



Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines

BOLUKI

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales

ISSN : 2789-9578



N°5, Décembre 2024

BOLUKI

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales
Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines (INRSSH)

ISSN : 2789-9578

Contact

E-mail : revue.boluki@gmail.com

Tél : (+242) 06 498 85 18 / 06 631 82 96

BP : 14955, Brazzaville, Congo

Directeur de publication

OBA Dominique, Professeur Titulaire (Relations internationales), Université Marien NGOUABI (Congo)

Rédacteur en chef

MALONGA MOUNGABIO Fernand Alfred, Maître de Conférences (Didactique des disciplines), Université Marien NGOUABI (Congo)

Comité de rédaction

GHIMBI Nicaise Léandre Mesmin, Maître de Conférences (Psychologie clinique), Université Marien Ngouabi (Congo)

GOMAT Hugues-Yvan, Maître-Assistant (Écologie végétale), Université Marien Ngouabi (Congo)

GOMA-THETHET BOSSO Roval Caprice, Maître de Conférences (Histoire et civilisation africaines), Université Marien Ngouabi (Congo)

KIMBOUALA NKAYA, Maître de Conférences (Didactique de l'anglais), Université Marien Ngouabi (Congo)

KOUYIMOUSSOU Virginie, Maître de conférences (Sciences de l'Éducation), Université Marien Ngouabi (Congo)

LOUYINDOULA BANGANA YIYA Chris Poppel, Maître de conférences (Didactique des disciplines), Université Marien Ngouabi (Congo)

VOUNOU Martin Pariss, Maître de conférences (Relations internationales), Université Marien Ngouabi (Congo)

Comité scientifique

- AKANOKABIA Akanis Maxime, Maître de Conférences (Philosophie), Université Marien NGOUABI (Congo)
- ALEM Jaouad, Professeur-agréé (Mesure et évaluation en éducation), Université Laurentienne (Canada)
- BAYETTE Jean Bruno, Maître de Conférences (Sociologie de l'éducation), Université Marien NGOUABI (Congo)
- BOWAO Charles Zacharie, Professeur Émérite (Philosophie), Université Marien Ngouabi (Congo)
- DIANZINGA Scholastique, Professeur Titulaire (Histoire sociale et contemporaine), Université Marien Ngouabi (Congo)
- DITENGO Clémence, Maître de Conférences (Géographie humaine et économique), Université Marien NGOUABI (Congo)
- DUPEYRON Jean-François, Maître de conférences HDR Émérite (Philosophie de l'éducation), Université de Bordeaux Montaigne (France)
- EWAMELA Aristide, Maître de Conférences (Didactique des activités physiques et sportives), Université Marien NGOUABI (Congo)
- EYELANGOLI OKANDZE Rufin, Maître de Conférences (Analyse complexe), Université Marien NGOUABI (Congo)
- HANADI Chatila, Professeur d'Université (Sciences de l'éducation- Didactique de sciences), Université Libanaise (Liban)
- HETIER Renaud, Professeur (Sciences de l'éducation), UCO Angers (France)
- KPAZAI Georges, Professeur Titulaire (Didactiques de la construction des connaissances et du développement des compétences), Université Laurentienne, Sudbury (Canada)
- LAMARRE Jean-Marc, Maître de conférences honoraire (Philosophie de l'éducation), Université de Nantes, Centre de Recherche en Éducation de Nantes (France)
- LOUMOUAMOU Aubin Nestor, Professeur Titulaire (Didactique des disciplines, Chimie organique), Université Marien Ngouabi (Congo)
- MABONZO Vital Delmas, Maître de Conférences (Modélisation mathématique), Université Marien NGOUABI (Congo)
- MOUNDZA Patrice, Maître de Conférences (Géographie humaine et économique), Université Marien NGOUABI (Congo)
- NAWAL ABOU Raad, Professeur d'Université (Sciences de l'éducation- Didactique des mathématiques), Faculté de Pédagogie- Université Libanaise (Liban)
- NDINGA Mathias Marie Adriën, Professeur Titulaire (Économie du travail et des ressources humaines), Université Marien Ngouabi (Congo)
- RAFFIN Fabrice, Maître de Conférences (Sociologie/Anthropologie), Université de Picardie Jules Verne (France)
- SAH Zéphirin, Maître de Conférences (Histoire et civilisation africaines), Université Marien NGOUABI (Congo)
- SAMBA Gaston, Maître de Conférences (Géographie physique : climatologie), Université Marien NGOUABI (Congo)
- YEKOKA Jean Félix, Maître de Conférences (Histoire et civilisation africaines), Université Marien NGOUABI (Congo)

Comité de lecture

LOUSSAKOUMOUNOU Alain Fernand Raoul, Maître de Conférences (Grammaire et Linguistique du Français), Université Marien Ngouabi (Congo)

MASSOUMOU Omer, Professeur Titulaire (Littérature française et Langue française), Université Marien Ngouabi (Congo)

NDONGO IBARA Yvon Pierre, Professeur Titulaire (Linguistique et langue anglaise), Université Marien Ngouabi (Congo)

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur Titulaire (Grammaire et Linguistique du Français), Université Marien Ngouabi (Congo)

ODJOLA Régina Véronique, Maître de Conférences (Linguistique du Français), Université Marien Ngouabi (Congo)

YALA KOUANDZI Rony Dévyllers, Maître de Conférences (Littérature africaine), Université Marien Ngouabi (Congo)

