO À L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER.....</b>	<b>71</b>
<b>FIGURE N° 16 -TABLEAU DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE BOBO-DIOULASSO MONTRANT LES PRINCIPALES UNITÉS INDUSTRIELLES EN 1984.....</b>	<b>74</b>
<b>FIGURE N° 17 - PHOTOGRAPHIE DU CENTRE COMMERCIAL : RUE LONGEANT LE MARCHÉ. ....</b>	<b>82</b>
<b>FIGURE N° 18 - PHOTOGRAPHIE DE LA RUE COMMERCANTE ENTRE LA MAIRIE ET LE MARCHÉ CENTRAL BORDÉE DE MANGUIERS ET DE CALCEIDRAS GÉANTS. ....</b>	<b>82</b>
<b>FIGURE N° 19 - CARTE DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO DATANT DE 1969. ....</b>	<b>83</b>
<b>FIGURE N° 20 - CARTE DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO DATANT DE 1987.....</b>	<b>85</b>
<b>FIGURE N° 21 - CARTE DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO DATANT DE 2007. ....</b>	<b>86</b>
<b>FIGURE N° 22 - TABLEAU D'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION DE PARCELLES À BOBO-DIOULASSO DE 1927-1993. ....</b>	<b>86</b>
<b>FIGURE N° 23 - CARTE DE LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO DATANT DE 2012.....</b>	<b>87</b>
<b>FIGURE N° 24 - PHOTOGRAPHIE MONTRANT UNE VUE INTÉRIEURE DE LA VOITURE PREMIÈRE CLASSE DU TRAIN « GAZELLE » REMPLIE DE TOURISTES EUROPÉENS. ....</b>	<b>90</b>
<b>FIGURE N° 25 - LISTE DE L'ENSEMBLE DES GARES FERROVIAIRES IMPLANTÉES AU BURKINA FASO. ....</b>	<b>104</b>
<b>FIGURE N° 26 - PHOTOGRAPHIE DU MONUMENT DE LA « BATAILLE DU RAIL », 2014. ....</b>	<b>106</b>
<b>FIGURE N° 27 - PLAN DE LA FAÇADE POSTÉRIEURE CÔTÉ VILLE DE LA GARE. ....</b>	<b>108</b>
<b>FIGURE N° 28 - PLAN DE LA FAÇADE PRINCIPALE SUR QUAI DE LA GARE.....</b>	<b>109</b>
<b>FIGURE N° 29 - PLAN DE LA COUPE TRANSVERSALE DE LA GARE. ....</b>	<b>111</b>
<b>FIGURE N° 30 - PLAN DE LA TOITURE DE LA GARE.....</b>	<b>111</b>
<b>FIGURE N° 31 - PHOTOGRAPHIE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO EN 1931.....</b>	<b>112</b>
<b>FIGURE N° 32 - DESSIN DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO EN 1934. ....</b>	<b>112</b>
<b>FIGURE N° 33 - PHOTOGRAPHIE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO EN 1965. ....</b>	<b>113</b>
<b>FIGURE N° 34 - PHOTOGRAPHIE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO-DIOULASSO APRÈS L'AGRANDISSEMENT, 1976. .....</b>	<b>114</b>
<b>FIGURE N° 35 - PHOTOGRAPHIE DE LA FAÇADE POSTÉRIEURE ET INTÉRIEURE DE LA GARE FERROVIAIRE DE BOBO- DIOULASSO, S.D.....</b>	<b>114</b>
<b>FIGURE N° 36 - PLAN D'UN PAVILLON GRAND TYPE DE LA CITÉ DES CHEMINOTS.....</b>	<b>116</b>
<b>FIGURE N° 37 - PLAN D'UN PAVILLON PETIT TYPE DE LA CITÉ DES CHEMINOTS.....</b>	<b>117</b>

<b>FIGURE N° 38 - PHOTOGRAPHIE DE LA DEVANTURE ET DE L'ARRIÈRE-PLAN DE LA RAN HOTEL DE BOBO-DIOULASSO (BURKINA FASO) .....</b>	<b>118</b>
<b>FIGURE N° 39 - PHOTOGRAPHIE DES SALLES DE CLASSE DE L'ÉCOLE DE LA RAN, 2015.....</b>	<b>119</b>
<b>FIGURE N° 40 - PHOTOGRAPHIE DE LA PLACE TIÉFO AMORO INVESTIE PAR LES COMMERÇANTS DE FRUITS ET LÉGUMES .....</b>	<b>119</b>
<b>FIGURE N° 41 - PHOTOGRAPHIE D'INTÉRIEURE DU MINI-MUSÉE DE LA GARE.....</b>	<b>128</b>



**Annexe n° 1** : Consortium Burkina 2050 : Pétition pour annuler la convention de concession révisée entre SITARAIL (Groupe Bolloré Africa Logistic) et l'Etat Burkinabè)

### **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Long de 1260 km, le chemin de fer Abidjan-Ouaga a été construit de 1905 à 1954 pour faciliter l'exploitation des colonies françaises. La construction du chemin de fer s'est effectuée par le travail forcé et occasionnée de nombreuses pertes en vies humaines. De 1960 à 1989 la gestion du chemin de fer a été assurée par une entreprise conjointe gérée par les deux Etats dénommée régie Abidjan-Niger (RAN). De 1989 à 1994 ils ont appliqué une gestion séparée.

Le 12 décembre 1994, dans le cadre du Programme d'Ajustement Structurelle (PAS) le chemin de fer Ouaga-Abidjan a été privatisé sous la pression de la Banque Mondiale (BM). SITARAIL dont le Groupe BOLLORÉ est actionnaire majoritaire a été retenu comme gestionnaire privé par le biais du contrat de concession initiale d'affermage. Grâce au contrat d'affermage, il devait exploiter le chemin de fer et payer les droits d'usages et les redevances. Il devait aussi contribuer à l'entretien des infrastructures et des équipements. Lors de la privatisation la société comptait plus de 5000 agents et SITARAIL a promis d'en garder 1815 salariés dont 1000 en Côte d'Ivoire et 815 au Burkina. Mais à la date d'aujourd'hui nous comptons moins de 550 agents au niveau du Burkina. Durant l'exploitation du chemin de fer jusqu'en 2010 la société n'avait toujours pas payé les droits d'usages ni la totalité des redevances. Par le truchement de plusieurs avenants, la société SITARAIL a demandé et obtenu une remise gracieuse de 199 millions de francs CFA. La convention initiale prévoyait l'annulation si après 3 mois d'exploitation la Société ne paie par les sommes dues et l'Etat pouvait prononcer la déchéance de l'exploitant. Elle a accumulé une dette de 5.753.596.597 francs CFA à l'endroit du Burkina.

Mais force est de constater que ces nombreux manquements n'ont pas suffi à rompre la concession. Après plusieurs années de négociations, il a obtenu la signature d'une nouvelle concession révisée l'autorisant à exploiter le chemin de fer Burkinabè jusqu'en 2048. Cette nouvelle concession a prévu le paiement des dettes antérieures, un investissement de 263 milliards de francs CFA pour rénover le chemin de fer dont la première tranche de 85 milliards devait être réalisée entre 2019 et 2021, le rachat du matériel qu'elle a pourtant elle-même amorti à 10 millions d'euros payable en 15 ans avec 5 ans de différé et la réhabilitation du chemin de fer sur une période de 8ans. Cette convention n'a pas été révisée en respectant la procédure d'appel d'offre internationale. La Convention Révisée a été conclue en toutes méconnaissances des règles internationales par le biais d'une entente directe.

La SITARAIL refuse de construire des rails standards et impose au pays des rails métriques. Cette décision est pourtant de nature à limiter l'entrée du Burkina dans la boucle ferroviaire sous régionale décrétée par l'UEMOA. Aussi SITARAIL avait prévu le lancement des travaux de réhabilitation le 16 avril 2019 et s'est par la suite rétracté unilatéralement en se plaignant de l'impact du projet de chemin de fer TEMA-OUAGA sur la rentabilité de son investissement.

Depuis la signature de la convention révisée jusqu'à la date du 11 février 2022, la société n'a pas payé les dettes antérieures de 1985 à 2016, elle refuse de commencer les investissements promis de 263 milliards, elle n'a pas payé le matériel usagé pour lequel il s'en engagé, elle a décidé de vendre la concession à une autre multinationale sans aviser les pays. Nous demandons à l'Etat Burkinabè l'application des clauses de déchéances qui prévoient la rupture de la convention si 12 mois après l'entrée en vigueur les travaux de réhabilitation n'ont pas démarrés.

