

Le chemin de fer du Mossi

Enjeux politiques et territoriaux d'une infrastructure coloniale en Haute-Volta (1919-1954)

Boubié Bazié

Mise en ligne : juin 2024

DOI : <https://doi.org/10.51185/journals/rhca.2023.varia10>

Résumé

Le chemin de fer Abidjan-Niger atteint Bobo-Dioulasso et Ouagadougou, en territoire voltaïque, respectivement en 1934 et 1954. Le processus de construction de la ligne Bobo-Ouagadougou dénommée chemin de fer du Mossi est le fruit d'une lutte politique de la chefferie de Ouagadougou après la suppression de la Haute-Volta en 1932. Elle craignait en effet que le non-prolongement de cette infrastructure fasse décliner Ouagadougou au profit de l'ascension sociopolitique de sa « rivale », Bobo-Dioulasso. L'administration coloniale fit du prolongement de la ligne de chemin de fer jusqu'à Ouagadougou un moyen de bénéficier de la loyauté de la chefferie et, par ricochet, de celle des Mossi, nécessaire au contrôle des mouvements contestataires se développant depuis l'instauration de l'Union française de 1946. Cet article rend ainsi compte des luttes politiques autour de la construction de cette infrastructure coloniale et de la mobilisation de multiples acteurs pour profiter des avantages socio-économiques qui en découlaient.

Mots clés : Mossi ; royauté ; Burkina Faso ; Haute-Volta ; Côte d'Ivoire ; Afrique de l'Ouest

The Mossi railroad. Political and territorial challenges of a colonial infrastructure in Upper Volta (1919-1954)

Abstract

The Abidjan-Niger railway reached Bobo-Dioulasso and Ouagadougou, in Voltaic territory, respectively in 1934 and 1954. The building of the Bobo-Ouagadougou line, known as the Mossi railway, was the result of a political struggle by the chiefdom of Ouagadougou after the removal of Upper Volta in 1932. They feared that the non-extension of this infrastructure would cause Ouagadougou to decline as its « rival », Bobo-Dioulasso, rose to socio-political prominence. The colonial administration saw the extension of the railway line to Ouagadougou as a means of gaining the loyalty of the chieftaincy, and by extension that of the Mossi, which was necessary to control the protest movements that had developed since the establishment of the French Union in 1946. This article looks at the political struggles surrounding the construction of this colonial infrastructure and the mobilisation of a wide range of stakeholders to take advantage of the socio-economic benefits it brought.

Keywords: Mossi; royalty; Burkina Faso; Upper Volta; Ivory Coast; West Africa



Le grand plan initial de construction des lignes de chemins de fer dans la fédération de l'Afrique Occidentale Française (AOF), conçu et annoncé par le gouverneur général, Ernest Roume, dans son discours du 5 juillet 1903¹, ne vit jamais le jour. Le pouvoir colonial a plutôt procédé à une sélection de lignes à construire dans la fédération en tenant compte d'un certain nombre de facteurs économiques, techniques, géographiques et politiques. Si les facteurs économiques ont soutenu la construction de la ligne Abidjan-Niger qui atteint Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) en 1934, son prolongement jusqu'à Ouagadougou en 1954 relève avant tout de considérations politiques. En effet, le pouvoir colonial avait initialement envisagé, à partir de Bobo-Dioulasso, deux tracés : l'un vers l'Est passant par Ouagadougou et l'autre vers l'Ouest traversant Dédougou pour atteindre le Bani². Mais seul le tracé vers Ouagadougou fut construit. Plusieurs travaux scientifiques portant sur la construction du réseau ferroviaire en AOF ont analysé les intentions et les conditions de la construction de cet « outil de l'empire³ » destiné à relier la côte à l'hinterland. Ceux qui ont fait cas de la construction de la portion Bobo-Dioulasso-Ouagadougou ont principalement évoqué la lutte menée par la chefferie mossi de Ouagadougou pour la construction de cette infrastructure, d'où le nom du chemin de fer du Mossi⁴. Cette lutte s'inscrit dans un combat plus large pour la défense des intérêts de cette chefferie des années 1930 aux années 1950, que plusieurs travaux d'historiens ont abordé⁵. Ainsi, dans un contexte marqué par la définition d'une nouvelle politique coloniale au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la construction de cette ligne ferroviaire témoigne des relations de pouvoir et de leur redéfinition entre différents acteurs (administration coloniale, populations colonisées, chefferie traditionnelle et partis politiques). Les deux rois de la chefferie de Ouagadougou, Moog-Naaba Koom II et Moog-Naaba Saaga, et le parti Union voltaïque (UV) sont au cœur des revendications pour la prolongation de la ligne, faisant apparaître ces mobilisations, dans un contexte de décolonisation naissante, comme des formes de négociation et de réappropriation « par le bas » d'une infrastructure pensée et construite d'en haut, par le pouvoir colonial.

Le Moog-Naaba Koom II (1905-1942), de son nom authentique Saïdou Congo est le fils aîné du Moog-Naaba Sigiri, signataire du traité de protectorat du 20 janvier 1897 plaçant *de facto* le Moogo (le pays mossi) sous la tutelle de la France. Intrônisé en 1905, il y resta jusqu'en 1942, date de son décès. Ce souverain, par sa collaboration à la mise en place du système colonial, fut considéré par l'administration comme un chef dévoué à la cause de la France⁶. Il participa à la mobilisation des travailleurs d'origine voltaïque sur les chantiers coloniaux en AOF et des tirailleurs sénégalais pendant les deux guerres mondiales. De ce fait, l'attachement à la France de Koom II, au nom duquel de nombreux contingents militaires et de main-d'œuvre mossi ont été recrutés, fut l'une des pièces maîtresses de son plaidoyer, non seulement pour la construction du chemin de fer du Mossi mais aussi pour la reconstitution de la Haute-Volta en 1947. Saaga II (1942-1957), de son vrai nom, Issoufou Congo, est son fils. La particularité de ce second souverain est qu'il fit des études en Tunisie et fut tirailleur sénégalais. Succédant à son père, il entendait rester fidèle à sa mémoire, dont l'ambition était de faire renaître la Haute-Volta⁷.

¹ Archives Nationales de Côte d'Ivoire (ANCI), JO AOF, Discours de Monsieur le Gouverneur général Roume sur la politique ferroviaire de l'AOF, 31 décembre 1906, p. 259.

² Semi-Bi Zan (1973), « La politique coloniale des travaux publics en Côte-d'Ivoire (1900-1940) », thèse de doctorat, Université Paris VII, p. 182.

³ Headrick Daniel. R. (1981), *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York, Oxford University Press.

⁴ Faur Jean-Claude (1969), « La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939) », thèse de doctorat, Université Paris 1 ; Semi-Bi Zan (1976), « L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940 », *Cahiers d'études africaines*, 16(61- 62), pp. 147-158 ; Maestri Edmond (1976), « Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles », thèse de doctorat, Université de Provence ; Nana Mathias (1984), « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta », thèse de doctorat, Université de Toulouse-II-Le-Mirail ; Dagnogo Foussata, Ninot Olivier et Chaléard Jean-Louis (2012), « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo*, 20, pp. 1-17 ; Savadogo Ibrahim (2021), « 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, Université Joseph Ki-Zerbo.

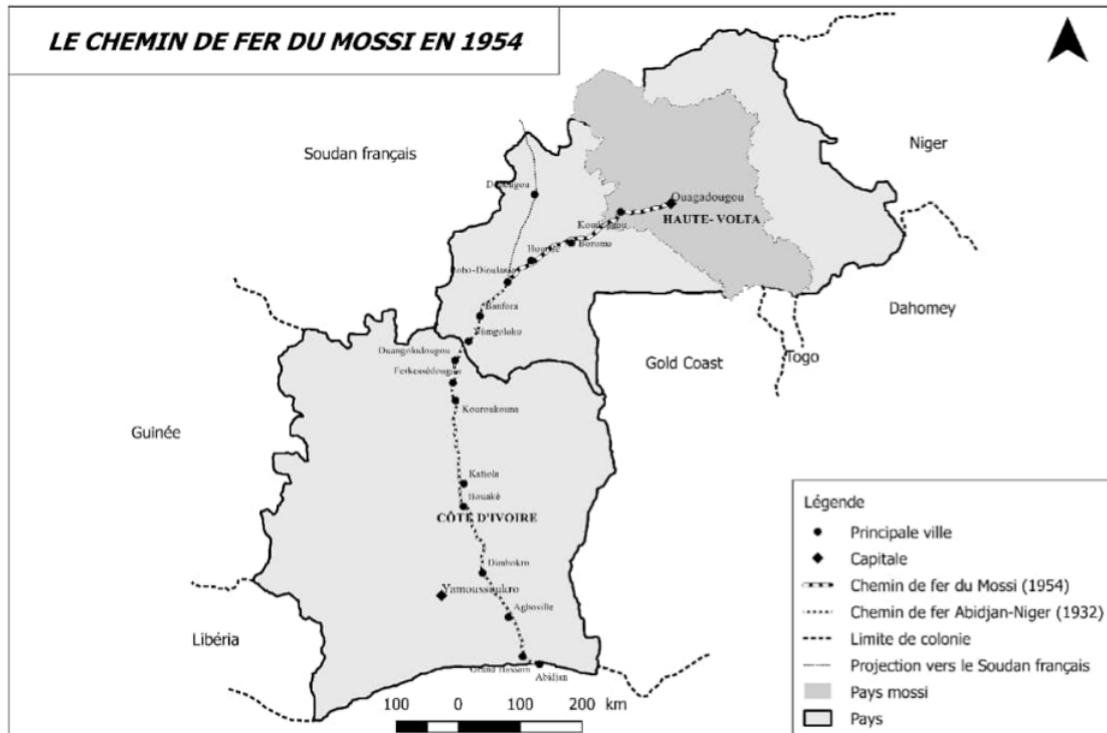
⁵ Debie Jean (2007), « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'ouest continentale "francophone" », *Flux*, 70(4), pp. 49-58 ; Beucher Benoît (2010), « La naissance de la communauté nationale burkinabè ou comment le voltaïque devient un "homme intègre" », *Politique africaine*, 118(2), pp. 165-186 ; Beucher Benoît (2017), *Manger le pouvoir au Burkina Faso. La noblesse Mossi à l'épreuve de l'Histoire*, Paris, Karthala.