SOMMAIRE

HISTOIRE-GÉOGRAPHIE

Henri ITOUA : le premier député de Makoua (1910-2001)

Joseph ZIDI et Destin Fridrich ELENGA NDZA.....	6-24
La construction du chemin de fer Thiès-Kayes : contribution de la main-d'œuvre voltaïque et création de la localité de Diyabougou Mossi (1907-1960)	
Serge Noël OUÉDRAOGO.....	25-40
Le rite initiatique Lisimbu chez les femmes Humvu des temps anciens en République du Congo	
Michaël NDOUKOU.....	41-50
Les prescriptions et proscriptions alimentaires dans l'Égypte pharaonique d'après une analyse des sources	
Ornael Mikhaël DJEMBO.....	51-60
Le rôle des ONG dans la promotion de l'égalité des genres et de la protection de l'environnement en Guinée	
Saa Jonas OUENDENO et Ibrahima Sory CONDE.....	61-71

LITTÉRATURE-FRANÇAIS-ARTS

Approche lexicale et sémantique du registre familier

Tilado Jérôme NATAMA.....	72-79
La question de l'hybridation linguistique dans <i>Les impatientes</i> de Djaili Amadou Amal	
Achille Cyriac ASSOMO.....	80-87
L'animation culturelle à Abidjan en période de Covid-19	
Kouakou Pierre TANO.....	88-97

PHILOSOPHIE-PSYCHOLOGIE

Théorie de la guerre juste et lutte contre le terrorisme en Afrique

Amè ADAKANOU et Afiyo ASSIVON (Sœur Louise de Jésus).....	98-108
L'École de Francfort : Entre les Lumières et la pensée de Marx	
Symphorien NGUEMA EZEMA et Esrom MOUGNONZO.....	109-122

Impact des composantes de l'estime de soi sur les résultats des élèves du premier cycle du secondaire au Togo

Ibn Habib BAWA.....123-133

Niveau d'étude et connaissance des formations, des professions et du monde professionnel des jeunes des Centres de Développement des Enfants et Jeunes (CDEJ) de Lomé

Yawo Adzéoda HOLU.....134-146

SCIENCES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

Communication sur l'accessibilité et l'utilisation des méthodes contraceptives dans la région du Centre-Nord au Burkina Faso

Aïcha TAMBOURA DIAWARA.....147-160

SCIENCES DE L'ÉDUCATION

Obstacles chez les élèves de terminale à la résolution de l'épreuve de l'étude de cas au baccalauréat technologique

Landry NDOUMATSEYI BOTONGOYE.....161-175

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER THIÈS-KAYES : CONTRIBUTION DE LA MAIN-D'ŒUVRE VOLTAÏQUE ET CRÉATION DE LA LOCALITÉ DE DIYABOUGOU MOSSI (1907-1960)

Serge Noël OUÉDRAOGO, Université Joseph Ki-Zerbo (Burkina Faso)

E-mail : sergenoel.ouedraogo@ujkz.bf

Résumé : Les courants migratoires orientés vers le Sénégal sont peu connus parmi ceux d'Afrique Occidentale Française ayant mobilisé des travailleurs migrants voltaïques. À côté des courants migratoires majeurs des Voltaïques, orientés vers la Côte d'Ivoire, le Soudan français et la Gold Coast, ont existé des migrations de travail vers le Sénégal. Le statut de « réservoir de main-d'œuvre » donné à la Haute-Volta coloniale a prévalu aux migrations de travail, le plus souvent sous contrainte, de Voltaïques sur le gigantesque chantier colonial du chemin de fer Thiès-Kayes. La pénibilité du travail sur ce chantier d'infrastructure de transport a causé des drames humains comme celui qui a eu lieu à Bouinguel Bamba. La localité de Diyabougou Mossi, appelée aussi Kipoussoulé ou encore Km 609, a été créée dans le contexte d'une saga familiale de travailleurs migrants du chantier de construction du chemin de fer Thiès-Kayes. Les pérégrinations de la vie des frères Sawadogo les ont conduits du Yatenga au Boundou dans le Sénégal oriental. De nos jours, leurs descendants, Sénégalais d'origine burkinabè, assument aussi bien leur citoyenneté sénégalaise que leurs liens familiaux et affectifs avec le Burkina Faso. Cette étude analyse le courant migratoire des Voltaïques vers le Sénégal dans le cadre de la construction de la ligne ferroviaire Thiès-Kayes et son corollaire qu'a été la création d'une localité par des migrants définitifs. Pour ce faire, au plan méthodologique, nous avons privilégié les sources de première main telles les archives et les témoignages oraux. Les résultats de l'étude montrent une participation très significative des travailleurs migrants voltaïques dans la construction de la voie ferrée Thiès-Kayes et les contours de la création d'une localité dont le toponyme illustre l'implantation définitive de migrants voltaïques de l'ethnie moaaga (mossi).
Mots-clés : Diyabougou Mossi, Migration, travail, Thiès-Kayes, Voltaïques.