**Source :** Kinda Armand, « Burkina : Nestorine Sangaré sonne la mobilisation contre Bolloré », *Minute.bf*, mis en ligne le 03 mars 2022, consulté le 25 juillet 2022. URL : <https://www.minute.bf/burkina-nestorine-sangare-sonne-la-mobilisation-contre-bollore/>

**Annexe n° 2** : Liste des plus importantes entreprises installées à Bobo-Dioulasso et l'activité dépend plus ou moins du chemin de fer

**Liste non-exhaustive des entreprises les plus importantes installées dans la ville de Bobo-Dioulasso**

- **Le Comptoir des Industries Textiles en abrégé CITEC<sup>1</sup>** : il a été créé à Bobo-Dioulasso par les établissements BOUSSAC en 1941 et installé dans le quartier Koko non loin de l'ancienne zone industrielle. A partir de 1960 la société a été nationalisée. En 1967, elle a été délocalisée au sein de la nouvelle zone industrielle. L'huilerie mixte de la Société des Huiles et des Savons de Haute Volta (SHSHV) remplacera en 1973 l'ancienne huilerie-savonnerie de la CITEC mais conservera l'acronyme CITEC. Depuis 1995, la société a été privatisée à la faveur des Programmes d'Ajustements Structurels de la Banque Mondiale et du Fond Monétaire International sous l'acronyme de la Société Nouvelle Huilerie et Savonnerie Citec (SN Citec). Aujourd'hui, la société emploie plus de 250 travailleurs permanents et plusieurs centaines de journaliers. La société fabrique essentiellement l'huile végétale raffinée (20 000 tonnes/an), le savon de ménage, le beurre de karité et des tourteaux (120 000 tonnes/an) destinés à l'alimentation des animaux. Ces produits finis sont vendus sur le marché local et régional ouest-africain. Elle utilise les matières premières suivantes : les grains de coton, l'arachide, les amandes de karité ;
- **La Société Burkinabè des Fibres Textiles en abrégé SOFITEX<sup>2</sup>** : Il s'agit à l'origine d'une entreprise d'égrenage de coton appartenant à la Compagnie Française pour le Développement des Fibres Textiles (CFDT) créée en 1956 à Bobo-Dioulasso. Une partie de la production de la société à l'époque coloniale était filée et tissée à Bouaké (en Côte d'Ivoire) et la meilleure qualité était exportée vers l'Europe. La position stratégique de Bobo-Dioulasso avait conduit l'administration coloniale centrale à installer dès 1919 dans la ville la Direction Régionale d'Afrique Occidentale de la CFDT. La CFDT menait ses activités de la Haute Volta jusqu'au Tchad et à Madagascar. Après l'indépendance du pays, la branche burkinabè de la CFDT dont le siège national était basé à Bobo-Dioulasso a continué à mener ses activités en collaboration étroite avec la nouvelle administration centrale du Burkina Faso. C'est à partir du 20 Juin 1979 que le Gouvernement décida de prendre son autonomie en créant la Société Voltaïque des Fibres Textiles. En 1984,

---

<sup>1</sup> Site web officiel de la Société des Huileries du Burkina Faso. Consulté le 02 avril 2022. <https://www.huileriesburkina.com/sn-citec/>.

<sup>2</sup> Site web officiel de la Société des Fibres Textiles. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://www.sofitex.bf/presentation-de-la-sofitex/>.

l'entreprise publique sera rebaptisée sous l'acronyme SOFITEX (Société Burkinabè des Fibres Textiles). La société mène ses activités dans l'Ouest et le Sud du pays. Parmi les différentes missions de la compagnie figurent les activités suivantes : l'achat, le transport et l'égrenage du coton graine ; l'approvisionnement des agriculteurs en intrants et en appui-conseil, etc. La société est le premier employeur public du Burkina Faso et contribue directement au développement économique de la ville de Bobo-Dioulasso. Les balles de coton produites par la société sont acheminées par trains et par camions vers le port d'Abidjan. Les graines de coton sont transformées en semence et une partie est livrée à la SN CITEC ;

- **La Brasserie du Burkina en abrégé BRAKINA<sup>3</sup>** : L'activité brassicole burkinabè commence à Bobo-Dioulasso<sup>4</sup> dès 1964 par la BRAVOLTA (Brasseries de la Haute-Volta). Cette jeune société créée en 1955 par les Brasseries Glacières Internationales (BGI) de Côte d'Ivoire était à l'origine une simple société de botellerie et une productrice de limonades. Le succès de la BRAVOLTA dans la commercialisation de la bière amène la BGI a créé en 1977 une seconde société de production de bière dénommée SOVOBRA (Société Voltaïque de Brasserie). Ces deux sociétés disposaient d'unités de production industrielles à Bobo-Dioulasso et à Ouagadougou. En 1984, avec l'avènement de la révolution sankariste, les deux sociétés sont rebaptisées : la BRAVOLTA devient BRAKINA et la SOVOBRA, elle, devient SOBBRA. A partir de 1990, correspondant au début de l'application des PAS<sup>5</sup>, les deux sociétés sont rachetées par le groupe français CASTEL. Le nouvel acquéreur décide en 1992 de procéder à la fusion des deux sociétés sous l'appellation commune de BRAKINA. Le groupe créa également la SODIBO (Société de Distribution de Boissons) qui dispose d'une deux grands pôles de distribution à Bobo-Dioulasso et Ouagadougou et de nombreux pôles secondaires aux autres villes du pays. De nos jours, la société produit annuellement plus de 600 millions de bouteilles. La société produit également des bières de la marque Castel, Heineken, Guinness etc., et des boissons gazeuses et énergisantes de marque Pepsi et Coca-Cola ;
- **La Société Industrielle Voltaïque en abrégé SICOVO** : Elle a été créée en 1962 et disposait de deux ateliers de fabrique. Le premier atelier, installé dans la zone industrielle de Bobo-Dioulasso et disposant d'une représentation à Ouagadougou, était la Société Industrielle Bobolaise (SIB), elle s'était spécialisée dans la fabrique des tôles ondulées et des

---

<sup>3</sup>Site web officiel de la Société des Brasserie du Burkina Faso. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://brewver.com/breweries/4275/Brakina-SOBIDO>.

<sup>4</sup> La société s'est installée dans la nouvelle zone industrielle de Lafiabougou.

<sup>5</sup> Programmes d'Ajustement Structurel initié par la Banque Mondiale et le Fond Monétaire International.

lits métalliques depuis 1962. Le second était la Ferronnerie Industrielle Voltaïque (FIV). Cet atelier s'était spécialisé dans la fabrique des charpentes métallurgiques. Il était installé à Ouagadougou mais disposait d'une représentation dans la zone industrielle de Bobo-Dioulasso ;

- **L'Industrie Voltaïque du Cycle en abrégé IVOLCY** : Elle a été créée en 1964. Il s'agissait d'une usine de montage de cycles et de vélomoteurs installée à Bobo-Dioulasso. A partir de 1984, IVOLCY est devenue la Société Industrielle du Faso (SIFA). La société faisait le montage des motocyclettes et des vélos de plusieurs types<sup>6</sup> : YAMAHA SIFA, la L2, la LVS, le vélo Peugeot, la P50E, la P50 JUNIOR, la NINJA, la DELTA, la GALAXY, etc. La société a été la première à fabriquer les tricycles et les motos ambulances au Burkina Faso. En 2007, peu avant sa faillite en 2009, le capital de la SIFA était de l'ordre de 822 millions de F CFA. Elle employait alors environ 106 personnes. De nos jours, il ne reste de la société que les bâtiments et certaines machines de production. Une étude à dimension patrimoniale pourrait permettre de mettre en valeur les vestiges restants de cette entreprise qui a marqué de façon indélébile l'histoire industrielle de la ville de Bobo-Dioulasso.
- **La Manufacture Burkinabè de Cigarettes en abrégé MABUCIG** : La société spécialisée dans la production et la commercialisation des cigarettes a ouvert pour la première fois ses portes à Bobo-Dioulasso en décembre 1967. A l'origine, elle était connue sous l'appellation Manufacture Voltaïque de Cigarettes (MAVOCI). Elle a conservé ce nom jusqu'en 1984. La société a célébré ses 50 ans d'existence en 2017 avec un bilan très satisfaisant<sup>7</sup>. En effet, d'un effectif total de 13 ouvriers en 1966, aujourd'hui, la société emploie directement 250 ouvriers et fournit indirectement de l'emploi à plus de 60 000 personnes à travers le pays. La société figure parmi le top 10 des entreprises contributrices au budget de l'Etat burkinabè avec plus de 40 milliards F CFA de frais d'impôts annuels.
- **La Société Africaine de Pneumatique en abrégé SAP Olympic**<sup>8</sup>: Il s'agit d'une industrie chimique de fabrication de pneus et de caoutchouc située dans la zone industrielle de Bobo-Dioulasso. L'entreprise demeure l'unique société privée des premières années post-coloniales et d'ampleur nationale qui a réussi à conserver son statut d'entreprise privée depuis sa création en 1974 et à fidéliser un réseau de consommateurs locaux et même africains. De nos jours, elle reste encore l'une des rares sociétés de fabrication de pneus dans toute la sous-région Ouest-africaine et sans conteste la plus ancienne. En 1984, la

---

<sup>6</sup>Site web officiel du journal en ligne Le Faso. Net. Consulté le 02 avril 2022. URL : <http://lefaso.net/spip.php?article55650>.

<sup>7</sup>Site web officiel du journal en ligne Burkina24. Consulté le 02 avril 2022. URL : <https://burkina24.com/2017/02/22/burkina-la-mabucig-celebre-ses-50-ans-dexistence/>.

<sup>8</sup>Site web de la SAP Olympic. <https://www.sapolympic.bf/>. Consulté le 02 avril 2022.