⁶ Salo Samuel (2008), « Le plaidoyer pro domo de Koom II et de Saaga II pour la reconstitution de la Haute-Volta (Burkina Faso) », in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, pp. 370-371.

⁷ *Ibid.*, p. 373.

L'Union voltaïque est un parti politique créé en 1946 en remplacement de l'Union pour la défense des intérêts de la Haute-Volta (UDIHV) qui était une association gravitant autour du Moog-Naaba et de tous ceux qui militaient pour la reconstitution de la Haute-Volta. Ce fut dans le contexte des élections à la première Assemblée législative de la IV^e République du 21 octobre 1945 que l'UDIHV, qui apparaissait comme un organe de défense des intérêts des seuls Mossi, fut remplacé par l'UV afin d'élargir sa base militante et faire de la reconstitution de la Haute-Volta et de la construction de la ligne ferroviaire des questions d'intérêt national⁸.

Carte n° 1 : Le chemin de fer du Mossi en 1954



Source : Dagnogo Foussata, Ninot Olivier et Chaléard Jean-Louis (2012), « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo*, 20, pp. 1-17 (réalisation Pascal W. Tapsoba, 2023)

Cet article s'appuie principalement sur de la littérature scientifique et les fonds du Centre national des archives du Burkina Faso à Ouagadougou, notamment les correspondances de la chefferie de Ouagadougou de 1932 à 1952, adressées à des personnalités et aux plus hautes autorités coloniales. Ces correspondances documentent la négociation mise en œuvre par les rois mossi de Ouagadougou, et témoignent que, contrairement aux lignes ferroviaires construites en AOF de 1885 à 1930 qui furent imposées par le pouvoir colonial dans le cadre de la pénétration coloniale (1885-1914) et pour les besoins de la politique de « mise en valeur » (1920-1930)⁹, la ligne du chemin de fer du Mossi fut surtout le résultat de cette négociation et d'une revendication des populations mossi.

Quels sont les fondements et le contenu des négociations entre la chefferie et le pouvoir colonial à l'origine de la construction de cette ligne ferroviaire ? Le processus de « formatage¹⁰ » du projet de cette ligne se fit sur fond de calculs politiques. Ainsi, le Moog-Naaba usa de l'influence politique que la « situation coloniale¹¹ » lui avait permis d'acquérir. Son objectif était que Ouagadougou, à l'instar de Bobo-Dioulasso, sa « rivale »¹², bénéficie des avantages politiques et économiques de cette infrastructure. En échange de sa

⁸ Savonnet-Guyot Claudette (1986), *État et sociétés au Burkina*, Paris, Karthala, p. 134.

⁹ Faur J.-C., « La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939) », art. cité.

¹⁰ Debrie J., « Géohistoire d'un tracé technique... », art. cité, p. 50.

¹¹ Balandier Georges (2001), « La situation coloniale : approche théorique », *Cahiers internationaux de sociologie*, 1(110), pp. 9-29.

¹² Cette rivalité résulte de la politique coloniale française qui avait divisé la colonie de la Haute-Volta en deux régions marquées par leur organisation socio-politique : l'Est, région des organisations politiques à pouvoir centralisé et l'Ouest occupé par les sociétés à

construction, le pouvoir colonial comptait bénéficier de la loyauté de la chefferie pour lutter contre les mouvements contestataires anticoloniaux, notamment le Rassemblement démocratique africain (RDA).

Dans un premier temps, nous montrerons comment Ouagadougou, centre politico-administratif et économique de la Haute-Volta, perdit son caractère nodal au lendemain de la suppression de la colonie en 1932, entraînant de ce fait une tentative d'orientation de la ligne vers Dédougou, située à l'ouest. Dans un deuxième temps, il s'agira d'analyser la lutte engagée par la chefferie de Ouagadougou de 1930 jusqu'aux années 1945 pour la restauration de son leadership politique et économique qui passe par la prolongation de la ligne ferroviaire. Dans un troisième temps, nous relèverons en quoi le nouveau contexte post-guerre (1946-1954) fut favorable aux revendications de la chefferie soutenue par les militants de l'Union Voltaïque.

Ouagadougou, d'un pôle administratif et économique à une périphérie (1919-1932)

La construction de la colonie de la Haute-Volta à partir de la fin du XIX^e siècle s'est faite autour de Ouagadougou, noyau de l'armature administrative de cet espace territorial. Cependant, la colonie de la Haute-Volta est disloquée en 1932 et Ouagadougou perd son statut de chef-lieu de colonie au profit de Bobo-Dioulasso, entraînant alors une concurrence entre Ouagadougou et d'autres villes comme Dédougou quant au prolongement de la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger.

Ouagadougou, pôle administratif dans la construction d'un État de type colonial

Les travaux des historiens ont largement montré la laborieuse construction administrative initiée par le colonisateur français afin de faire de l'ancienne résidence du souverain de Ouagadougou la capitale de la colonie de la Haute-Volta¹³. Ainsi, de 1897 à 1932, cette construction s'est faite en deux phases, dans le cadre d'une « collaboration négociée¹⁴ » entre administration coloniale et chefferie de Ouagadougou pour l'instauration d'un ordre colonial. La première phase, de 1897 à 1918, fut celle de l'imposition de la chefferie de Ouagadougou comme chefferie la plus importante des royaumes mossi. La deuxième, de 1919 à 1932, marqua la consécration de l'influence de cette chefferie sur l'ensemble du territoire de la Haute-Volta¹⁵. Une étude comparative de la chefferie traditionnelle sous la colonisation au Niger et en Haute-Volta montre que contrairement au Niger où l'on assista à « un démantèlement de la plupart des royautes créées dans l'espace nigérien » avec un rôle des chefs « plus ou moins décoratif », en Haute-Volta, « la mise en place du commandement indigène a été conçue suivant la stratégie de réunir les populations autour de la royauté moaaga [Mossi] »¹⁶.

En effet, à l'arrivée des colonisateurs français, le centre de la Haute-Volta était occupé par les royaumes fondés par les Mossi entre le XVI^e et le XIX^e siècles dont l'organisation socio-politique intéressa les autorités coloniales. Qualifiée d'« armature indigène robuste¹⁷ » par le premier gouverneur de la colonie, Édouard Hesling, la division administrative des chefferies mossi facilita l'organisation administrative de cette société, et permit à l'administration de pallier à l'insuffisance du personnel européen. Cependant, tous ces royaumes mossi étaient indépendants les uns des autres, et il manquait un échelon supérieur¹⁸, nécessaire à la mise

organisation avec un pouvoir diffus. Ouagadougou et Bobo-Dioulasso étaient considérées comme les capitales régionales respectives de l'Est et l'Ouest.

¹³ Hien Pierre Claver (2007), « Aux origines administratives de la capitale politique de la Haute-Volta : Ouagadougou (1904-1960) », *Science et technique, Revue burkinabè de la recherche : Lettres, sciences sociales et humaines*, 25(1), pp. 143-157 ; Hien Pierre Claver et Palm Jean-Marc (2008), « Particularismes identitaires et construction nationale au Burkina Faso de 1919 à nos jours », *Science et technique, Revue burkinabè de la recherche : Lettres, Sciences sociales et humaines*, 25(2), pp. 55-70 ; Beucher B., « La naissance de la communauté nationale burkinabè... », art. cité ; Beucher B., *Manger le pouvoir au Burkina...*, op. cit. ; Bantenga Moussa W. et Hien Pierre Claver (dir.) (2010), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan.

¹⁴ Roberts Richard (2021), *Mademba Sèye (1879-1918), fama de Sansadine, Soudan français (Mali). Conflits coloniaux, État de droit et trafic d'autorité*, Paris, Karthala.

¹⁵ Beucher B., *Manger le pouvoir au Burkina Faso...*, op. cit.

¹⁶ Malam Mahaman I. (2010), « Colonisation et chefferie administrative. Un regard croisé sur le rôle de la chefferie traditionnelle au Burkina Faso et au Niger dans la vie politique à la veille des indépendances », in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, p. 335.

¹⁷ Centre National des Archives du Burkina (CNAB), 2G23/21, Rapport politique de la Haute-Volta, 31 décembre 1922.

¹⁸ Blanc Jean (2008), *Les Chefs au Burkina Faso. La chefferie traditionnelle des origines à l'Indépendance*, Carcassonne et Ouagadougou,

en place du centre de diffusion de l'autorité coloniale. C'est ainsi que le pouvoir colonial « inventa la tradition¹⁹ » en consacrant le Moog-Naaba de Ouagadougou comme « empereur des Mossi », qui correspondait au vieux projet avorté de formation impériale au XVI^e siècle. En effet, la signature du traité de protectorat en 1897 avec la Moog-Naaba Sigiri étendait sa zone d'influence au-delà des frontières traditionnelles de son royaume²⁰.