THE CONSTRUCTION OF THE THIÈS-KAYES RAILWAY : CONTRIBUTION OF THE VOLTAIC WORKFORCE AND CREATION OF THE LOCALITY OF DIYABOUGOU MOSSI (1907-1960)

Abstract : Little is known about the migratory flows towards Senegal among those in French West Africa that involved Voltaic migrant workers. Alongside the major migration flows of Voltaic people to Côte d'Ivoire, French Sudan and the Gold Coast, there were also labor migrations to Senegal. The aim of this study is to analyze the migration of Voltaic people to Senegal in the context of the construction of the Thiès-Kayes railroad line, and its corollary, the creation of a locality by permanent migrants. Methodologically, we gave priority to first-hand sources such as archives and oral testimonies. The results of the study show the very significant participation of Voltaic migrant workers in the construction of the Thiès-Kayes railroad line, and the contours of the creation of a locality whose toponym illustrates the definitive settlement of Voltaic migrants of the Moaaga (Mossi) ethnic group. The status of colonial Upper Volta as a "labour pool" led to labour migration, often under duress, by Voltaic people to work on the gigantic colonial Thiès-Kayes railway. The arduous nature of the work on this transport infrastructure site led to human tragedies such as the one that occurred in Bouinguel Bamba. The locality of Diyabougou Mossi, also known as Kipoussoule or Km 609, was created in the context of a family saga of migrant workers on the Thies-Kayes railway construction site. The adventures of the Sawadogo brothers took them from Yatenga to Boundou in eastern Senegal. Today, their descendants, Senegalese of Burkinabe origin, take on their Senegalese citizenship as well as their family and emotional ties with Burkina Faso.
Key words : Diyabougou Mossi, Migration, Thiès-Kayes, work, Voltaics.

Introduction

Pendant la colonisation, le capital humain de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) a été massivement exploité pour satisfaire les nombreux besoins en main-d'œuvre des colonies de l'Afrique Occidentale Française (A.O.F.). Ainsi, le chantier de construction de la ligne de chemin de fer Thiès-Kayes a eu recours aux travailleurs migrants de la prolifique population voltaïque. Les ouvriers recrutés sur le territoire voltaïque ont travaillé dans quasiment tous les segments de construction de la ligne ferroviaire. Cependant, le courant migratoire des travailleurs voltaïques dans le cadre de la construction de la ligne ferroviaire de Thiès au Sénégal et de Kayes au Soudan français (actuel Mali) a été peu étudié. Cette étude envisage d'analyser la construction du chemin de fer Thiès-Kayes et l'exploitation de la main-d'œuvre voltaïque, de même que l'immigration définitive qui en a découlé, à travers l'illustration de la création de la localité de Diyabougou Mossi.

L'étude ambitionne de faire une monographie des migrations de travail des Voltaïques au Sénégal dans le contexte de la construction de la voie ferrée Thiès-Kayes et leur corollaire qu'est la création d'une localité par les immigrants.

Dans la conduite de cette étude, nous avons exploité de nombreuses données bibliographiques et des sources de première main, notamment des documents d'archives et des témoignages oraux recueillis tant au Sénégal qu'au Burkina Faso. De manière particulière, de nombreuses illustrations photographiques renforceront les analyses sur l'œuvre des travailleurs migrants sur les chantiers ferroviaires ; des témoignages de descendants de migrants et d'autres personnes ressources permettront de comprendre la création du village de Diyabougou Mossi.

Nous choisissons de présenter les résultats de l'étude autour de l'analyse des chantiers de construction du Thiès-Kayes et de l'exploitation de la main-d'œuvre voltaïque d'une part, de la création de la localité de Diyabougou Mossi au Sénégal oriental dans le contexte d'une aventure familiale d'ouvriers du Thiès-Kayes, d'autre part.

1. Les migrations de travail des Voltaïques lors de la construction du chemin de fer Thiès-Kayes

Le chantier ferroviaire du Thiès-Kayes a été l'un des premiers projets de chemin de fer de l'A.O.F. Les travailleurs migrants voltaïques ont été fortement sollicités à cet effet.

1.1. Les chantiers de construction du chemin de fer Thiès-Kayes

La construction de la ligne de chemin de fer Thiès-Kayes s'inscrit dans le vaste ensemble de la réalisation d'infrastructures ferroviaires coloniales orientées de l'hinterland vers le littoral.¹ Il s'est agi de faire partir, d'un point convenablement choisi du littoral de chacune des quatre colonies côtières, une ligne de pénétration aboutissant au bassin du Niger. (J. C. Faur, 1969, p. 14) Pour désenclaver le Sénégal oriental et le Soudan français, trois projets étaient en concurrence. Le premier projet est celui de la liaison Saint-Louis-Kayes par le Sénégal (navigable pendant environ trois (3) mois et demi), complétée d'une ligne ferroviaire Kayes-Bafoulabé, la navigation de Bafoulabé à Kita sur le Backhoy et enfin, le chemin de fer Kita-Niger. Un deuxième projet visait à « doubler » le fleuve Sénégal par une voie ferrée qui le longerait de Saint Louis jusqu'à la frontière entre le Sénégal et le Soudan français puis à construire une ligne ferroviaire de cette frontière jusqu'à Kayes. Le troisième projet consistait à construire la ligne ferroviaire Thiès- Kayes, à travers la colonie, au risque de traverser des

¹ Les ressources des colonies d'exploitation étaient convoyées vers la métropole d'une part, les colonies servaient de débouchés aux produits industriels européens d'autre part. C'est ainsi qu'Henry Simon, Ministre des colonies affirmaient : « Dans tous les domaines l'apport des colonies a été immense. Nous pouvons même nous demander aujourd'hui, avec quelque angoisse, ce que nous serions devenus si nous n'avions pas eu cet énorme réservoir dans lequel nous avons pu si largement puiser. » (J. C. Faur, 1969, p. 292)