SAP Olympic employait 608 personnes, toutes de nationalité voltaïque. Cela faisait d'elle, le premier employeur industriel privé de la Haute-Volta et le troisième employeur industriel avec environ 600 emplois permanents. Cependant, la société traverse de nombreuses crises économiques ces dernières années, menaçant sérieusement son avenir. La forte concurrence des sociétés chinoises dont les produits inondent les marchés ouest-africains constitue l'une des causes principales de ces récurrentes crises.

- **La Société Phytosanitaire en abrégé SAPHYTO<sup>9</sup>** : Elle a été créée en 1991 et dispose d'un siège social et d'une unité industrielle situés à Bobo-Dioulasso. La société est de nos jours incontournable dans la fabrication, le conditionnement et la distribution et la commercialisation des produits phytosanitaires des herbicides et des insecticides. Elle propose également au monde agricole des traitements de semences, des matériels de traitement de semences. En 2018, la société affichait un chiffre d'affaires de plus de 13,2 milliards. L'activité de la société tourne autour de deux agences : une à Ouagadougou et l'autre à Bobo-Dioulasso. Elle possède également un réseau de distribution couvrant tout le Burkina Faso. L'unité industrielle unique de la Saphyto possède une capacité de production de plus de 6 millions de litres par an. Cette unité industrielle est composée d'une usine de formulation, d'un atelier de conditionnement en bidons, d'un atelier de production d'aérosols, d'un atelier de conditionnement-sachet poudre, d'un atelier de conditionnement-sachet liquide, d'un atelier de soufflage bidon PET et d'une unité d'incinération.

---

<sup>9</sup>Site web officiel de la Société Phytosanitaire. <http://www.saphyto.bf/nous-sommes/saphyto/>. Consulté le 02 avril 2022.

**Annexe n° 3 :** Inventaire de l'ensemble des textes constituant le cadre juridique de gestion du patrimoine au Burkina Faso

**Législation actuelle du patrimoine industriel et ferroviaire au Burkina Faso**

Au Burkina Faso, on compte plus d'une vingtaine de textes juridiques en vigueur dans le domaine du patrimoine culturel. Certains sont nationaux et d'autres internationaux mais ratifiés par le pays.

- **Au titre des textes juridiques nationaux à caractères spécifiques ou non sur le patrimoine culturel :**
  - **La loi n°56-1106 du 03 novembre 1956 portant protection des monuments naturels, des sites et des monuments de caractère historique, scientifique, artistique ou de caractère ethnographique et la réglementation des fouilles :** ce texte datant de la période coloniale va demeurer le cadre juridique principal de référence jusqu'en 1985 ;
  - **La loi n° 42/62/AN du 13 novembre 1962 portant création du musée national de Haute-Volta :** premier texte d'après indépendance du pays. Cette loi a défini le cadre de gestion du patrimoine culturel national du pays pendant les vingt-cinq premières années de son indépendance (1960-1985). Son article 1 présentait le musée national comme l'institution chargée de recueillir, de conserver et d'exposer l'ensemble des productions artistiques et techniques du pays ;
  - **L'ordonnance n°85-049/PRES/ INFO du 29 août 1985 portant protection du patrimoine culturel** en remplacement à la loi de 1956 ;
  - **Décret n°85-493/CNR/PRES/INFO du 29 août 1985, portant réglementation de l'exportation des objets d'art au Burkina Faso ;**
  - **Raabo n°AN IV-0042/Mini/Cult/DPCAP du 11 février 1987 portant composition de la commission supérieure des sites et des monuments historiques ;**
  - **Raabo n°AN IV-54/Cult/Cab/DPCAP du 02 avril 1987** portant réglementation d'application des dispositions du décret n°85-493/ CNR/Pres. ;
  - **La loi n°014/96 du 23 mai 1996 portant réforme agraire et foncière au Burkina Faso.** L'article 34 de cette loi stipule que certains biens immeubles du domaine foncier national (monuments et sites historiques) en raison de leur nature, de leur destination et de leur affectation, bénéficient de mesures particulières de gestion et de protection ;
  - **La loi n° 005/97/ADP du 30 janvier 1997 portant code de l'environnement :** L'article 57 précise qu'« *Il est interdit de détruire les sites, les paysages et les monuments présentant un intérêt scientifique, culturel ou historique. Un décret pris en Conseil des Ministres sur proposition des Ministres*

*concernés et après concertation avec les autorités locales, fixe la liste des sites, paysages et monuments à préserver. Cette liste est revue chaque fois que de besoin » ;*

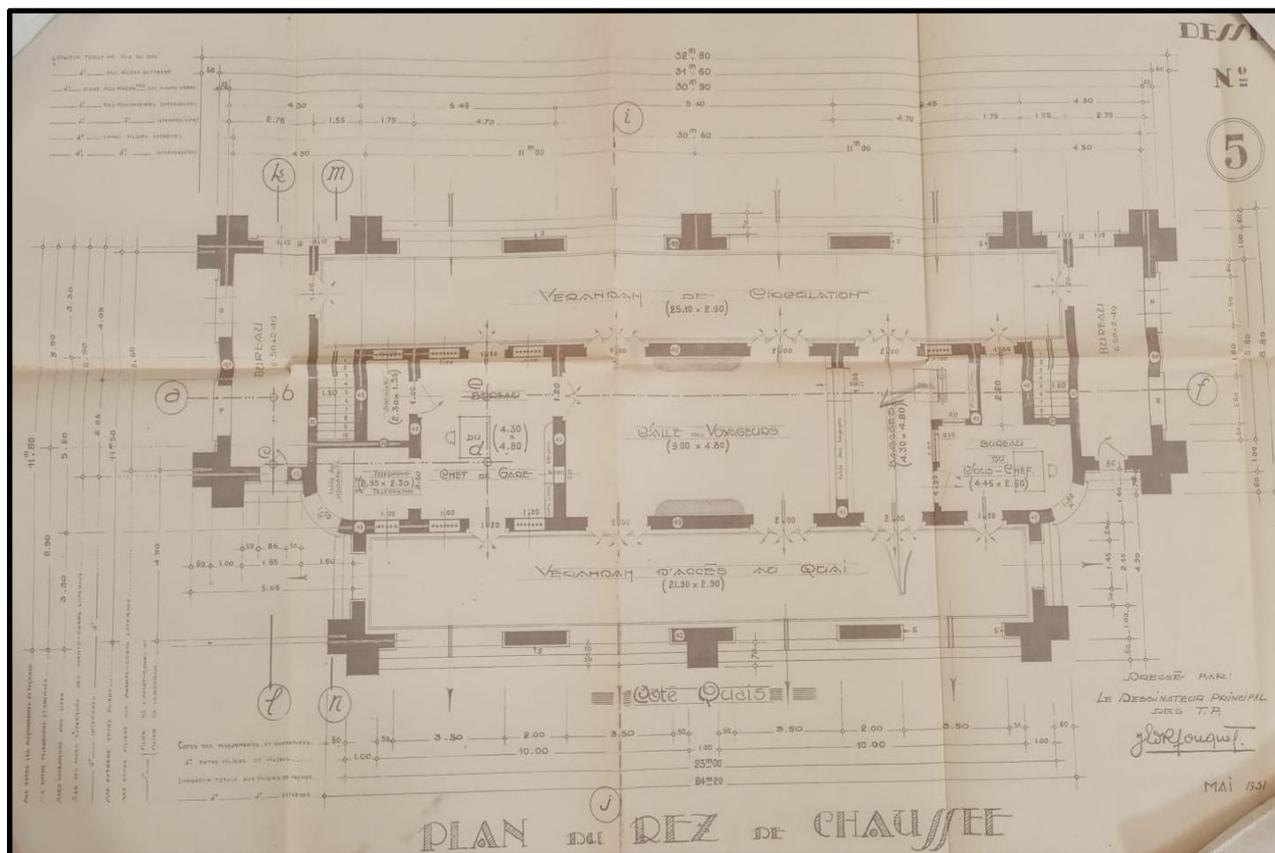
- **La loi n°006/97/ADP du 31 janvier 1997 portant Code forestier au Burkina Faso** précise d'une part que « *les forêts, la faune et les ressources halieutiques constituent des richesses naturelles et sont, à ce titre, conformément à la constitution, parties intégrantes du patrimoine national. Elles doivent être protégées dans l'intérêt de l'humanité et valorisées en vue de l'amélioration des conditions de vie de la population (Article 4)* » ;
- La loi n°031-2003/AN du 8 mai 2003 portant Code minier, en son article 17 ;
- **Arrêté n°2004-651/MCAT/SG/DPC du 02 août 2004 portant inscription de biens culturels** sur la liste nationale du patrimoine national ;
- **Arrêté n°2004-652/MCAT/SG/DPC du 09 août 2004 portant inscription de biens culturels** sur le registre d'inventaire ;
- **La loi n°017-2005/AN du 17 mai 2005 portant loi d'orientation du tourisme au Burkina Faso** ;
- **Le décret n°2005-627/PRES/PM/MCAT/MFB/MESSRS/MATD du 15 décembre 2005** portant conditions de création et classification des musées au Burkina Faso ;
- **La loi n° 017-2006/AN portant code de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso.** Jusqu'à trois articles (69, 140 et 163) affirment la nécessité de préserver le patrimoine culturel physique ;
- **L'arrêté interministériel n°2006-367/MCAT/MFB/SECU/DF du 07 juillet 2006** portant réglementation de l'exportation des biens culturels ;
- **La loi n°024- 2007 AN du 13 novembre 2007 portant protection du patrimoine culturel au Burkina Faso** : C'est le principal texte en matière de patrimoine au Burkina Faso, puisque son adoption abrogea toutes les autres dispositions antérieures.
- **Le décret N°2014-939 / PRES / PM / MATD / MCT /MJFPE / MLS / MEF / MFPTSS / MICA du 10 octobre 2014** portant modalités de transfert des compétences et des ressources de l'Etat aux communes dans le domaine de la culture, des sports et des loisirs : Son article 1 stipulait: « *En application des dispositions de l'article 77 du Code général des collectivités territoriales, les modalités de transfert des compétences et des ressources de l'Etat aux communes dans le domaine de la culture, du tourisme, de la jeunesse, de l'artisanat, des sports et des loisirs sont fixées par les dispositions du présent décret*». Ce décret vise à conférer un rôle important aux collectivités dans la protection de leur patrimoine local.
- **Au titre des textes juridiques internationaux à caractères spécifiques ou non sur le patrimoine culturel :**