Cette influence fut renforcée avec la création du cercle du Mossi en 1904 avec Ouagadougou comme chef-lieu. De ce fait, Ouagadougou allait supplanter toutes les autres localités du Moogo comme principal pôle administratif²¹. Ainsi, les anciens royaumes de Tenkodogo, du Yatenga, de Busma (Kaya) furent réduits à de simples circonscriptions administratives. Tout cela résultait non seulement d'une politique habile de la chefferie de Ouagadougou mais aussi et surtout d'avantages géopolitiques, notamment l'importance du noyau ethno-démographique mossi, la position centrale de la ville et l'ossature politico-administrative d'une capitale précoloniale. Tous ces facteurs jouèrent en faveur de l'érection de Ouagadougou comme chef-lieu de la colonie en 1919 et centre politique et économique le plus important du territoire²². Le souverain de Ouagadougou devint l'auxiliaire privilégié du pouvoir colonial en Haute-Volta et la réorganisation administrative entreprise par le gouverneur Hesling au lendemain de la création la colonie – avec l'érection des cercles de Kaya, Koudougou, Tenkodogo et Ouahigouya – fit attention à ne pas porter atteinte à l'autorité et au prestige du Moog-Naaba. C'est d'ailleurs ce que le gouverneur-général de l'AOF mentionne dans son rapport sur la transformation en cercles des subdivisions de Koudougou et de Kaya de 1922 :

La situation morale du grand chef mossi a été en effet renforcée par la création de la nouvelle colonie. La présence d'un gouverneur à ses côtés l'a en quelque sorte élevée. Il n'est plus le coadjuteur d'un administrateur commandant le cercle. Il est en rapport direct avec le chef de la colonie qui l'entoure d'égard ; le consulte fréquemment et veille personnellement à ce que toutes ses prérogatives soient sauvegardées.²³

La création du cercle et l'érection de Ouagadougou en chef-lieu de la colonie s'accompagnèrent de la construction d'infrastructures (administratives, routières) renforçant son rôle de pôle administratif et économique de 1919 à 1932. Ainsi, à partir de 1920, le gouverneur Hesling entreprit le désenclavement de la ville par la mise en place d'un réseau routier intra-urbain et inter-urbain (reliant Ouagadougou aux centres administratifs les plus importants) afin de faciliter les échanges commerciaux en attendant l'arrivée du chemin de fer Abidjan-Niger, « étape importante du développement économique de cette colonie²⁴ », selon la vision de son créateur, Gabriel Angoulvant, gouverneur général de l'AOF. Entre 1920 et 1927, période où le gouverneur Hesling dirigeait la colonie, 3 000 km de routes furent réhabilités ou construits²⁵. Ce réseau routier permit à cette ville administrative de développer ses activités marchandes, déjà importantes avant la colonisation. Ses activités furent renforcées avec l'installation de maisons de commerce européennes. En effet, l'érection de la ville de Ouagadougou en commune mixte en 1926 amena une certaine croissance démographique de la population d'origine européenne, qui passa de 12 en 1920 à 300 en 1927²⁶. La ville apparaissait dès lors comme le centre politico-administratif et économique évident que la ligne ferroviaire devait relier à partir de Bobo-Dioulasso. Mais à partir des années 1930, cette donne changea sous les effets de la crise économique et de la suppression de la colonie en 1932.

Archives départementales de l'Aude, p. 103.

¹⁹ Beucher B., « La naissance de la communauté nationale burkinabè... », art. cité, p. 17.

²⁰ Kambou-Ferrand Jeanne (1993), *Peuples voltaïques et conquêtes coloniales*, Paris, L'Harmattan, p. 139.

²¹ Hien P. C., « Aux origines administratives de la capitale politique... », art. cité, p. 154.

²² Créée par le décret du 1^{er} mars 1919, la colonie de la Haute-Volta comptait les cercles de Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Dédougou, Ouahigouya, Fada-N'Gourma, Gaoua, Dori et Say.

²³ CNAB, 10G8/107, Rapport sur la transformation en cercles des subdivisions de Koudougou et de Kaya en cercles, 31 décembre 1922.

²⁴ Angoulvant Gabriel (1922), « Pourquoi j'ai créé la Haute-Volta ? », *Revue encyclopédie coloniale et maritime*, 45, p. 386.

²⁵ Sissao Claude (2006), « Évolution institutionnelle et développement économique de Ouagadougou (1926-1956) », in P. C. Hien et M. Compaoré (dir.), *Histoire de Ouagadougou des origines à nos jours*, Ouagadougou, DIST (CNRST), p. 187.

²⁶ *Ibid.*, p. 195.

Le tracé du chemin de fer, entre enjeux économiques et politiques : le cas de Dédougou et de Ouagadougou

L'AOF, comme le reste du monde, fut frappé par la crise économique de 1929. Sur le plan économique et financier, le pouvoir colonial procéda à une intensification de l'exploitation des colonies, mais aussi à une politique de redressement budgétaire de la fédération. En Haute-Volta, la situation économique était grave. L'impôt personnel, qui constituait 75 % à 85 % des recettes de la colonie, ne cessait d'augmenter alors même que de nombreux travailleurs quittaient la Haute-Volta pour aller sur les chantiers des colonies voisines²⁷. Malgré l'élaboration d'un plan de sauvetage dans les années 1930, la solution apportée par la mission d'inspection envoyée en Haute-Volta fut la suppression pure et simple du territoire le 5 septembre 1932, et le partage de ses cercles entre les colonies de la Côte-d'Ivoire, du Niger et du Soudan français (actuel Mali). Certaines études évoquent la pression des milieux coloniaux soudanais et ivoiriens afin de fournir plus facilement de la main-d'œuvre aux planteurs de Côte d'Ivoire, à l'Office du Niger (créé en 1932 au Soudan français) ou encore aux chantiers de construction du chemin de fer Abidjan-Niger²⁸. En redéfinissant de nouvelles frontières, cette suppression provoqua le déclin de Ouagadougou, qui perdit son statut de chef-lieu de la colonie, de même que celui de commune mixte en 1936, avec comme conséquence le démantèlement des services techniques et des industries au profit de Bobo-Dioulasso.

« Tout réseau [est] une image de pouvoir ou des pouvoirs dominants²⁹ », comme l'écrit le géographe Claude Raffestin : les projections des lignes suivent l'évolution de l'espace économique colonial mais le définissent également en retour. De ce fait, Ouagadougou était exclue des lieux nodaux des liaisons du réseau ferroviaire dans la mesure où cette ville cessait d'être un centre politique et économique de la colonie de la Haute-Volta supprimée. La forte propagande dans la presse coloniale présentant la Haute-Volta comme le nouvel eldorado cotonnier de l'AOF dans les années 1924-1926³⁰ avait laissé place au projet de l'Office du Niger dans les années 1930, ce qui expliqua l'orientation du chemin de fer vers Mopti (Soudan français) en passant par Dédougou, situé au Sud-Ouest de Ouagadougou. C'est ainsi que la construction du chemin de fer vers le Soudan français à partir de Bobo-Dioulasso avait été mentionnée dans la loi d'emprunt de 1 690 millions de Francs du 22 février 1931³¹. Par ailleurs, Dédougou apparaissait comme un carrefour à partir duquel on pouvait desservir de vastes régions de l'intérieur de la colonie au travers du réseau routier : Dédougou est à 175 km de Bobo-Dioulasso, 250 km de Ouagadougou, 170 km du Bani et 235 km de Mopti. Cette ville avait même été considérée comme l'un des points d'aboutissement du projet du chemin de fer transsaharien qui devait relier l'Afrique du Nord à l'Afrique subsaharienne – il ne verra jamais le jour. Au-delà de la situation géographique de Dédougou, cette ville présentait des avantages économiques par rapport à Ouagadougou. Surnommée le « grenier du Burkina », Dédougou connaissait une certaine prospérité grâce à son climat doux, une bonne pluviométrie et des terres fertiles pour les cultures vivrières et de rente (coton, cheptel, production de beurre de karité)³².

Ces différents changements de tracé de la ligne montrent que le pouvoir colonial a pratiqué une structuration spatiale très sélective³³. Ainsi, dans les années 1930, la réorganisation économique de l'AOF liée à la crise économique a conduit au choix de nouveaux tracés ferroviaires. Cette projection vers Dédougou suscita la réaction du Moog-Naaba Koom II qui voyait dans ce projet colonial la faillite de Ouagadougou, pôle politique et économique de la Haute-Volta.

²⁷ La Haute-Volta était considérée comme le réservoir de main-d'œuvre de l'AOF, en plus des migrations saisonnières des travailleurs allant s'employer dans les plantations de Côte d'Ivoire et de Gold Coast (actuel Ghana).

²⁸ Coquery-Vidrovitch Catherine (1992), *L'Afrique occidentale au temps des Français : colonisateurs et colonisés, 1860-1960*, Paris, La Découverte, p. 283.

²⁹ Claude Raffestin, cité dans : Dupuy Gabriel (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux ? », *L'Espace géographique*, 16(3), p. 181.

³⁰ Fourchard Laurent (2003), « Propriétaires et commerçants africains à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta), fin XIX^e siècle-1960 », *Journal of African History*, 433(44), p. 438.