La construction du chemin de fer Thiès-Kayes : contribution de la main-d'œuvre voltaïque et création de la localité de Diyabougou Mossi (1907-1960)

régions commercialement peu rentables². C'est ce dernier projet qui a été réalisé. La ligne ferroviaire Thiès-Kayes fait suite à la ligne de chemin de fer Dakar-Saint Louis, la référence de toutes les autres lignes de l'A.O.F., construite de 1882 à 1885, mais aussi au Kayes-Niger³. (J. C. Faur, 1969, p. 19) Le tableau, ci-dessous, indique les grandes dates de la réalisation du Thiès-Kayes

Tableau 1 : Quelques étapes de la construction du Thiès-Kayes (682 km)

Dates	Parcours	Kilométrage
mercredi 17 avril 1907	Début des travaux à Thiès	0 km
mercredi 9 décembre 1908	Thiès-Bambey	54 km
janvier 1909	Thiès-Diourbel	79 km
1 ^{er} décembre 1910	Thiès-Guinguinéo	134 km
mercredi 17 février 1915	Thiès-Tambacounda	394 km
samedi 27 février 1915	Thiès-Sinthiou-Malème	412 km
lundi 31 décembre 1917	Thiès-Cotiari-Naoudé	422 km
1 ^{er} octobre 1921	Thiès-Bala	457 km
1 ^{er} juillet 1922	Thiès-Bouingheul-Bamba	484 km
octobre 1922	Thiès-Goudiry	510 km
samedi 21 octobre 1922	Thiès-Coutenabé	528 km
fin 1922	Thiès-Kidira	582 km
mercredi 15 août 1923	Jonction des deux équipes / Fin des travaux	P.K. 584

Source : D'après FAUR Jean Claude, 1969, La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939), Thèse de doctorat, Faculté des lettres de Paris.

Pour construire des lignes ferroviaires comme le Thiès-Kayes, des milliers de manœuvres indigènes remuent la terre rougeâtre pendant que des chefs d'équipe, des contremaîtres, tantôt militaires, tantôt civils, les surveillent.⁴ À titre d'illustration, d'octobre 1922 à août 1923, les effectifs du Service des travaux neufs du Thiès-Kayes se sont élevés à 8 officiers, 26 sous-officiers, 7 450 ouvriers échelonnés sur 160 km. Nourris, logés et soignés, la prise en charge journalière d'un ouvrier était de 3 francs en 1913 et 6 francs en 1923 (J. C. Faur, 1969, p. 96).

J. C. Faur (1969, pp. 97-98) note que dans le contexte de la Grande Guerre (Première Guerre Mondiale), les tronçons achevés du Thiès-Kayes ont acquis une valeur stratégique par le rôle qu'ils ont joué dans l'envoi rapide et massif de troupes noires en France. Les travaux de la ligne ferroviaire Thiès-Kayes ont été lancés le 17 avril 1907 par le "Service des travaux neufs" dirigé par le capitaine Filuzeau. (J. C. Faur, 1969, p. 90) Au terme d'environ 17 ans de travaux, la ligne ferroviaire Thiès-Kayes a été inaugurée officiellement le 1^{er} janvier 1924. La carte, ci-dessous, montre son tracé.

² Il s'agit du tronçon manquant du projet de liaison de l'Atlantique au Niger divisé en trois tronçons : le Dakar-Saint-Louis (inauguré le 6 juillet 1885) ; le Kayes-Niger (achevé le 14 décembre 1905). (J. C. Faur, 1969, p. 83)

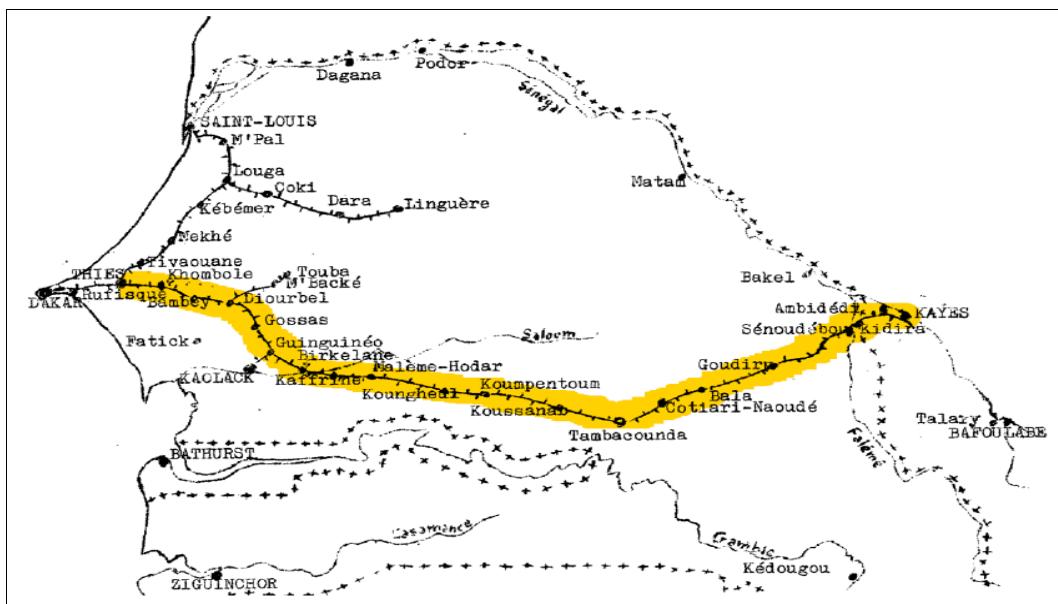
³ Le Kayes-Niger a connu quatre périodes successives :

- celle de la construction, de 1881 à 1884 ;
- celle de l'abandon officiel des travaux, de 1884 à 1890 ;
- celle des études et des réfections de 1891 à 1898 ;
- celle du prolongement et de l'achèvement de la ligne de 1899 à (14 décembre) 1905. (J. C. Faur, 1969, p. 77)

⁴ L'Afrique occidentale française illustrée n° 19 de janvier 1911, p. 3.