- **L'accord de Florence (1950)** : Il a été ratifié par le Burkina Faso le 14 septembre 1965 ;
  - La convention sur la protection des biens culturels en cas de conflits armés (Haye, 14 mai 1954) : ratifié le 18 décembre 1969 ;
  - **La convention relative aux mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation**, l'exportation et le transfert de propriété illicites des biens culturels (14 novembre 1970) : Ratifié par le Burkina Faso le 07 avril 1987 ;
  - **La Charte de la renaissance culturelle africaine de 2006 de l'Union africaine**, a remplacé la Charte culturelle de l'Afrique adoptée par les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA) en 1976. La nouvelle charte qui stipule que l'Union africaine (dont le Burkina Faso) est membre à part entière, a pour objectifs et principes entre autres, de « *préserver et promouvoir le patrimoine culturel africain à travers la Conservation, la restitution et la réhabilitation* » ;
  - **La Convention sur le patrimoine mondial, culturel et naturel de 1972** : ratifié cette convention le 02 avril 1987 ;
  - **La Convention d'Unidroit sur les biens culturels volés ou illicitement exportés**, signée par le Burkina Faso à l'adoption même du texte le 24 juin 1995 à Rome ;
  - **La Convention du 17 octobre 2003 de l'UNESCO pour la sauvegarde du Patrimoine Culturel Immatériel** : Le Burkina Faso a ratifié le 21 juillet 2006 ;
  - **La Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles** du 20 octobre 2005 adoptée le 15 septembre 2006.
- **Les référentiels de développement au niveau national et sectoriel :**
    - Le Plan National de Développement Économique et Social (PNDES) qui prend en compte la culture dans son axe 3 intitulé : « dynamiser les secteurs porteurs pour l'économie et les emplois » ;
    - La Politique Sectorielle, Culture, Tourisme, Sport et Loisirs (PSCTSL) dont l'axe 2 est relatif à la protection et à la promotion du patrimoine culturel et touristique, de la pratique sportive et des loisirs ;
    - La Stratégie Nationale de la Culture et du Tourisme (SNCT) dont les axes 2 et 3 sont respectivement relatifs à la « promotion de la diversité culturelle, la créativité et l'entrepreneuriat dans le domaine de la culture en vue de l'épanouissement social et économique des populations » ainsi qu'à « l'amélioration de l'attractivité touristique du Burkina Faso en vue d'accroître la fréquentation de la destination, les retombées économiques et de contribuer au bien-être des populations » ;

- Le Plan Stratégique de Développement du Patrimoine Culturel (PSDPC) qui découle de la SNCT et de la PSCTSL. Le système de gestion prend en compte les axes stratégiques 1, 2 et 3 du PSDPC à savoir respectivement la « consolidation de la gouvernance du patrimoine culturel », « la conservation et la sauvegarde du patrimoine culturel » et enfin, « l'éducation et la formation au patrimoine culturel ».

Le Burkina Faso dispose donc d'un arsenal de textes juridiques et administratifs très riches permettant d'assurer en principe une bonne gestion de son patrimoine culturel matériel et immatériel. Le monopole de gestion de l'ensemble de ce patrimoine incombe, non pas à un, mais plutôt, à plusieurs institutions ministérielles. Cette situation n'est pas forcément de nature à favoriser une gestion harmonieuse de ce secteur.

## Annexe n° 4 : Plan du rez-de-chaussée de la Gare

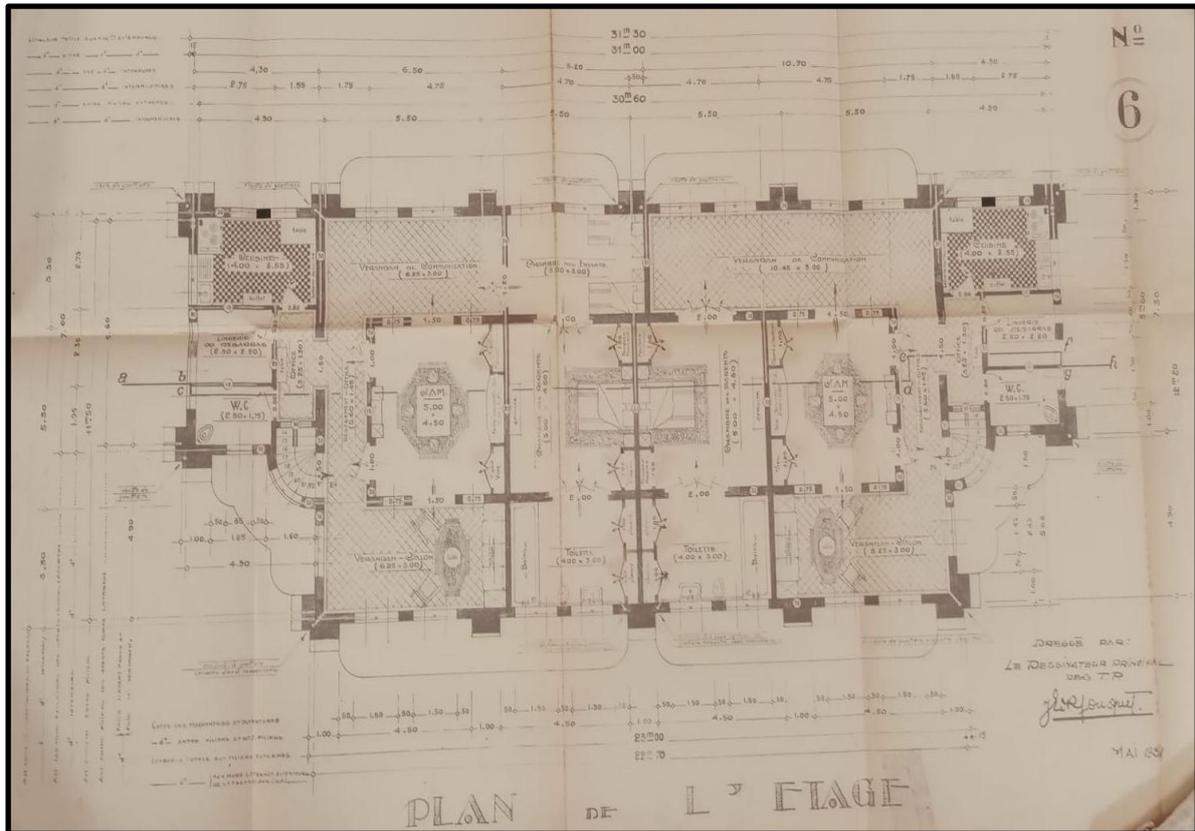


Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Description du rez-de-chaussée :** L'entrée principale pour les voyageurs est située côté aile droite au niveau du rez-de-chaussée où se trouve également un large bureau (D : L 6,5 m sur l 2,4 m) faisant probablement office de billetterie à l'époque. Cette entrée principale donne accès à une large véranda de circulation (D : L 25,10 m sur l 2,90 m) débouchant elle-même sur son extrémité gauche sur un autre bureau de dimension égale que la première. Cette sorte de long couloir que constituait la véranda de circulation présentait respectivement à son côté droit les larges portes d'entrée intérieure aux salles suivantes : le Bureau du Chef de section Bobo (D : L 4,45 m sur l 2,5 m), le couloir de passage des bagages (D : L 4,3 m sur l 4,8 m), la salle d'attente des voyageurs (d : L 9 m sur l 4,8 m), le Bureau du Chef de gare (D : L 4,3 m sur l 4,8 m) et deux autres Bureaux annexes de petites dimensions ( D : L 2,95 m sur l 2,3 m et L 2,3 m sur 1,35 m). Toutes ces salles étaient dotées d'une porte de sortie intérieure débouchant sur une seconde large véranda (D : L 21,9 m sur l 2,9 m) appelée véranda d'accès au quai. Cette seconde véranda est dotée de portes de sortie extérieures perpendiculaires aux portes intérieures et donnant directement accès au quai. Le plan du rez-de-chaussée permet d'apprécier cette brève description que nous venons de faire.