³¹ Nana M., « Héritage colonial et développement... », art. cité, p. 125.

³² Nana M., « Héritage colonial et développement... », art. cité, p. 138.

³³ Bavoux Jean Jacques (2000), « Les réseaux ferroviaires dans les pays en développement : une structuration encore souvent déficiente », *Flux*, 41, p. 24.

La restauration du leadership politique et économique de Ouagadougou au cœur des revendications de la chefferie (1932-1945)

Ouagadougou devait son leadership politique et économique dans cet espace colonial à son statut de chef-lieu de colonie. Cependant, l'arrivée de la voie ferrée à Bobo-Dioulasso avait érigé cette ville en pôle économique de premier rang dans les années 1930. De ce fait, la suppression de la colonie de la Haute-Volta, doublée de l'orientation du chemin de fer vers Dédougou, allaient finir de signer la faillite de Ouagadougou, emportant du même coup avantages et prestiges de la chefferie. En conséquence, les rois de Ouagadougou engagèrent des démarches auprès des autorités coloniales afin d'obtenir non seulement l'abandon du projet du tracé vers Dédougou mais aussi et surtout la reconstitution de la Haute-Volta et le prolongement de la ligne jusqu'à Ouagadougou.

La construction du chemin de fer du Mossi, passage obligé de la restauration de la colonie ?

Le projet d'orientation de la ligne vers Dédougou avait provoqué un mécontentement de la chefferie qui n'hésita pas à protester à travers une lettre adressée, le 11 avril 1932, à Blaise Diagne, premier député africain au Palais Bourbon. Cette protestation, qualifiée par l'historien burkinabè Pierre Claver Hien de « préventive³⁴ », portait sur son opposition à la future suppression de la colonie et sur le tracé de la ligne de chemin de fer :

C'était avec un cœur joyeux que les dirigeants mossi ont de tout temps recruté des manœuvres pour les grands travaux des colonies voisines et les ponts de la Haute-Volta, notamment quand il s'est agi du chemin de fer de Thiès à Kayes d'abord et ensuite du prolongement de celui de la Côte d'Ivoire, l'essor économique du pays étant fonction de la pénétration du rail sur son territoire. Mais voilà qu'il n'est plus question déjà que la construction d'un tronçon de Bobo au Bani-Ségou.³⁵

En évoquant la question de la main-d'œuvre mossi dans les besoins de la « mise en valeur », le Moog-Naaba attire l'attention du pouvoir colonial sur son importance et la nécessité du maintien du tandem chefferie traditionnelle et administration coloniale qui avait permis sa mobilisation.

Selon l'historien Benoît Beucher, dans le contexte de la crise économique, le pouvoir colonial avait opté pour la rationalisation économique plutôt que pour la qualité des relations entretenues entre autorités coloniales et chefs mossi. Par ailleurs, ni l'« état d'esprit » des populations voltaïques ni un éventuel sentiment d'attachement de ces derniers à « leur » territoire ne furent des priorités pour le pouvoir colonial³⁶. Ce choix politique fut mis en pratique par les lieutenants-gouverneurs de la colonie, notamment Alberic Fourier et Henri Chessé. Ce dernier, plus radical, procéda à l'affaiblissement de la chefferie dans l'armature administrative coloniale.

Décriant l'ingratitude d'un partenaire auquel elle avait témoigné une loyauté sans faille, la chefferie de Ouagadougou ne cessa de multiplier les correspondances adressées aux autorités coloniales tant à Dakar qu'à Paris, ainsi que des voyages dans le même sens et à l'intérieur de la colonie afin que l'administration coloniale reconsidère certaines décisions, dont celle de supprimer la colonie et de prolonger la ligne ferroviaire³⁷. Ainsi, deux mois après l'envoi de la première lettre au député Diagne, le souverain adressa une deuxième missive pour faire cas de ses doléances mais aussi de son amertume en ce qui concerne la suppression de la colonie et de la déviation de la ligne ferroviaire :

Ne serait-il pas à craindre que ce peuple déjà sensiblement éprouvé par les maladies et la famine n'ait encore le moral fortement atteint par un aussi brusque changement de commandement au moment surtout où l'effort nouveau qui va lui être demandé va profiter à d'autres races voisines ? (Déviation du tracé du chemin de fer vers le Soudan alors que tout laissait à supposer que le rail atteindrait Ouagadougou).³⁸

³⁴ Hien Pierre Claver (2010), « Le facteur ethnique dans la reconstitution de la colonie de la Haute-Volta », in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, p. 276.

³⁵ Lettre du Moog-Naaba Koom II et ses ministres à Blaise Diagne, 11 avril 1932 ; citée dans Balima Salfo-Albert (1996), *Légendes et Histoire des peuples du Burkina Faso*, Paris, JA Conseil, annexes.

³⁶ Beucher B., *Manger le pouvoir...*, op. cit.

³⁷ Lettres du Moog-Naaba Koom II à Blaise Diagne, 11 avril et 1^{er} juin 1932 ; déclaration du Moog-Naaba Sagha à Dakar lors d'un voyage, novembre 1945 ; lettre du Baloum-Naaba à d'Arboussier, délégué du Moyen Congo, 4 décembre 1945 ; lettre du Moog-Naaba Sagha au Naaba Tigré du Yatenga, 20 juin 1946. Citées dans Balima S.-A., *Légendes et Histoire...*, op. cit.

³⁸ Lettre du Moog-Naaba Koom II à Blaise Diagne, 1^{er} juin 1932 ; citée dans Balima S.-A., *Légendes et Histoire...*, op. cit.

Face à ces revendications, le pouvoir colonial devait faire le choix entre contraintes économiques et politiques. Si, sur le plan économique, dans le contexte de la suppression de la colonie, Dédougou présentait des avantages en comparaison à Ouagadougou, l'abandon du tracé vers Dédougou relevait de considérations politiques. En effet, sur le plan politique, Ouagadougou présentait des avantages indiscutables par rapport à Dédougou. L'administration pouvait-elle oublier le rôle de la chefferie dans la mise en place de l'ordre colonial et dans l'exécution du programme de mise en valeur non seulement dans la colonie de la Haute-Volta mais aussi à l'échelle de l'AOF ? Elle avait permis au pouvoir colonial d'atteindre ses objectifs politiques (« pacification » des zones révoltées, réalisation de la conscription militaire, etc.) et économiques (mobilisation de la main-d'œuvre, imposition des cultures de rente, collecte de l'impôt, etc.). Par contre, Dédougou était une région moins peuplée et habitée par des populations jugées « réfractaires » à la domination coloniale, dans laquelle le pouvoir colonial avait connu l'insurrection la plus spectaculaire à l'ordre colonial en AOF en 1915-1916³⁹.

Ainsi, on assista à l'enchâssement du politique dans l'infrastructure ferroviaire avec l'abandon de la ligne vers Dédougou et l'annonce du début des études de la ligne vers Ouagadougou. C'est pourquoi le prolongement du chemin de fer vers Ouagadougou fut définitivement repris en considération et décidé en 1938, peu après la création de la Haute Côte d'Ivoire, en partie pour apaiser les relations avec le Moog-Naaba Koom II. La nécessité de la construction de la ligne dans la redéfinition des rapports entre Bobo-Dioulasso et Ouagadougou résidait non seulement dans le rôle stratégique du chemin de fer, mais aussi dans les dividendes politiques que la chefferie pourrait en tirer. Ainsi, la chefferie apparaissait comme une « défenseure⁴⁰ » de la cause d'un « territoire isolé⁴¹ ».

Le témoignage rendu au Moog-Naaba Koom II par ses contemporains et la postérité montre que l'issue des négociations fut à son honneur. Cela est attesté par la charge sémantique qui accompagne la dénomination de cette ligne et l'érection du monument de la place Naaba Koom en 1986, sous le Conseil national de la Révolution par l'artiste Hyppolyte Ouédraogo, à sa mémoire⁴². Ce souverain apparaît comme un défenseur de la cause d'abord des Mossi et ensuite des Voltaïques. Cependant, on pourrait se demander si, par ces revendications, la chefferie de Ouagadougou (Naaba Koom II et Naaba Saaga II) ne comptait pas reconquérir auprès des populations mossi et par la suite voltaïques ce qu'elle avait perdu avec l'administration suite à la suppression de la Haute-Volta. Le combat à la faveur de la construction de cette ligne de chemin de fer révèle ce que les théoriciens des infrastructures considèrent comme « les liens qui associent ces agencements techniques supposés pérennes à un certain nombre d'enjeux politiques et sociaux⁴³ ».

De ce fait, si la chefferie reconnaissait que le choix de Ouagadougou comme chef-lieu de la colonie avait permis à la ville de se hisser au-dessus des autres centres urbains de la Haute-Volta jusqu'à 1930, elle ne perdait pas de vue qu'un nouveau facteur de développement des villes et de structuration de l'espace entrainait en lice. Cette revendication peut même être considérée comme un indicateur de l'effet séducteur reconnu au rail par ses promoteurs. Cela corrobore les propos de l'historien américain Daniel Headrick, qui accorde un rôle important à la technologie dans l'expansion du nouvel impérialisme de la fin du XIX^e siècle : « Le véritable triomphe de la civilisation européenne [...] a été le triomphe de la technologie, pas de l'idéologie. L'industrie technologique occidentale a plus transformé le monde que n'importe quel leader, religion ou guerre⁴⁴. » De ce fait, plus que l'effet du décret du 1er mars 1919 créant la colonie de la Haute-Volta, l'avènement du chemin de fer à travers ses deux lignes Thiès-Kayes et Abidjan-Niger avait déjà divisé la vaste colonie du Haut-Sénégal et Niger en deux : l'une rattachée au Sénégal et l'autre à la Côte d'Ivoire.