En agissant ainsi, les François confirmait l'idée de l'explorateur Stanley selon laquelle « L'Afrique appartiendra au peuple qui construira le plus de chemins de fer et qui les construira le plus vite. »

Carte n° 1 : Le tracé de la ligne ferroviaire Thiès-Kayes



Source : D'après J. C. Faur, 1969, p. 83.

Les besoins en main-d'œuvre sur les chantiers de construction du Thiès-Kayes ne pouvant être satisfaits entièrement au niveau local, les travailleurs migrants ont été amenés de la lointaine Haute-Volta.

1.2. Le recours aux travailleurs migrants voltaïques lors de la construction du chemin de fer Thiès-Kayes

Le 19 décembre 1929, le Gouverneur Général de l'AOF écrivait ceci au Gouverneur de la Haute-Volta : « Votre colonie compte plus de 3 millions d'habitants, c'est-à-dire le quart de la population totale de l'AOF (...) Il est donc normal que cette population soit appelée à participer aux travaux d'intérêt général de la Fédération. »⁵ La supériorité démographique de la Haute-Volta par rapport au Sénégal se manifeste par le fait qu'en 1929, par exemple, tandis la Haute-Volta avait une population « indigène » de 3 146 813 individus, celle du Sénégal était de 1 342 519 individus. (H. Labouret, 1940, p. 39) La richesse démographique de la Haute-Volta est avant celle des zones habitées par les Moose (ou Mossi) ou terroir moaaga⁶.

Les documents d'archives et les écrits de nombreux auteurs abondent d'informations sur l'implication de la main-d'œuvre voltaïque dans les chantiers de construction du chemin de fer Thiès-Kayes : « La Haute-Volta propose de fournir 4 000 hommes après l'hivernage de 1920, ce qui donne un effectif total de 7 000 travailleurs disponibles. » (J. C. Faur, 1969, p. 95) Dans ce contexte, « En Haute-Volta, colonie de 3 millions de paysans, le Gouverneur général de l'A.O.F. a levé 25 276 manœuvres de 1920 à 1924 pour les travaux du chemin de fer de Thiès (J.-Y. Marchal, 1978, p. 26).

Georges Barthélémy, Délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta au Conseil Supérieur des Colonies a écrit :

⁵ A.N.C.I., SS X-6-132-1840 : Lettre adressée le 19 décembre 1927 par le Gouverneur Général de l'AOF au Lieutenant-gouverneur de la Haute-Volta.

⁶ « Ce qui fait la plus sûre valeur du Mossi, ce sont les hommes. Il n'y a peut-être pas dans toute l'Afrique de régions aussi peuplées. Il n'y en a pas, en tout cas, dans les colonies françaises de l'Afrique Occidentale. Dans le seul cercle de Ouagadougou (sic), il y a autant de monde que dans le gouvernement de la Côte d'Ivoire. » Vicariat Apostolique du Soudan Français, Rapport annuel 1913-1914.

J'ai vu, employés sur le Thiès-Kayes, quand j'y suis passé en février dernier [février 1922], près de 6 000 travailleurs mossis. Alimentation, soins médicaux, traitement général, tout est défectueux là-bas. Demandez plutôt à mon excellent ami M. Meray, qui a vu, lui aussi, et dont les dossiers seraient fort intéressants à ouvrir. L'effet produit par un tel régime lorsque les travailleurs rentrent dans leurs villages n'est certes pas favorable aux prochains recrutements de main-d'œuvre.⁷

A. Londres (2007, p. 589) a fait ce constat en 1929 :

Ainsi, nous arrivons en Haute-Volta dans le pays mossi. Il est connu en Afrique sous le nom de réservoir d'hommes : trois millions de nègres. Tout le monde vient en chercher comme de l'eau au puits. Lors des chemins de fer Thiès-Kayes et Kayes-Niger, on tapait dans le mossi. Les coupeurs de bois montent de la lagune et tapent dans le mossi.

Dans les archives, on note que « Le Cercle de Tenkodogo a fourni, simultanément mille (1 000) hommes valides renouvelés tous les six (6) mois pour les chantiers du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, autant pour celui du Thiès-Niger, [...] »⁸.

Dans l'hebdomadaire Paris-Dakar du 15 février 1949, il est écrit :

Nous avons vu les enfants de la Haute-Volta sur les divers chantiers qui ont permis la construction du chemin de fer Dakar-Niger, du Conakry-Niger, de l'Abidjan-Niger, voire du lointain Congo-Océan. Si, là où le chemin de fer a été créé, il a apporté d'importantes améliorations économiques, il faut rappeler que sa construction est due au travail de nombreux Voltaïques, plus ou moins engagés volontairement, dans les équipes d'une main-d'œuvre indispensable [...].⁹

I. Mandé (1996-1997, p. 124.) a fait remarquer que la deuxième portion du contingent appelée « *tirailleurs la pelle* » a été utilisée comme palliatif à la pénurie de main-d'œuvre : « Elle [l'administration fédérale] envoie les recrues voltaïques principalement sur les chantiers de chemin de fer Thiès-Niger où elles servent soit au Sénégal, soit au Soudan français ».