## Annexe n° 5 :

### Document 1 : Plan de l'étage et la coupe transversale des ailes de la Gare.

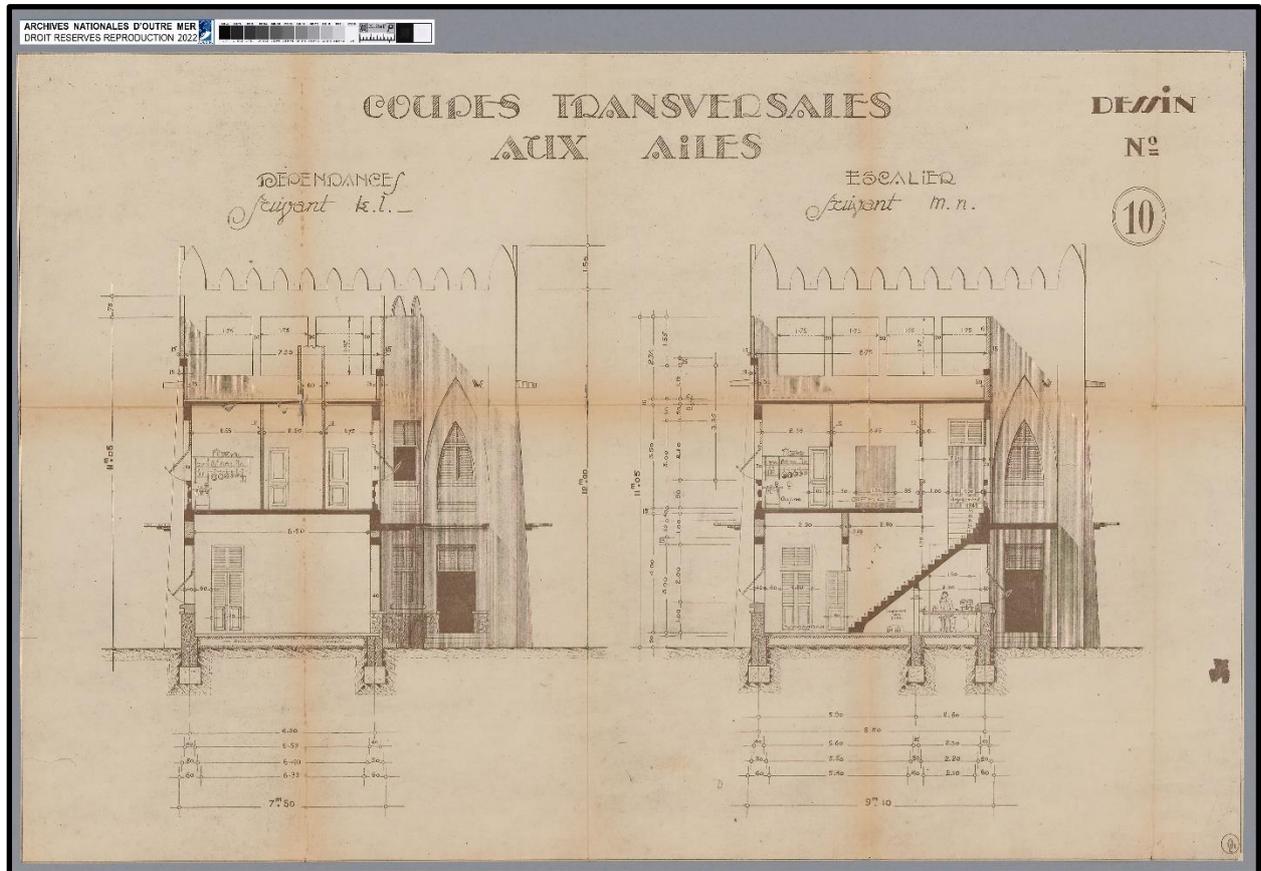


Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Description détaillée du plan de l'étage :** Au niveau de l'étage, on trouve deux grands pavillons séparés construits pour servir de maisons d'habitation officielle du chef de district (ou encore de section) et du chef de la gare. Ces logements jumelés et de dimensions similaires avaient également été construits suivant le même modèle. Ils offraient à leurs occupants toutes les commodités d'une maison européennes. Dans chaque pavillon on trouvait les éléments suivants : une chambre principale à coucher (D : L 6 m sur l 4,5 m) équipée d'une toilette interne (D : L 4 m sur l 3 m), une chambre pour enfants (D : L 5 m sur l 3 m) dotée d'une connexion avec la chambre principale ; au milieu du pavillon se trouve une salle à manger circulaire donnant accès à une première véranda de communication située côté chambre des enfants et à une seconde véranda-salon située côté chambre principale. Les deux vérandas qui débouchaient également de part et d'autre sur des balcons ont des dimensions semblables (D : L 6,25 m sur l 3 m). La salle à manger circulaire débouche également vers la gauche sur un couloir (D : L 3,25 m sur l 1,5 m) présentant les portes d'accès à la cuisine (D : L 4 m sur l 2,55 m), à la lingerie (D : L 2,5 m sur l 2,2 m) et aux W.C.

internes (D : L 2,5 m sur 1,75 m). Ce couloir mène également sur les escaliers donnant accès à l'entrée principale du pavillon situé en bas du côté des deux ailes.

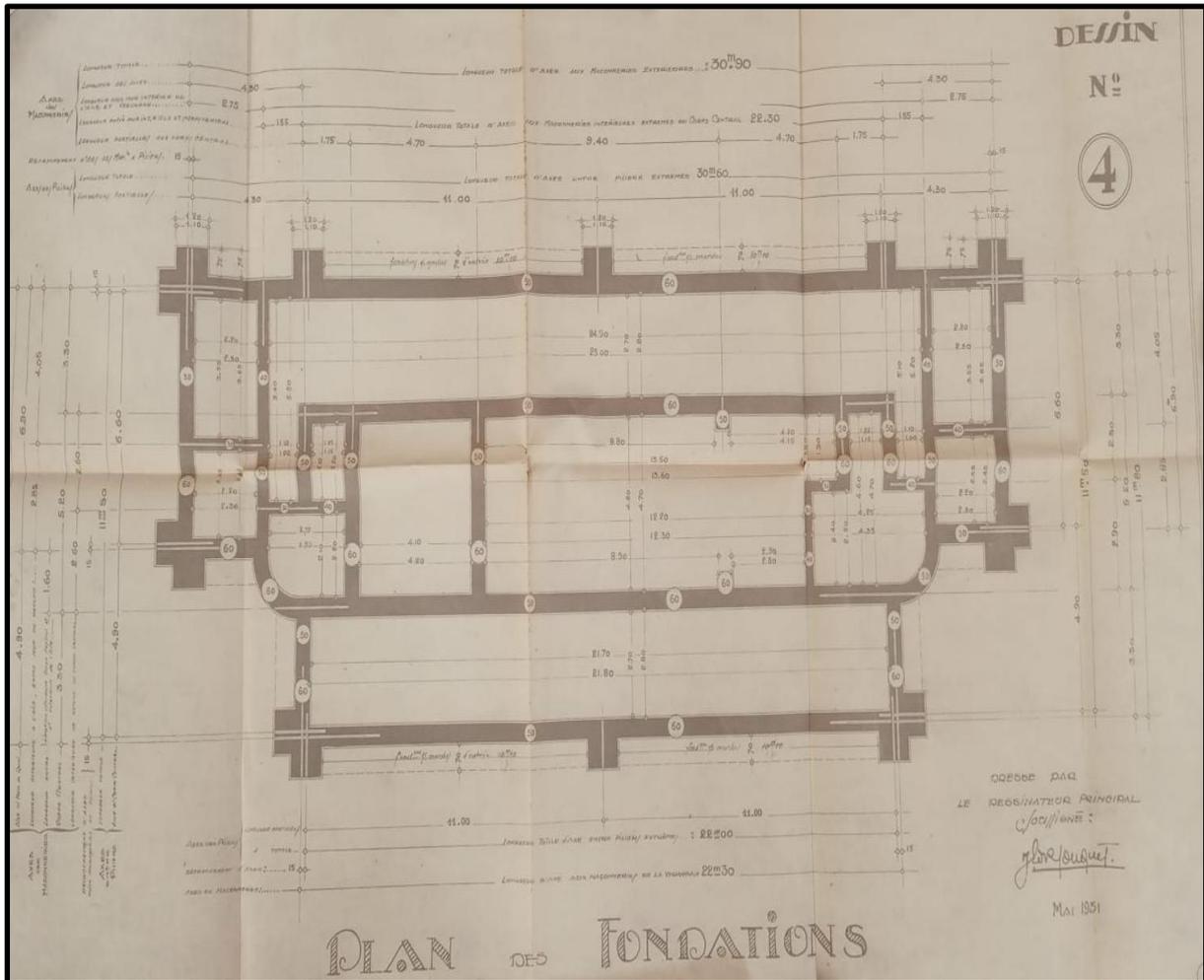
**Document 2 :** Plan de la Coupe transversale aux ailes de la Gare



Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Brève description des ailes :** Les ailes sont d'une largeur de 9, 10 mètres et d'une hauteur de 11,05 mètres. A droite, on distingue la porte d'entrée du bâtiment de la gare. Vers la gauche on remarque une porte qui pourrait correspondre à l'époque à une seconde porte de sortie du chef de district ou du chef de gare. On voit également sur la figure une échelle qui mène vers l'étage supérieur où se trouvent les logements des chefs de gare et de district.