³⁹ Boni Nazi (1962), *Crépuscule des temps anciens*, Dakar, Présence africaine ; Toé Pascal (1970), *La résistance à l'occupation française sur la Boucle de la Volta noire pendant la guerre de 1914-1918*, thèse de doctorat, Université de Reims ; Royer Patrick (2003), « La guerre coloniale du Bani-Volta, 1915-1916 (Burkina-Faso, Mali) », *Autrepart*, 26(2), pp. 35-51 ; Coulibaly Céleste Joseph Moussa (2017), *La guerre du Bani-Volta (1915-1916)*, Paris, L'Harmattan.

⁴⁰ Larkin Brian (2013), « The Politics and Poetics of Infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, 42, p. 331.

⁴¹ Debrie Jean et Steck Benjamin (2001), « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'ouest », *L'Espace géographique*, 30(1), p. 27.

⁴² Il représente une femme portant l'eau de bienvenue aux étrangers arrivant à Ouagadougou par le train. La place a été érigée en l'honneur de Naaba Koom II, instigateur de la construction du chemin de fer Côte d'Ivoire-Ouagadougou.

⁴³ Jarrige François, Le Courant Stefan et Paloque-Berges Camille (2018), « Infrastructures, techniques et politiques », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 35, p. 7.

⁴⁴ Headrick D. R., *The Tools of Empire*, op. cit., p. 4 (traduction de l'auteur).

Bobo-Dioulasso, nouveau pôle économique de l'ancienne Haute-Volta

L'arrivée du chemin de fer en 1934 à Bobo-Dioulasso fit de cette ville le débouché des pays voltaïques, et abritait toutes les maisons de commerce importantes de la colonie de la Côte d'Ivoire. On y trouvait des entrepôts et des magasins tenus par des Européens, des Africains, des Libanais, des Syriens qui vendaient et achetaient des produits locaux et européens. L'ouverture de la gare, « lieu de groupe et de dégroupage des marchandises⁴⁵ » avec ses activités connexes avait fait de Bobo-Dioulasso, une « ville du rail », à l'instar d'Abidjan, Agboville et Dimbokro⁴⁶ (en Côte d'Ivoire). Le développement de ces activités entraîna une immigration importante, comme on a pu le remarquer dans le cas du nord-Nigeria⁴⁷. Ainsi, la population de Bobo-Dioulasso passa de 7 000 habitants en 1914 à 28 000 en 1946⁴⁸. Le chemin de fer apparaît alors, dans les années 1930 à 1940, comme le véritable moyen de développement urbain en Haute-Volta, et d'ouverture vers l'extérieur (donc de désenclavement), notamment vers la côte. Ainsi, dans une lettre du 27 mars 1937 adressée au ministre des Colonies, le Moog-Naaba Koom II lui soumettait à nouveau les deux doléances suivantes : le rétablissement d'un gouvernement à Ouagadougou et le prolongement du chemin de fer de Bobo-Dioulasso à Ouagadougou :

À cause du rail, Bobo-Dioulasso, dont la population était loin d'atteindre celle de Ouagadougou, a pris une importance économique très réelle. Mais voilà que les Mossi qui avaient fait des sacrifices considérables et qui attendaient avec une impatience convenable la récompense des services rendus se sont vus privés des avantages dont bénéficie aujourd'hui Bobo-Dioulasso.⁴⁹

Le combat du souverain de Ouagadougou présentait un visage régionaliste sur fond de rivalité entre les deux villes, même s'il tenait toujours à la reconstitution de la Haute-Volta. Ce contexte est marqué par le démantèlement des services techniques à Ouagadougou et leur transfert à Bobo-Dioulasso à partir de 1936. De ce fait, c'est moins la perte du prestige de Ouagadougou que l'émergence de Bobo-Dioulasso grâce à la présence de la gare qui motiva le combat de la chefferie. Dès 1938, on assista à la création de la région de la Haute-Côte d'Ivoire regroupant les cercles anciennement voltaïques rattachés à la Côte d'Ivoire avec pour chef-lieu Ouagadougou. Cette réhabilitation de Ouagadougou visait à ménager l'amour-propre d'un Moogo Naaba que l'on disait « mortifié » par la suppression de la colonie de la Haute-Volta en 1932⁵⁰.

Cependant, la création de la région de la Haute-Côte d'Ivoire n'avait pas apporté aux revendications de la royauté une réelle satisfaction, car même si la présence d'un administrateur lui accordait quelques avantages en tant qu'ancienne capitale de la colonie, cette entité administrative consistait en une séparation dans la mesure où, tout en bénéficiant d'une certaine autonomie, elle restait enclavée⁵¹. C'est pourquoi les revendications du Moog-Naaba Koom II concernant le prolongement du chemin de fer vers Ouagadougou évoquent plutôt un abandon de sa région par le pouvoir colonial. En effet, les « infrastructures s'implantent dans un monde déjà traversé par des rapports et enjeux de pouvoir⁵² ». La chefferie de Ouagadougou pouvait-elle accepter que cette infrastructure, envisagée comme un outil symbole de « modernité » à l'époque, soit construite en dehors de son territoire ?

La Deuxième Guerre mondiale constitua une occasion de réactualisation des relations entre l'administration coloniale et la chefferie de Ouagadougou qui s'était affaiblie depuis la suppression de la colonie. L'administration répondit favorablement à la requête du Moog-Naaba, personnage dont l'influence sur les Mossi était incontestée et dont l'allégeance donnait à la France le sentiment profond et les raisons légitimes de juste domination politique en cette région⁵³. En effet, dans le contexte du déclenchement des hostilités de la Seconde Guerre mondiale où la contribution des colonies à l'effort de guerre allait être massivement sollicitée, le Moog-Naaba contribua au recrutement des tirailleurs sénégalais et de surcroît y envoya deux de ses fils en 1939.

⁴⁵ Dagnogo F., Ninot O. et Chaléard J.-L., « Le chemin de fer Abidjan-Niger... », art. cité, p. 4.

⁴⁶ Maestri E., « Le chemin de fer en Côte d'Ivoire... », art. cité, p. 675.

⁴⁷ Yusuf Shehu Tijjani (2018), « The Development of Railway Transport: Labour Migrations and Upward Social Mobility in some Communities between Zaria and Kano, 1912-1970 », *IJOHIS*, 8(2), pp. 20-48.

⁴⁸ Fourchard L., « Propriétaires et commerçants africains à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso... », art. cité, p. 437.

⁴⁹ CNAB, 3V68, lettre du Moog-Naaba Koom II, signée Roi des Mossi, au ministre des Colonies, 27 mars 1937.

⁵⁰ Beucher B., « La reconstitution de la Haute-Volta... », art. cité, p. 216.

⁵¹ *Ibid.*, p. 217.

⁵² Jarrige F., Le Courant S. et Paloque-Berges C., « Infrastructures, techniques et politiques... », art. cité, p. 19.

⁵³ Semi-Bi Z., « La politique coloniale des travaux publics... », *op. cit.*, p. 213.

Les études de la mission Daude pour réaliser le chemin de fer entre Ouagadougou et Bobo Dioulasso débutèrent en 1938 et s'achevèrent en juillet 1940⁵⁴. Divisée en 4 lots, la ligne longue de 350 km fut confiée à la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, laquelle s'est adjoint la Société Meunier et Cie. Il avait été prévu une voie avec du rail 30 kg standard en barres de 12 m posées sur traverses métalliques. Cependant, avec la crise économique doublée des efforts de la Seconde Guerre mondiale, la métropole ne put honorer ces exigences et opta pour des traverses en béton précontraint avec l'installation d'une usine à Dafinso (près de Bobo) destinée à la construction de ces traverses en béton⁵⁵. En décembre 1940, les travaux de terrassement, de réalisation des ouvrages d'art, de la construction des bâtiments, de l'approvisionnement du ballast en carrière et de la pose de voie sur 32 km s'élevaient à 57 959 000 de Francs⁵⁶.