J. M. Kohler (1972, p. 6) note que l'administration coloniale considérait que la main-d'œuvre voltaïque était inemployée chez elle, huit (8) mois sur douze (12) en raison de la pauvreté naturelle du pays. C'est dans ce contexte que s'inscrit, majoritairement, la fourniture de main-d'œuvre, dans le cadre de recrutements administratifs, autrement dit, de travaux forcés.

Les clichés d'archives suivants illustrent les principaux types de tâches des ouvriers, dont ceux voltaïques, sur le chantier de construction du Thiès-Kayes. Le remblaiement de bas-fonds ou de crevasses, illustré par la photographie n° 1, ci-contre. Il consistait à amener dans les endroits creux, le tracé des rails quasiment au même niveau qu'ailleurs, limitant ainsi les dénivellations.

⁷ Georges Barthélemy, 1922, "Finissons-en", Tribune de Les Annales coloniales : organe de la "France coloniale moderne" / n° 131 du mardi 5 septembre 1922, page de "une". Georges Barthélemy, Député du Pas-de-Calais était aussi Délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta au Conseil Supérieur des Colonies.

⁸ C.N.A.B., 44V72 : Étude sur le développement du Cercle de Tenkodogo et ses possibilités de développement, 1933.

⁹ « Après sa reconstitution, la Haute-Volta demande la réparation des dommages » in Paris-Dakar, hebdomadaire d'informations illustré du 15 février 1949, p. 4.

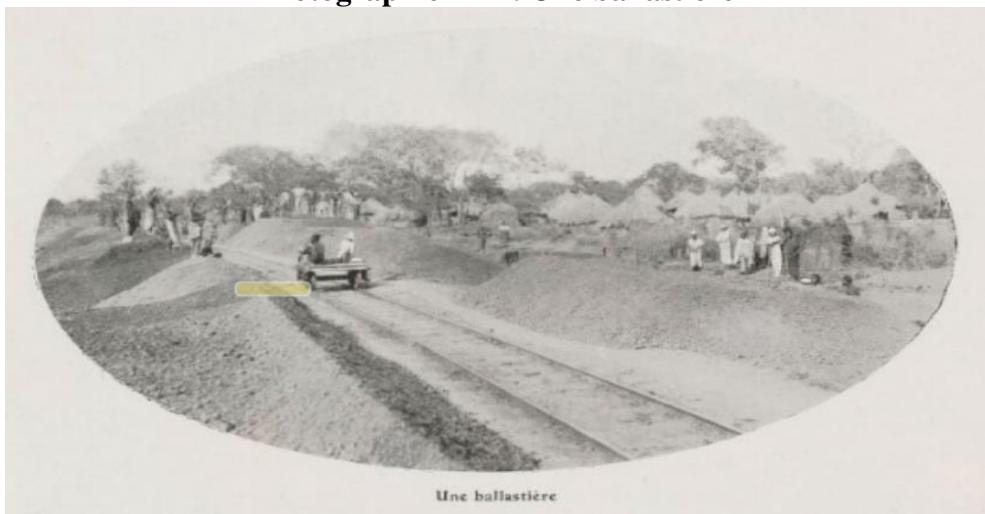
Photographie n° 1 : Remblai sur le marigot de Malème



Source : Bibliothèque nationale de France / Galica, La Dépêche coloniale illustrée du 15 juin 1914, p. 145

Les photographies n° 2, 3 et 4 montrent le concassage, le chargement et la pose de ballast¹⁰

Photographie n° 2 : Une ballastière



Source : Bibliothèque nationale de France / Galica, La Dépêche coloniale illustrée du 15 juin 1914, p. 150.

¹⁰ Le ballast désigne de la pierre concassée en morceaux de 6 à 8 cm placés entre les traverses des voies ferrées. Il a pour effet de fixer la voie et forme une espèce de matelas qui amortit les chocs et répartit la pression.

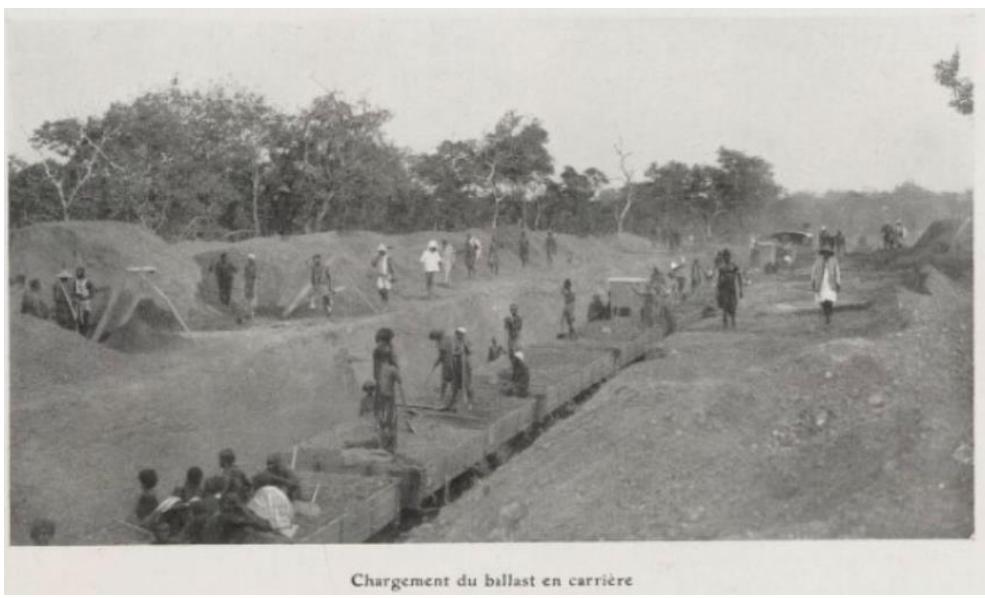
Photographie n° 3 : Vue partielle des restes des infrastructures de la carrière de ballast de Bélé



Source : OUEDRAOGO Serge Noël, photographie prise le 27 août 2021 à Bélé.