## Annexe n° 6 : Plan des fondations de la Gare.

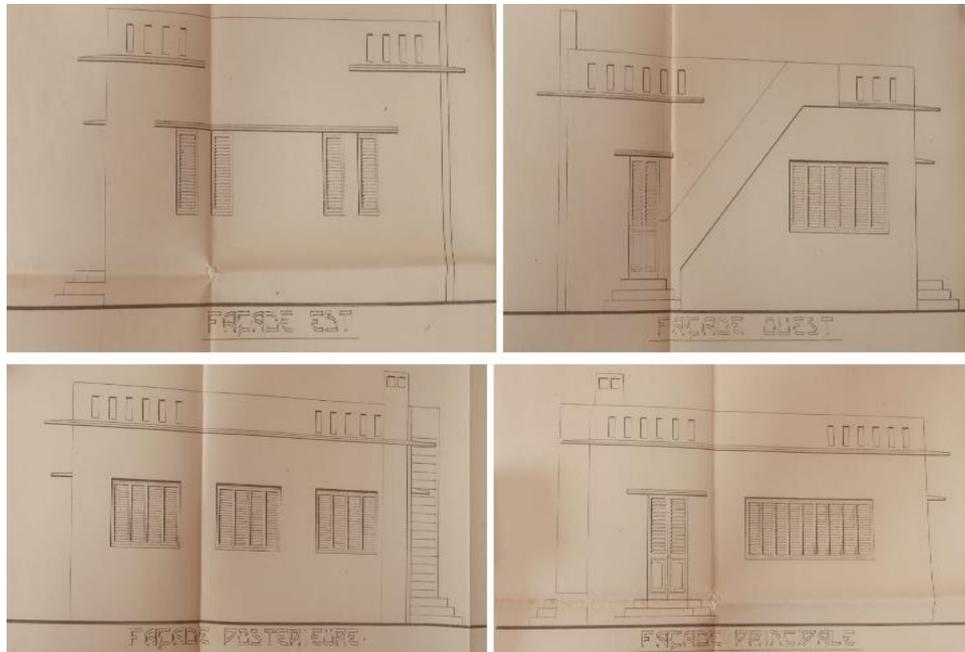


Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Brève description des fondations de la Gare :** Les soubassements de la gare sont d'une profondeur de dimensions variables entre 60, 50, 40 centimètres en fonction des endroits. Les murs des soubassements sont construits avec des briques rouges (latérite) d'une épaisseur de 35-45 centimètres sur une hauteur de 1 mètre.

**Annexe n° 7 :** Plans de la terrasse et des différentes façades (est, ouest, postérieure et principale) des pavillons petit type et grand type de la Gare.

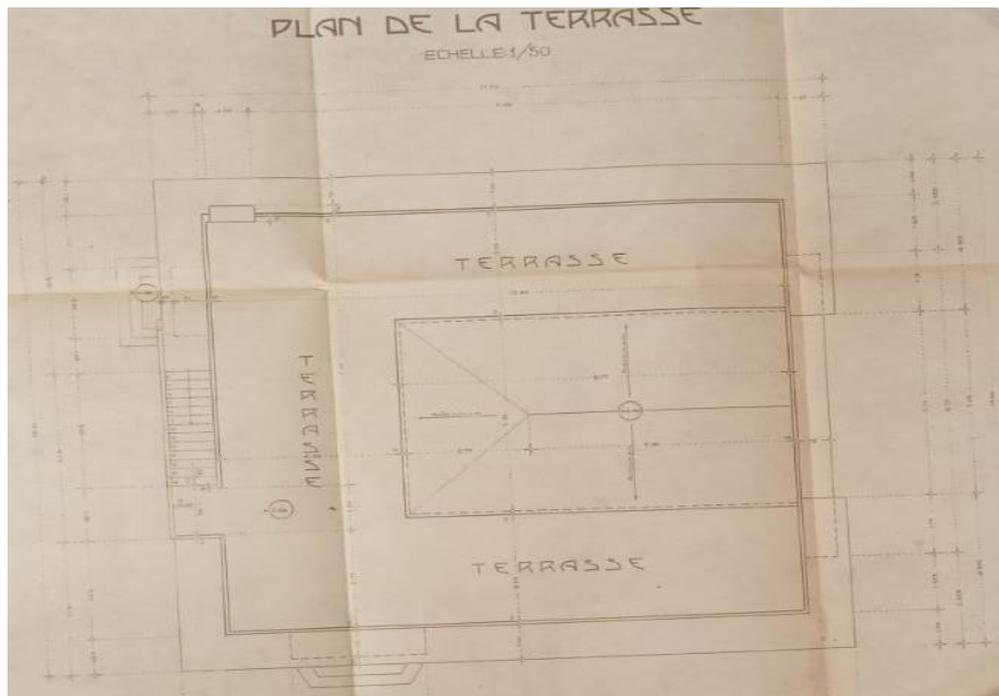
**Document 1 :** Plan pavillon petit type (façade est, ouest, postérieure et principale).



**Source :** ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Brève description :** Le pavillon petit type possède une porte d'entrée principale et une fenêtre principale fixées au niveau de sa façade principale. Il présente également trois fenêtres moyennes sur sa façade postérieure, deux petites fenêtres au niveau de sa façade Est et une grande fenêtre sur sa façade Ouest. La façade Ouest dispose également d'un escalier menant sur le toit où une terrasse devant servir d'air de repos y a été aménagée. Une petite porte d'entrée dans le bâtiment a été fixée juste à côté des escaliers.

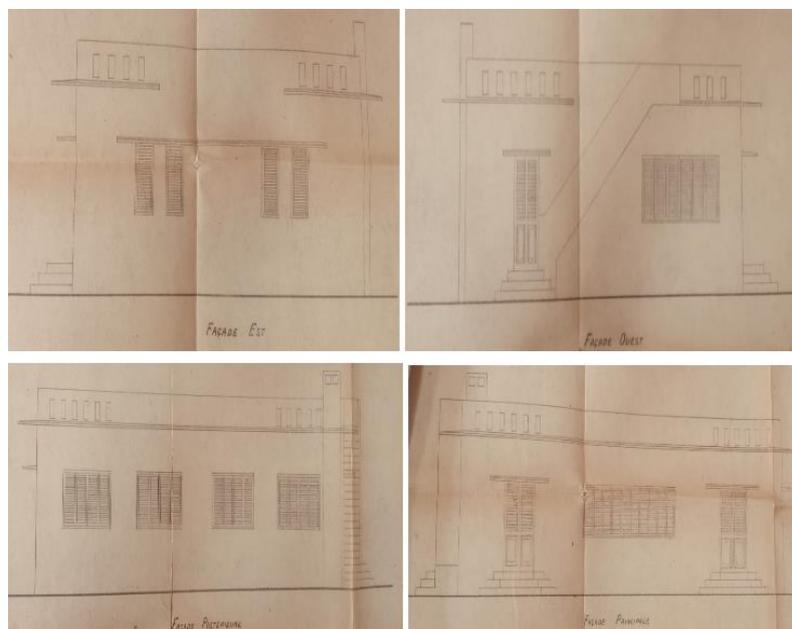
**Document 2 :** Plan de la terrasse pavillon petit type.



**Source :** ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Brève description :** La terrasse était recouverte d'un petit toit et était entourée d'une bordure. L'espace devait servir d'air de jeu pour les enfants et d'espace pour faire sécher les linges.

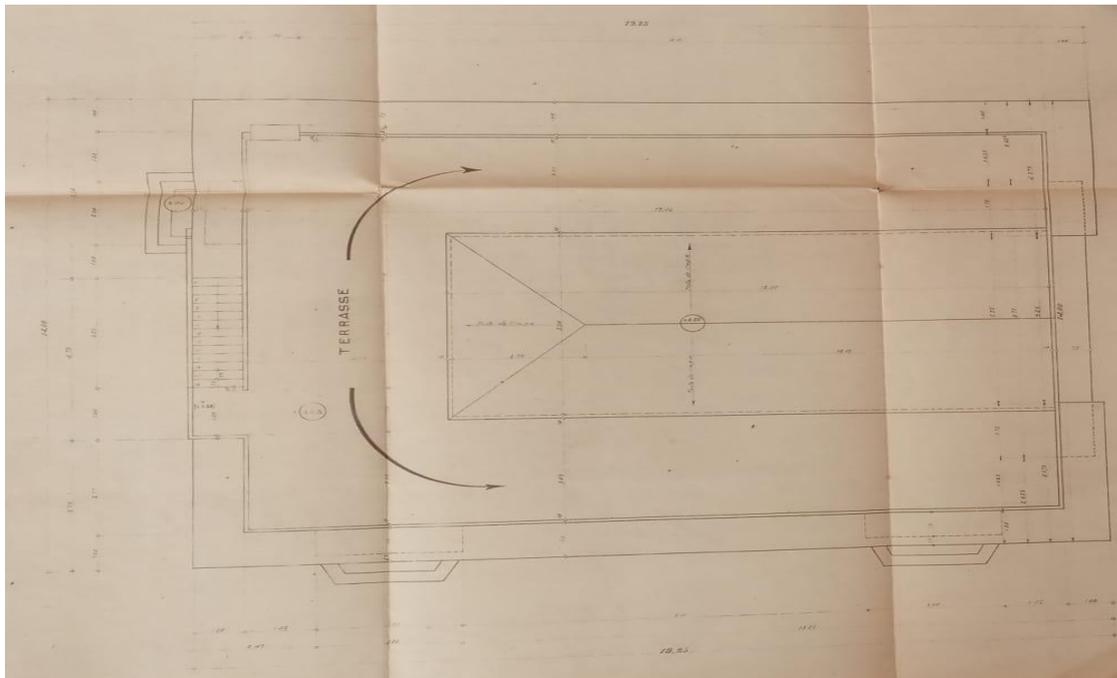
**Document 3 :** Plan pavillon grand type (est, ouest, postérieure et principale).



Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Brève description :** Le pavillon grand type possède pratiquement les mêmes caractéristiques que le pavillon petit type. La seule différence est qu'il disposait de quatre fenêtres sur sa façade postérieure et deux portes au niveau de sa façade principale.

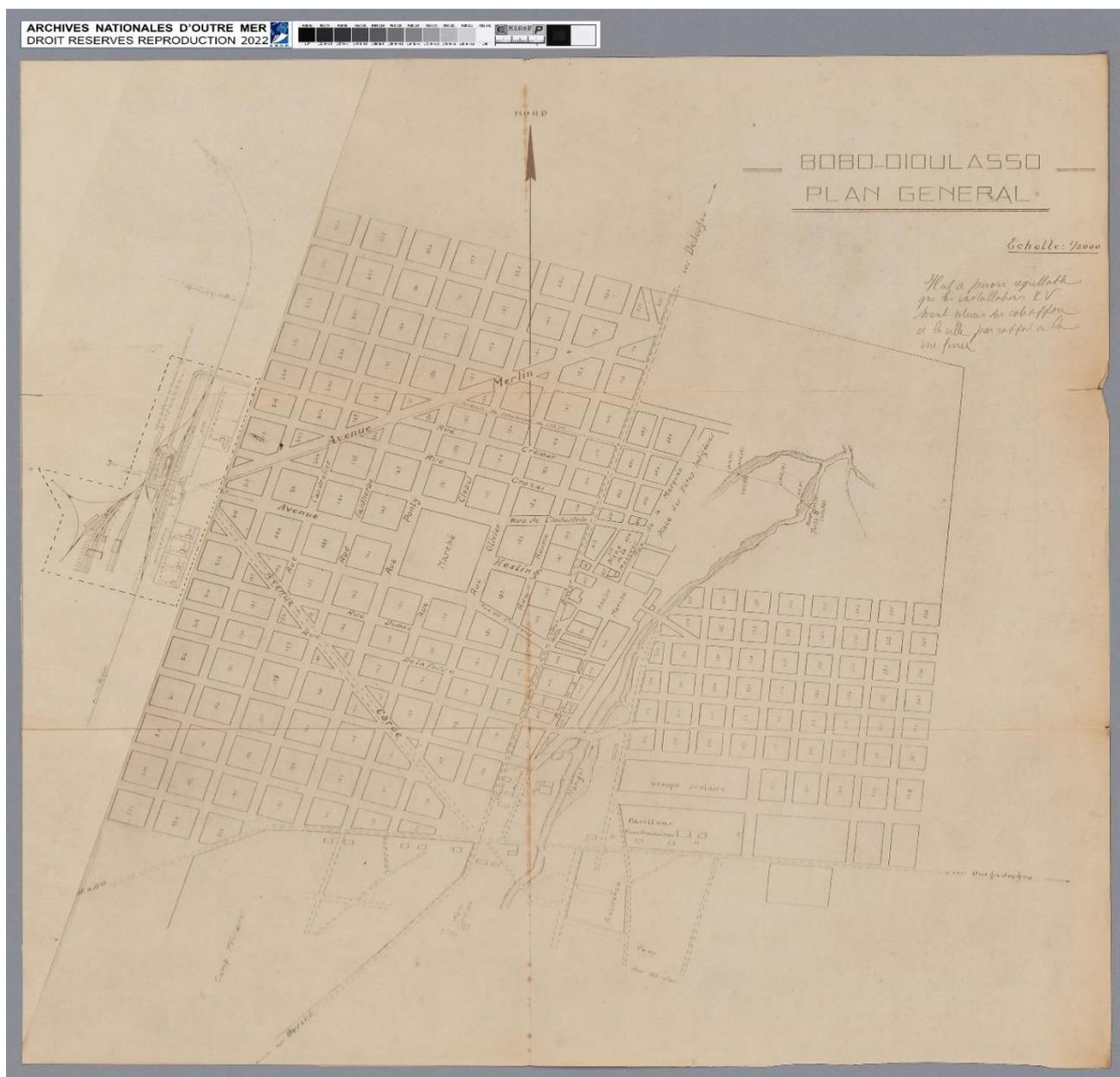
**Document 4 :** Plan de la terrasse pavillon grand type.



Source : ANOM, 1 TP 536, dossier 2.

**Brève description :** Elle a les mêmes caractéristiques et les mêmes usages que la première, la seule différence est qu'elle est beaucoup plus grande.

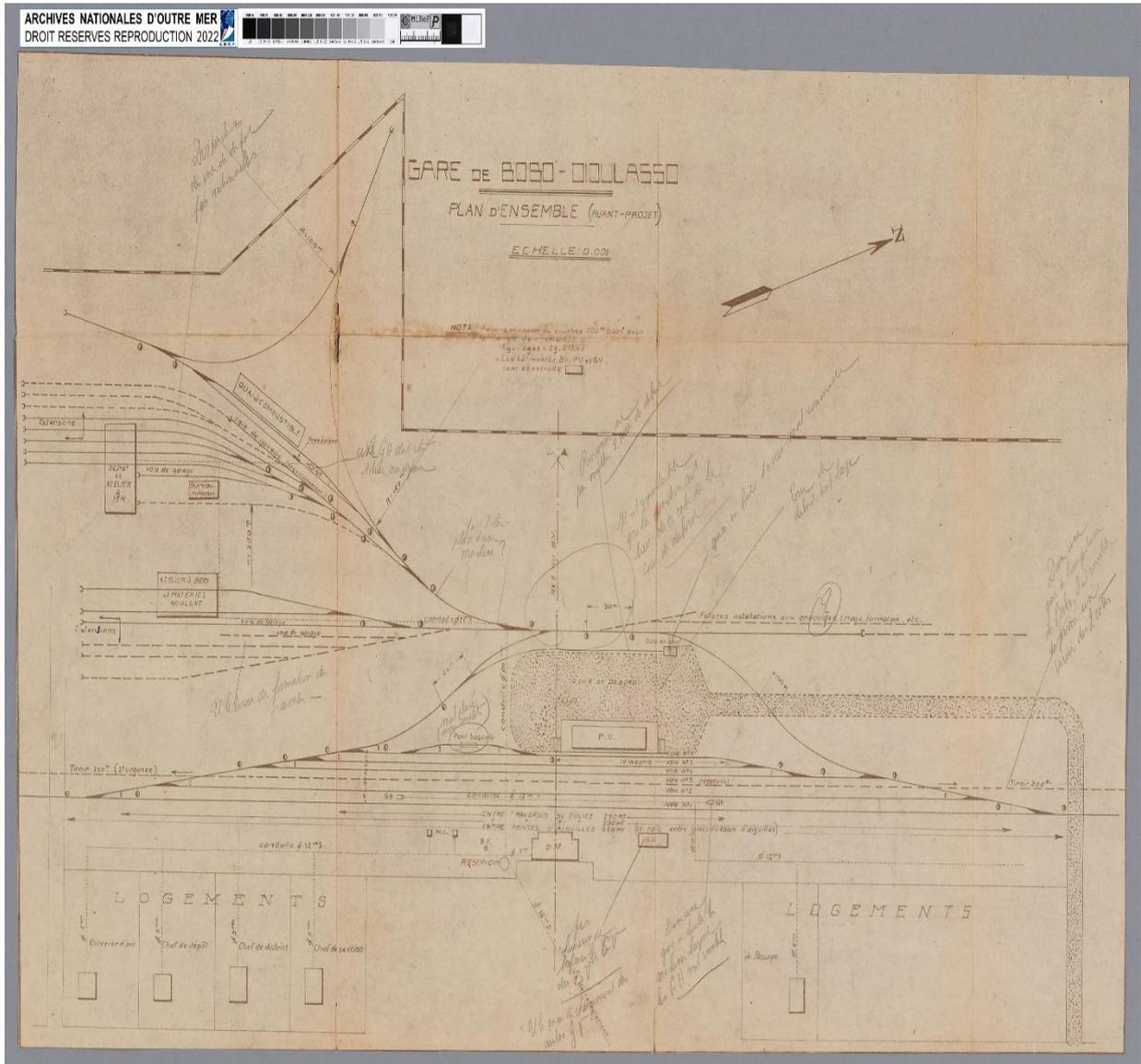
**Annexe n°8** : Plan général de la ville de Bobo-Dioulasso lors de la construction de la gare en 1934



**Source** : ANOM, 1 TP 876.

**Description** : Sur cette carte, on peut remarquer que les voies principales de la ville formaient une sorte de triangle isocèle dont le sommet était constitué par la gare de ferroviaire. L'emplacement de la gare et le tracé des rues de la ville ont été fait de telle sorte que la gare ferroviaire puisse constituer le point de gravitation naturelle de toutes les activités de la ville. Ainsi, on remarque le marché central de la ville placé au milieu du triangle. Du côté Sud de la gare, on trouve l'aéroport (pas visible sur la carte actuelle), le côté Nord, le camp militaire. Le cœur de la ville de Bobo-Dioulasso tel que dessiné à l'arrivée du chemin de fer en 1934, n'a guère changé depuis lors.