Concernant la mobilisation de la main-d'œuvre pour la construction de cette ligne, elle fut marquée par le recours massif au travail forcé et un « durcissement indéniable des peines du régime de l'indigénat⁵⁷ » dans le cadre de l'économie de guerre, après le départ de Marcel de Coppet, gouverneur de l'AOF sous le Front populaire (du 8 août 1936 au 18 avril 1939). Par ailleurs, dans un contexte de difficultés de recrutement, le Moog-Naaba apporta un soutien inconditionnel aux autorités coloniales pour le recrutement de la main-d'œuvre⁵⁸. Comme le note en ces termes l'historien Burkinabé Mathias Nana, « pour lui, il était exclu que les Mossi, ayant participé activement et lourdement à l'installation des chemins de fer des autres colonies, baissent les bras quand il s'agissait de construire le leur⁵⁹ ». De ce fait, le rôle du Moog-Naaba fut déterminant dans le recrutement de la main-d'œuvre dans les régions qui relevaient de son domaine de commandement territorial « traditionnel » (Ouagadougou, Koudougou, Manga, Nobéré, Nobili, Kombissiri Guida, etc.) mais aussi dans d'autres régions du Moogo comme Kaya. En 1940, environ 7 000 travailleurs étaient sur le chantier⁶⁰. Du fait des hostilités de la guerre, les travaux avancèrent à pas de caméléon et furent souvent suspendus, comme cela fut le cas en 1941⁶¹. Après la mort du Moog-Naaba Koom II en 1942, son fils, Saaga II poursuivit la lutte engagée par son père pour le prolongement de la voie ferrée. Ainsi, dans l'attente de la reprise des travaux, le Moog-Naaba Saaga effectua en novembre 1945 une visite à Dakar, accompagné de son frère Étienne Congo et du Larlé-Naaba, un de ses ministres. À cette occasion, il fit une déclaration portant sur la reconstitution de la Haute-Volta :

Vous savez, Monsieur le Gouverneur Général, que mon pays est Français et restera Français. Il a toujours eu confiance en la France humanitaire. C'est pourquoi j'ai tenu à vous rendre visite en personne et vous demander de faire savoir au ministre le but de mon voyage. Déjà, mon regretté père NABA KOM, avait sollicité à plusieurs reprises la reconstitution de la Haute-Volta supprimée en 1932. La France n'aurait certainement pas rejeté sa demande si les circonstances de la guerre n'avaient pas ralenti les affaires. Je crois qu'un pays qui a tant souffert pour la digue du Niger, tant souffert pour le chemin de fer Thiès-Kayes, tant souffert pour le chemin de fer Abidjan-Niger et pour d'autres travaux d'intérêt général, mérite une récompense.⁶²

Il fallut attendre la fin du second conflit mondial, en 1946, pour voir la reprise des travaux de construction du chemin de fer.

Nouveau contexte post-guerre, vent favorable aux revendications de la chefferie (1946-1954)

La reprise des travaux en 1946 s'est faite dans un nouveau contexte du colonialisme français en AOF. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France engagea des réformes politiques et économiques dans ses rapports avec ses colonies. En effet, la mise en œuvre du « colonialisme de développement⁶³ » entraîna des investissements de la métropole dans les colonies.

⁵⁴ CNAB, 3V68, Notice de monsieur Lerebour, ingénieur principal, chef de service des travaux publics de la Haute-Volta sur le chemin de fer du Mossi, 28 février 1941.

⁵⁵ Nana M., « Héritage colonial et développement... », art. cité, p. 138.

⁵⁶ CNAB, 3V68, Notice de monsieur Lerebour, *op. cit.*

⁵⁷ Ageron Robert-Charles (2016), « La Deuxième Guerre mondiale et ses conséquences pour l'empire », in R.-C. Ageron, C. Coquery-Vidrovitch, G. Meynier et J. Thobie (dir.), *Histoire de la France coloniale 1914-1990*, Paris, Armand Colin, p. 324.

⁵⁸ Nana M., « Héritage colonial et développement... », art. cité, p. 138.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ CNAB, 3V68, Notice de monsieur Lerebour, *op. cit.*

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Déclaration du Moog-Naaba Sagha à Dakar, novembre 1945. Citée dans Balima S.-A., *Légendes et Histoire, op. cit.*

⁶³ Cooper Frederick (2010), *Le colonialisme en question*, Paris, Payot, p. 75.

Les réformes post-guerre et les revendications des souverains mossi

La loi du 30 avril 1946 créa le Fonds d'investissements pour le développement économique et social (Fides) qui visait à relever le défi de financement des grands travaux d'intérêt public qui était jusque-là assurés par le système fondé sur la loi de finance d'avril 1901 qui stipulait que les colonies étaient autonomes financièrement. La création du Fides en 1946 permit la mobilisation des ressources pour faciliter la construction de la ligne et c'est un tiers des investissements qui fut consacré à la construction du chemin de fer du Mossi⁶⁴.

Par ailleurs, l'apparition des partis politiques à partir de 1946 entraîna un vent favorable aux revendications de la chefferie de Ouagadougou, appuyée par l'Union voltaïque, bras politique de la chefferie de Ouagadougou. Chefferie et UV ne cessèrent de faire pression sur le pouvoir colonial afin d'accélérer les travaux de construction de la ligne. Ainsi, le 18 mai 1946, le Moog-Naaba Saaga adressa une lettre au Haut-Commissaire de l'AOF à Dakar dans laquelle le souverain parlait au nom de toutes les populations voltaïques et de l'Union voltaïque :

D'accord avec le Peuple, nous renouvelons notre demande. Nous désirons une autonomie financière et administrative dans le cadre de l'Union française. L'Union voltaïque désire le retour de la Haute-Volta supprimée en 1932. Cela permettra de regrouper pour les Mossis leur pays arbitrairement divisé. Fada et Dori ont quitté en regret leur chère Volta pour la colonie du Niger. Ouahigouya et Tougan se perdent dans la vallée du Niger [...] Nous désirons aussi la reprise des travaux du chemin de fer du Mossi.⁶⁵

Le gouverneur de la Côte d'Ivoire fut informé du contenu de la lettre du Moog-Naaba par son supérieur hiérarchique à Dakar. C'est ainsi que le gouverneur interpella l'administrateur supérieur en poste à Ouagadougou sur la lenteur des travaux et lui ordonna de faire une mise au point sur l'état d'avancement des travaux :

En ce qui concerne les travaux du chemin de fer du Mossi, je n'ai pas l'impression de trouver auprès du service des Travaux publics la volonté de faire aboutir rapidement et en totalité l'achèvement de ces travaux qui sont cependant d'un intérêt primordial tant au point de vue économique qu'au point de vue politique.⁶⁶

Il résultait du rapport de l'administrateur supérieur de la Haute-Volta que seuls 52 km de rail avaient été posés à la date du 26 août 1946⁶⁷. L'Union voltaïque joua un rôle important dans l'accélération des travaux. En effet, dans le cadre de l'Union française de 1946, les réformes marquées par l'octroi des libertés publiques, l'attribution de droits électoraux à une minorité d'« évolués⁶⁸ » peu favorables aux chefferies traditionnelles, rendirent soudain précaire la situation des chefs dont le rôle avait été indéniable dans la mise en œuvre d'un « colonialisme à moindres frais⁶⁹ ». Cependant, la chefferie de Ouagadougou sut profiter de la nouvelle donne politique pour convertir le capital constitué par la force de travail mossi en un capital électoral monnayable auprès des autorités coloniales. L'adaptation à la nouvelle donne politique de la chefferie passa par la création de l'UDIHV en 1945 puis par la transformation de ce comité électoral, présent essentiellement dans la région mossi, en parti politique, l'UV, en 1946. Ces organisations constituèrent de nouveaux moyens de lutte d'influence de la chefferie et de défense de ses intérêts. En effet, face à la menace du RDA, très actif sur le territoire voltaïque, l'idée de créer un parti politique qui regrouperait des ressortissants de toutes les régions de la Haute-Volta s'imposa⁷⁰. Pour créer le parti, le Moog-Naaba Saaga bénéficia de l'apport de certains « évolués » choisis par Mgr Thévenoud, évêque de Ouagadougou⁷¹. Tous ces hommes étaient des Mossi, et pour limiter les contraintes ethniques et régionalistes de ce parti, des personnalités d'autres groupes ethniques furent conviées à l'entreprise, principalement les chefs de canton de Banfora, Gaoua,

⁶⁴ Michelis Jean et Massa Gabriel (1993), « Finances publiques et crédits d'investissement : FIDES-FERDES en Haute-Volta (1947-1957) », in G. Massa et Y. G. Madiéga (dir.), *La Haute-Volta coloniale*, Paris, Karthala, p. 308.

⁶⁵ CNAB, 3V68, Lettre du Moog-Naaba au Haut-Commissaire, gouverneur de l'AOF, 18 mai 1946.

⁶⁶ CNAB, 3V68, Lettre du gouverneur de Côte d'Ivoire, André Latrille, à l'administrateur supérieur de la Haute-Volta, 29 juillet 1946.

⁶⁷ CNAB, 3V68, Rapport de l'administrateur supérieur sur la situation générale des travaux du chemin de fer du Mossi, 26 août 1946.

⁶⁸ Ceux qui avaient fait l'école coloniale et occupaient des fonctions dans l'administration ou services coloniaux.

⁶⁹ Cooper F., *Le colonialisme en question*, op. cit., p. 75.

⁷⁰ Palm Jean-Marc (2009), *Ouezzin Coulibaly et Nazi Boni, deux leaders politiques africains de Haute-Volta*, Ouagadougou, Éditions Kraal, p. 54.

⁷¹ Il s'agissait de Joseph Conombo, Christophe Kalenzaga, Henri Guissou, Bernard Tibo Ouédraogo, François Bouda et Naaba de Manga. *Ibid.*, p. 55.

Dédougou, Bobo-Dioulasso, etc. C'est la raison pour laquelle l'Union voltaïque était considérée comme un parti « conservateur⁷² » qui entretenait de bons rapports avec l'administration coloniale et la chefferie traditionnelle. Les élus de l'Union voltaïque, notamment Christophe Kalenzaga, Nazi Boni, Henri Guissou (député au Palais Bourbon) ou Joseph Conombo multiplièrent les démarches et effectuaient les négociations à Paris, à la faveur d'affinités politiques, pour parachever l'œuvre du Moog-Naaba Saaga⁷³.