Le déficit de machines-outils rendait ces tâches très couteuse en efforts physiques. Le dynamitage des blocs de granite comportait des risques énormes pour les ouvriers des carrières de ballast.

Photographie n° 4 : Chargement du ballast en carrière



Source : Bibliothèque nationale de France / Gallica, La Dépêche coloniale illustrée du 15 juin 1914, p. 149.

La photographie n° 5 illustre le transport et la pose de traverses puis de rails de 20kg/m ou de 25kg/m.

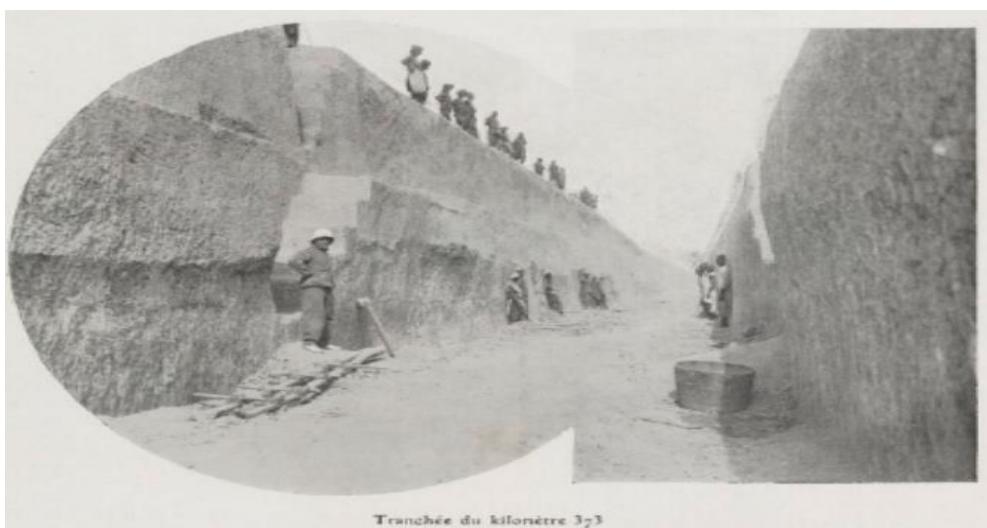
Photographie n° 5 : La pose des traverses



Source : Bibliothèque nationale de France / Galica, La Dépêche coloniale illustrée du 15 juin 1914, p. 149

Le creusement de tranchées permet le passage des rails dans des zones à relief surélevé. Les outils principaux mis à la disposition des ouvriers étaient les pioches et les barres à mine. Les photographies n° 6 et n° 7 présentent respectivement la tranchée en construction du poste kilométrique 373 et celle achevée du km 608.

Photographie n° 6 : Tranchée du poste kilométrique 373



Source : Bibliothèque nationale de France / Galica, La Dépêche coloniale illustrée du 15 juin 1914, p. 151.

À 608 km de Dakar et à proximité du camp de base de l'équipe du contre-maître Souley N'Diagne est située une tranchée, longue de plusieurs centaines de mètres, large de 8 à 15m de bas en haut et profonde de plus de 10 m par endroit, creusée de mains d'hommes.

La construction du chemin de fer Thiès-Kayes : contribution de la main-d'œuvre voltaïque et création de la localité de Diyabougou Mossi (1907-1960)

La photographie n° 7 en donne une vue.

Photographie n° 7 : Tranchée achevée du poste kilométrique 608 à Diyabougou Mossi



Source : OUEDRAOGO Serge Noël, photographie prise le 27 août 2021 à Diyabougou Mossi.

Il a fallu aussi déboiser le tracé de la ligne ferroviaire comme l'indique la photographie n° 8.

Photographie n° 8 : Le chantier de déboisement



Source : Bibliothèque nationale de France / Galica, La Dépêche coloniale illustrée du 15 juin 1914, p. 151.

La pénibilité du travail sur les chantiers ferroviaires dont celui du Thiès-Kayes se justifie par la logique d'économie de ressources financières qui était de mise. Il a fallu d'ailleurs, attendre les années 1902-1904 pour que la machine-outil et l'infirmerie entrent à part entière dans l'équipement de base des chantiers. (J. C. Faur, 1969, pp. 286-287) Hormis la pénibilité

du travail, des incidents tels celui de Bouinguel-Bamba en 1922 ont fortement “décimé” les ouvriers du Thiès-Kayes. Suite à la pollution de la citerne d'eau du camp de base, de nombreux ouvriers ont eu des pathologies gastriques caractérisées par des diarrhées, des vomissements, des maux de ventre. Il en a découlé une mortalité élevée qui a fortement marqué les esprits et dont les souvenirs sont encore vivaces de nos jours.¹¹ Il faut convenir qu’« Il est rare qu’un chemin de fer colonial ne soit pas jalonné de croix, comme un champ de bataille. Victimes blanches et noirs (sic) ont payées de leur vie chaque kilomètre posé. » (J. C. Faur, 1969, p. 286) En hommage aux efforts et sacrifices humains des milliers d’ouvriers du chemin de fer Dakar-Bamako, A. Londres (2007, p. 20) écrit ceci :