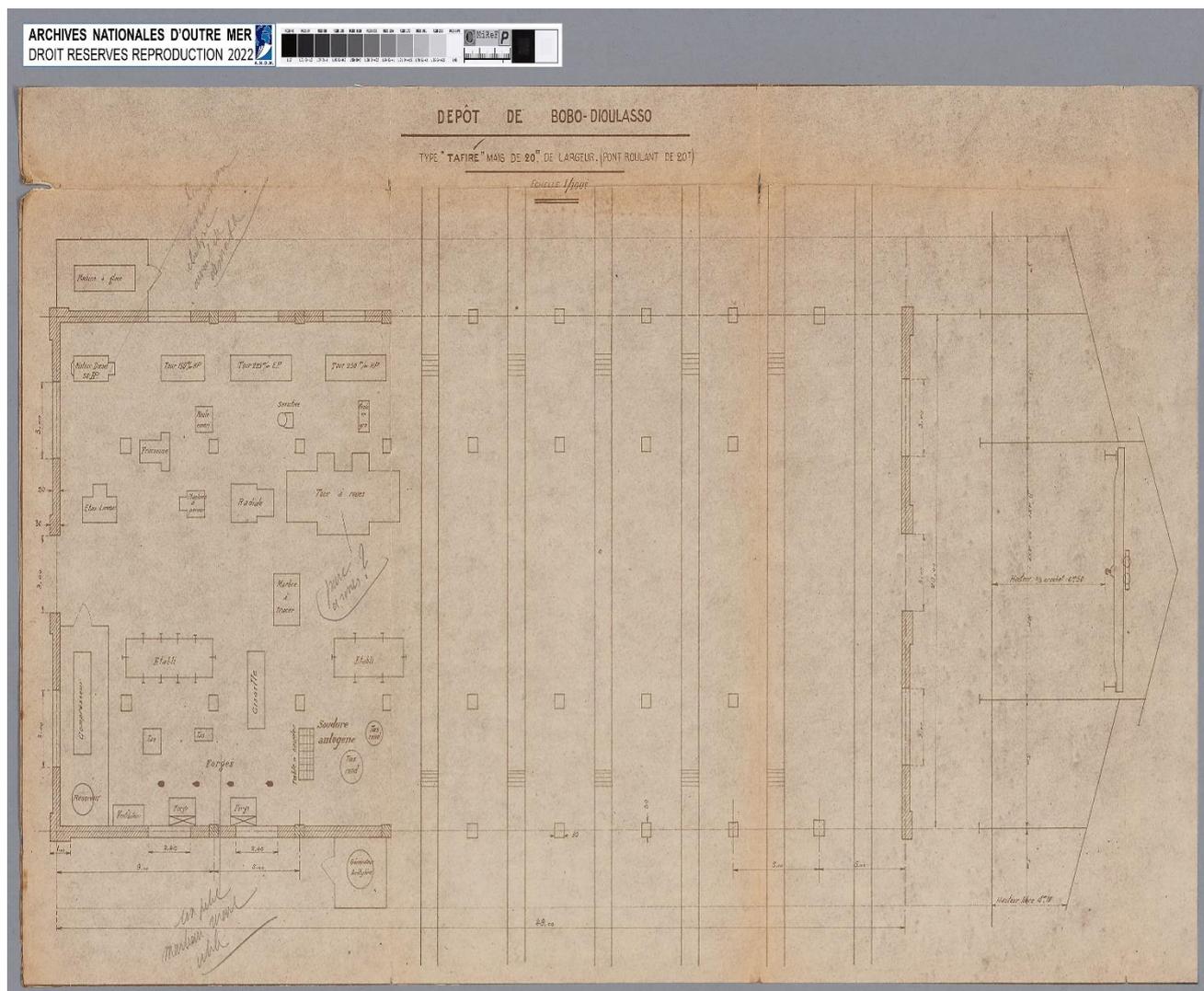
Annexe n°9 : Plan d'ensemble de la gare de Bobo-Dioulasso en 1934.



Source : ANOM, 1 TP 876.

Description : On peut y observer l'emplacement des logements (en bas) de la cité des « cadres » et celui de la gare et du quai. On perçoit également, les différentes directions des rails.

## Annexe n°10 :



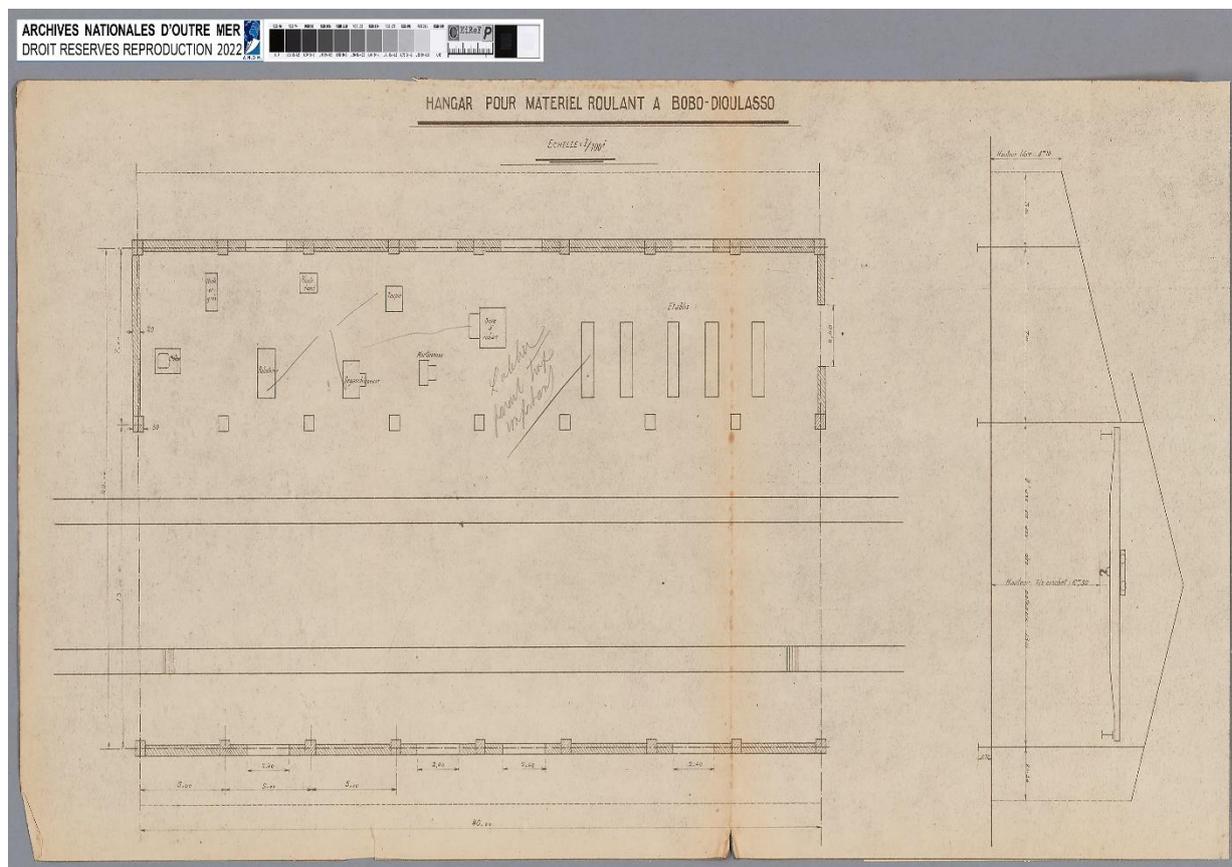
**Document 1** : Plan du dépôt de la gare de Bobo-Dioulasso (1934).

**Source** : ANOM, 1 TP 876.

**Description** : Selon la côte Le dépôt comprenait les éléments suivants :

- Bureau
- Hangar pour Fonderie
- Chambre froide et une machine à glace
- Centrale électrique : équipée de trois groupes électrogènes diesel
- Forge équipée d'une machine à rouler et d'une machine à planer, d'un pilon pneumatique, d'une poinçonneuse,
- Chaudronnerie
- Magasin
- Un atelier d'Ajustage :
- Un atelier de montage :

- Une partie réservée aux rabouages et réparations des tubes équipés d'un générateur
- Un espace réservé à la peinture
- Un Hangar métallique réservé au matériel roulant :
- Un Hangar pour Menuiserie équipée de Scie (circulaire et à ruban), de Toupie, de Raboteuse, Mortaiseuse, Affuteuse



**Document 2 :** Plan du Hangar de réparation du matériel roulant (1934)

**Source :** ANOM, 1 TP 876.

**Description :** Hangar équipé d'un pont roulant de 5 m et d'un autre de 20 m. L'atelier avait une hauteur de 10,20 m.

**Fin du mémoire.**