De toutes ces personnalités, Christophe Kalenzaga est particulièrement intéressant, car il se situe à la croisée des différents intérêts en présence : originaire du Moogo, scolarisé à l'école coloniale, acteur clé de l'Union voltaïque et employé des chemins de fers. Né vers 1910 à Oualgala, près de Kaya, Christophe Kalenzaga suivit les cours de l'école régionale de Kaya (1923-1929), puis ceux de l'école supérieure de Ouagadougou (1929-1930). Il compléta sa formation au petit séminaire de Pabré et à Koumi⁷⁴. En 1938, il intégra le service du chemin de fer et eu la responsabilité de la gestion des gares de Tafiré (en 1938) et Bodikaha (1939 à 1942) en Basse-Côte d'Ivoire. Il fut affecté à la gare de Bobo-Dioulasso pour assurer les fonctions de receveur jusqu'en 1946 et ensuite à la gare d'Abidjan-Lagune, en qualité de comptable centralisateur. C'est à partir de cette date qu'il intégra la vie politique. Élu conseiller général du canton de Kaya en 1948, il termina sa carrière politique en 1958 en tant que sénateur de la Haute-Volta à Paris où il assura le poste de secrétaire général de la commission des transports⁷⁵. Aux côtés de ses collègues, il se mobilisa pour le chemin de fer du Mossi à travers une activité diplomatique entre Paris et à Dakar, capitale de l'AOF. Celle-ci était accompagnée d'une forme de *lobbying* aussi à l'intérieur de la colonie, qui est à situer dans le contexte post-guerre. Ainsi, avec l'ouverture de la vie politique marquée par la création de partis et la re-définition des rapports entre la France et ses colonies, rien n'était moins sûr pour la chefferie. De ce fait, la chefferie s'inquiétait de voir la fin du tandem administration coloniale-chefferie qui avait permis à la ville de Ouagadougou de se hisser à la tête de la Haute-Volta. Cette inquiétude était d'autant plus fondée que les avantages liés à la présence de la gare à Bobo-Dioulasso pouvaient conduire au choix de cette ville comme chef-lieu de la colonie à sa reconstitution. Si le combat pour la reconstitution de la Haute-Volta renvoyait à la restauration d'une certaine autorité et prestige de la chefferie, celui du prolongement de la voie ferrée jusqu'à Ouagadougou découlait d'un nouveau rapport au futur des autorités coutumières de Ouagadougou, nées de la pérennité de l'infrastructure ferroviaire et des avantages économiques qui en découlaient. De ce fait, le combat de la chefferie pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Ouagadougou résultait de sa crainte de voir sa ville perdre pour toujours son influence politique et économique.

La lutte contre le RDA, une conjoncture favorable aux revendications des Mossi

La chefferie de Ouagadougou ne cessa alors d'exploiter la situation politique post-guerre à sa faveur pour le prolongement de la ligne qui devint un enjeu de mobilisation. Les atouts politiques de la chefferie étaient constitués non seulement du poids électoral de l'ensemble mossi mais aussi de la solidité des institutions royales. Cette solidité donnait lieu à une forte influence des Naaba sur leurs sujets. On peut le constater lors des élections de la première constituante en 1945, alors que le candidat de l'Union voltaïque, le Baloum Naaba⁷⁶ Tanga Ouédraogo, ministre du Moog-Naaba mais illettré et âgé, perdit de justesse face au candidat du RDA, Félix Houphouët-Boigny. Ce poids électoral, facteur important dans la prise des décisions dans l'État colonial tardif accorda une influence politique non négligeable à la chefferie.

De ce fait, dans cette nouvelle reconfiguration politique, le terrain d'entente entre le pouvoir colonial et la chefferie traditionnelle se déplaça de la mise en œuvre de l'ordre colonial après la conquête à la lutte contre les mouvements contestataires comme le RDA dans le cadre de la décolonisation. Les enjeux étaient doubles. D'une part, il s'agissait de prévenir tout risque d'émergence d'un mouvement contestataire susceptible de remettre en cause la tutelle coloniale. D'autre part, il était question de lutter dans cette période de Guerre froide contre le « communisme » et prévenir toute « contagion révolutionnaire » au sein de la Fédération. À ce titre, l'ensemble mossi apparaissait comme une carte à jouer pour l'administration qui entendait en

⁷² Madiéga Y. George (1995), « Partis politiques et élections en Haute-Volta », in G. Massa et Y. G. Madiéga (dir.), *La Haute-Volta coloniale, op. cit.*, p. 429.

⁷³ Nana M., « Héritage colonial et développement... », art. cité, p. 131.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ Le Baloum Naaba était l'intendant du Palais du souverain de Ouagadougou et responsable de ses sujets. Il jouait un grand rôle dans la vie de cette cour. Il gouvernait la cour intérieure du palais royal et, en tant que responsable de la sécurité intérieure, gérait le protocole.

faire non seulement un pôle de loyauté, mais aussi un bastion conservateur susceptible de couper court aux revendications de partis jugés « anticoloniaux », voire « antifrançais ».

Il s'agissait dès lors et avant tout d'endiguer la progression du RDA qui avait de solides positions dans l'Ouest, notamment à Bobo-Dioulasso et aussi en Côte d'Ivoire où travaillaient de nombreux Voltaïques. La lutte contre le RDA exigea la mobilisation de la chefferie par l'administration coloniale. Cette mobilisation n'était pas sans contreparties : reconstitution de la Haute-Volta et prolongement du chemin de fer. En effet, la reconstitution de la Haute-Volta dans ses limites de 1932 par la loi n° 47-1707 du 4 septembre 1947⁷⁷ fut la preuve de cette contrepartie obtenue par les Mossi sur l'administration coloniale mais aussi une victoire d'étape car la prolongation des rails jusqu'à Ouagadougou n'était pas encore effective. La réalisation de la ligne se révélait donc être le produit des négociations entre deux acteurs importants qui non seulement se partageaient le pouvoir mais se partageaient aussi ses avantages. L'issue des travaux résultait de cette négociation.

Malgré la mobilisation de 30 ingénieurs, contremaîtres et spécialistes européens et de milliers d'ouvriers voltaïques, les travaux continuaient de piétiner. En juin 1951, ils furent suspendus suite à la non-livraison des rails par l'entreprise française Wendel et Cie. Pour exercer une pression sur l'administration coloniale face à la lenteur de la construction, des menaces de manifestation sur la voie publique furent proférées par les chefs soutenus par les responsables de l'Union voltaïque, comme le mentionnait un rapport confidentiel des services de renseignement :

Dans le courant du mois de janvier 1952, au cours d'une réunion du comité directeur de l'Union voltaïque à Ouagadougou, un projet de motion visant à protester contre l'arrêt des travaux du chemin de fer du Mossi et à stigmatiser les responsables de cet arrêt fut discuté. Les notables et les diverses personnalités politiques décidèrent même d'organiser une manifestation sur la voie publique, tandis que le Moog-Naaba parlait d'aller à Paris pour y protester contre les entraves apportées à la réalisation du chemin de fer.⁷⁸

Au regard du nombre et de la composition des acteurs (UV, notables et personnalités politiques), le chemin de fer cessa d'être seulement l'affaire de la chefferie de Ouagadougou mais devint celle des Mossi.

Dans ce contexte marqué par la libération de la vie politique, le pouvoir colonial qui comptait mobiliser à son profit le capital électoral du Moogo, surveillait l'état d'esprit des populations comme le lait sur le feu. Ainsi, pour rassurer les Mossi, plusieurs personnalités firent des visites médiatisées sur les travaux⁷⁹. La construction de l'outil de convoyage des produits de la côte vers l'hinterland et vice-versa était devenue un moyen de pression sur l'administration coloniale. La voie atteint Koudougou le 15 mai 1953 et Ouagadougou le 23 octobre 1954. La ligne de chemin de fer du Mossi fut inaugurée le 4 décembre 1954 par Robert Buron, alors ministre de la France d'Outre-Mer, en présence des députés Félix Houphouët-Boigny et Ouezzin Coulibaly, Mathias Sorgho (président de l'Assemblée territoriale de Haute-Volta), Joseph Conombo (Secrétaire d'État à l'Intérieur) et bien sûr le Mogho-Naaba Saaga II⁸⁰.

La construction du chemin de fer du Mossi, comme la reconstitution de la Haute-Volta furent bénéfiques à la royauté de Ouagadougou. En effet, la création en 1919 de la colonie de Haute-Volta autour du « Bloc-Mossi » renforça le processus de construction du statut de centre politique et économique de Ouagadougou, capitale de l'ancien royaume, entamé depuis l'installation coloniale. Cela mettait la chefferie de Ouagadougou au centre de l'élaboration d'un ordre colonial en Haute-Volta. Cette collaboration était accompagnée d'un ensemble de privilèges pour la chefferie. De ce fait, la suppression de la colonie en Haute-Volta marqua un coup d'arrêt au rayonnement de la ville de Ouagadougou et de la royauté dans la colonie, et l'arrêt de la ligne du chemin de fer en 1934 à Bobo-Dioulasso fit de cette dernière, *de facto*, la nouvelle capitale de la colonie.

Au-delà de son rôle économique, la voie ferrée avait un rôle politique évident dans la mesure où elle permettait à la ville de Bobo-Dioulasso de se développer et de s'affirmer politiquement. D'où la revendication

⁷⁷ Madiéga Y. G., (1986) « Le rôle du Rassemblement Démocratique Africain dans la reconstitution de la colonie de la Haute-Volta (1947) », *Connaissances du Burkina*, 2, p. 98.

⁷⁸ CNAB, 10G23/144, Rapport portant sur l'état d'esprit des populations, mars 1952.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Nana M., « Héritage colonial et développement... », art. cité, p. 151.

par la chefferie de Ouagadougou de l'extension de la ligne Bobo-Dioulasso jusqu'à Ouagadougou. Or, le tracé qui avait été prévu par les ingénieurs coloniaux privilégiait la poursuite de la construction vers le Soudan français en passant par Dédougou et non par Ouagadougou. Jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les autorités coloniales n'accordèrent pas de suite favorable aux revendications de la chefferie portant sur le prolongement de la ligne. Il faut attendre la fin du second conflit mondial pour voir apparaître un vent favorable aux revendications de la chefferie. Dans un contexte marqué par la libération de la vie politique, le pouvoir colonial comptait mobiliser à son profit le capital électoral du Moogo afin de participer à la lutte contre les mouvements contestataires, en particulier le RDA. C'est en contrepartie de cette mobilisation de l'électorat mossi que la reconstitution de la colonie de la Haute-Volta et la construction de la ligne jusqu'à Ouagadougou, principales revendications de la chefferie, furent effectives. De ce fait, la construction de la ligne apparaît comme le signe de la victoire d'une mobilisation et d'une lutte politique. L'étude de la construction de cette ligne ferroviaire sous le prisme des négociations de la chefferie de Ouagadougou permet de relever sa dimension politique et constitue un nouvel éclairage sur l'histoire politique locale.

Boubié Bazié

Université Joseph Ki-Zerbo (Burkina Faso)

Bibliographie

- AGERON Robert-Charles (2016), « La Deuxième Guerre mondiale et ses conséquences pour l'empire », in R.-C. Ageron, C. Coquery-Vidrovitch, G. Meynier et J. Thobie (dir.), *Histoire de la France coloniale 1914-1990*, Paris, Armand Colin, pp. 311-354.
- ANGOUVANT Gabriel (1922), « Pourquoi j'ai créé la Haute-Volta ? », *Revue Encyclopédie Coloniale et Maritime*, 45, pp. 386-389.
- BALANDIER Georges (2001), « La situation coloniale : approche théorique », *Cahiers internationaux de sociologie*, 1(110), p. 9-29.
- BALIMA Salfo-Albert (1996), *Légendes et Histoire des peuples du Burkina Faso*, Paris, JA Conseil.
- BANTENGA Moussa W. et Hien Pierre Claver (dir.) (2010), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan.
- BAVOUX Jean Jacques (2000), « Les réseaux ferroviaires dans les pays en développement : une structuration encore souvent déficiente », *Flux*, 41, pp. 17-27.
- BEUCHER Benoît (2008), « La reconstitution de la Haute-Volta, enjeu de transaction hégémonique entre le pouvoir colonial et la royauté moaaga de Ouagadougou ? (1919-1947) » in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, pp. 203-225.
- BEUCHER Benoît (2010), « La naissance de la communauté nationale burkinabè ou comment le voltaïque devint un "homme intègre" », *Politique africaine*, 118(2), pp. 165-186.
- BEUCHER Benoît (2017), *Manger le pouvoir au Burkina Faso. La noblesse Mossi à l'épreuve de l'Histoire*, Paris, Karthala.
- BLANC Jean (2008), *Les Chefs au Burkina Faso. La chefferie traditionnelle des origines à l'Indépendance*, Carcassonne et Ouagadougou, Archives départementales de l'Aude.
- BONI Nazi (1962), *Crépuscule des temps anciens*, Dakar, Présence africaine.
- COOPER Frederick (2010), *Le colonialisme en question*, Paris, Payot.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine (1992), *L'Afrique occidentale au temps des Français : colonisateurs et colonisés, 1860-1960*, Paris, La Découverte.
- COULIBALY Céleste Joseph Moussa (2017), *La guerre du Bani-Volta (1915-1916)*, Paris, L'Harmattan.
- DAGNOGO Foussata, NINOT Olivier et CHALÉARD Jean-Louis (2012), « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo*, 20, pp. 1-17.

- DEBRIE Jean (2007), « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'ouest continentale "francophone" », *Flux*, 70(4), pp. 49-58.
- DEBRIE Jean et STECK Benjamin (2001), « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'ouest », *L'Espace géographique*, 30(1), pp. 26-36.
- DUPUY Gabriel (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux ? », *L'Espace géographique*, 16(3), pp. 175-184.
- FAUR Jean-Claude (1969), « La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939) », thèse de doctorat, Université Paris 1.
- FOURCHARD Laurent (2003), « Propriétaires et commerçants africains à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta), fin XIX^e siècle-1960 », *Journal of African History*, 433(44), pp. 433-461.
- HEADRICK Daniel. R. (1981), *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York, Oxford University Press.
- HIEN Pierre Claver (2007), « Aux origines administratives de la capitale politique de la Haute-Volta : Ouagadougou (1904-1960) », *Science et technique, Revue burkinabè de la recherche : Lettres, sciences sociales et humaines*, 25(1), pp. 143-157.
- HIEN Pierre Claver (2010), « Le facteur ethnique dans la reconstitution de la colonie de la Haute-Volta », in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, pp. 269-285.
- HIEN Pierre Claver et PALM Jean-Marc (2008), « Particularismes identitaires et construction nationale au Burkina Faso de 1919 à nos jours », *Science et technique, Revue burkinabè de la recherche : Lettres, sciences sociales et humaines*, 25(2), pp. 55-70.
- JARRIGE François, LE COURANT Stefan et PALOQUE-BERGES Camille (2018), « Infrastructures, techniques et politiques », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 35, pp. 7-26.
- KAMBOU-FERRAND Jeanne (1993), *Peuples voltaïques et conquêtes coloniales*, Paris, L'Harmattan.
- LARKIN Brian (2013), « The Politics and Poetics of Infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, 42, pp. 327-343.
- MADIÉGA Y. George (1995), « Partis politiques et élections en Haute-Volta », in G. Massa et Y. G. Madiéga (dir.), *La Haute-Volta coloniale*, Paris, Karthala, pp. 429-448.
- MADIÉGA Y. George (1986), « Le rôle du Rassemblement Démocratique Africain (RDA) dans la reconstitution de la colonie de Haute-Volta (1947) », *Connaissances du Burkina*, 2, pp. 85-99.
- MAESTRI Edmond (1976), « Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles », thèse de doctorat, Université de Provence.
- MALAM MAHAMAN I. (2010), « Colonisation et chefferie administrative. Un regard croisé sur le rôle de la chefferie traditionnelle au Burkina Faso et au Niger dans la vie politique à la veille des indépendances », in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, pp. 329-348.
- MASSA Gabriel et MADIÉGA Y. George (dir.), *La Haute-Volta coloniale*, Paris, Karthala.
- MICHELIS Jean et MASSA Gabriel (1993), « Finances publiques et crédits d'investissement : FIDES-FERDES en Haute-Volta (1947-1957) », in G. Massa et Y. G. Madiéga (dir.), *La Haute-Volta coloniale*, Paris, Karthala, pp. 303-312.
- NANA Mathias (1984), « Héritage colonial et développement : rôle historique et socio-économique du chemin de fer Abidjan-Niger dans le développement de la Haute-Volta », thèse de doctorat, Université de Toulouse-II-Le-Mirail.
- PALM Jean-Marc (2009), *Ouezzin Coulibaly et Nazi Boni, deux leaders politiques africains de Haute-Volta*, Ouagadougou, Éditions Kraal.
- ROBERTS Richard (2021), *Mademba Sèye (1879-1918), fama de Sansading, Soudan français (Mali). Conflits coloniaux, État de droit et trafic d'autorité*, Paris, Karthala.

- ROYER Patrick (2003), « La guerre coloniale du Bani-Volta, 1915-1916 (Burkina-Faso, Mali) », *Autrepart*, 26(2), pp. 35-51.
- SALO Samuel (2008), « Le plaidoyer pro domo de Koom II et de Saaga II pour la reconstitution de la Haute-Volta (Burkina Faso) », in M. W. Bantenga et P. C. Hien (dir.), *La reconstitution de la Haute-Volta*, Ouagadougou, L'Harmattan, pp. 370-371.
- SAVADOGO Ibrahima (2021), « 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, Université Joseph Ki-Zerbo.
- SAVONNET-GUYOT Claudette (1986), *État et sociétés au Burkina*, Paris, Karthala.
- SEMI-BI Zan (1973), « La politique coloniale des travaux publics en Côte-d'Ivoire (1900-1940) », thèse de doctorat, Université Paris VII.
- SEMI-BI Zan (1976), « L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940 », *Cahiers d'études africaines*, 16(61-62), pp. 147-158.
- SISSAO Claude (2006), « Évolution institutionnelle et développement économique de Ouagadougou (1926-1956) », in P. C. Hien et M. Compaoré (dir.), *Histoire de Ouagadougou des origines à nos jours*, Ouagadougou, DIST (CNRST), pp. 183-199.
- TOÉ Pascal (1970), *La résistance à l'occupation française sur la Boucle de la Volta noire pendant la guerre de 1914-1918*, thèse de doctorat, Université de Reims.
- YUSUF SHEHU Tijjani (2018), « The Development of Railway Transport: Labour Migrations and Upward Social Mobility in some Communities between Zaria and Kano, 1912-1970 », *IJOHIS*, 8(2), pp. 20-48.