Le train démarra. Il allait courir sur douze cents kilomètres de voie. Il joint l’Atlantique au Niger. (...) Douze cents kilomètres ! Le plus grand des travaux que nous ayons accomplis en Afrique noire. (...) Il faudrait emporter une caisse d’immortelles avec soi (...) et semer sur le parcours ces fleurs séchées. On serait sûr, de la sorte, d’honorer, à chaque traverse, la mémoire d’un nègre tombé pour la civilisation.

Photographie n° 9 : Vue du pont ferroviaire métallique de 175 m achevé en 1922 sur le fleuve frontalier de la Falémé



Source : OUEDRAOGO Serge Noël, photographie prise le 27 août 2021 à Kédira.

Certains travailleurs migrants s’étant éternisés au Sénégal après l’achèvement du Thiès-Kayes, des faits quasi insolites comme la création de localité au toponyme particulier existent.

2. La création de la localité de Diyabougou Mossi par des ouvriers voltaïques du Thiès-Kayes

Dans le sillage de la construction des tronçons orientaux du chemin de fer Thiès-Kayes et de la forte implication des travailleurs migrants voltaïques s'est déroulée l'histoire de deux frères Sawadogo de laquelle a résulté la création de la localité de Diyabougou Mossi.

2.1. Les frères Sawadogo dans le Boundou

Dans le cadre des recrutements de travailleurs forcés, Mahamadi Sawadogo, habitant de Somyaga, proche de Ouahigouya en Haute-Volta a été conduit au Sénégal sur le chantier du Thiès-Kayes. Après y avoir passé plusieurs années sans donner un quelconque signe de vie, son frère puiné Kogda Seydou Sawadogo entrepris d’aller à sa recherche. Avec un cheval pour

¹¹ Entretien avec Seydou TRAORE, descendant de migrant à Bouinguel-Bamba le 27 août 2021.

La construction du chemin de fer Thiès-Kayes : contribution de la main-d'œuvre voltaïque et création de la localité de Diyabougou Mossi (1907-1960)

monture¹², il voyagea de Somyaga au Sénégal oriental, en passant les localités de Mopti, Bamako, Kayes au Soudan français. Arrivé sur le chantier du Thiès-Kayes, il a appris auprès des ouvriers voltaïques, la mort des suites de maladie, de son frère Mahamadi sans s'être marié et sans avoir de descendance. Après s'être recueilli sur la tombe de son frère aîné, Kogda Seydou Sawadogo s'engagea comme ouvrier sur le chantier du Thiès-Kayes. Au terme de la construction du chemin de fer Thiès-Kayes, hormis Kogda Seydou Sawadogo et la famille de son tuteur d'ethnie sana (samo) Kamissoko¹³, certains travailleurs migrants ont choisi de s'éterniser¹⁴ au Sénégal. Ils ont alors pris femmes au sein de la communauté des immigrants ou auprès des communautés autochtones. Le mariage de l'immigrant est un puissant facteur d'irréversibilité de sa migration. Les mariages inter-ethniques, en particulier, ceux contractés entre immigrants et autochtones ont été la voie « royale » d'intégration pour de nombreux immigrants. (S. N. Ouédraogo, 2016-2017, pp. 291-293).

Kogda Seydou Sawadogo, meneur d'hommes, s'est installé avec les familles de certains anciens ouvriers aux abords de la ligne ferroviaire, près du camp de base de l'équipe de Souley N'Diagne. Ainsi, fut créer le village de Diyabougou Mossi avec la bénédiction du Chef de canton, autorité traditionnelle du Boundou. Son fondateur l'a envisagé comme un havre de paix et un lieu de brassage inter-ethnique. Progressivement, la localité est devenue cosmopolite tout en gardant son qualificatif « Mossi » en l'honneur de ses premiers habitants voltaïques, mais plus particulièrement Moose. Les autorités coloniales puis celles post-coloniales du Sénégal ont entériné le toponyme « Diyabougou Mossi ».

Photographie n° 10 : Panneau signalétique indiquant le village de Diyabougou Mossi dans la Commune de Bélé



Source : TRAORE Samba, photographie prise le 22 juin 2024 à Diyabougou Mossi.

Sur le trône du village de Diyabougou Mossi se sont succédés :

- Kogda Seydou Sawadogo (Traoré), fondateur du village ;

¹² Cela lui a valu beaucoup de prestige durant son périple puisque que le cheval fût considéré comme une monture de nobles ou de riches roturiers.

¹³ Gravement malade, celui-ci a confié au nouvel arrivant Kogda Seydou Sawadogo sa famille, notamment ses 5 filles, son unique garçon et son épouse. Celle-ci fut épousée en secondes noces par Kogda Seydou Sawadogo. Propos du Chef de village de Diyabougou Mossi, Samba Traoré, descendant de migrant le 27 août 2021.

¹⁴ Salam Ouédraogo au cours d'une interview le 14 avril 2023 à Gourcy affirme avoir, depuis son enfance, entendu parlé de deux de ses oncles amenés au Sénégal pour la construction de chemins de fer qui ne sont jamais revenus.

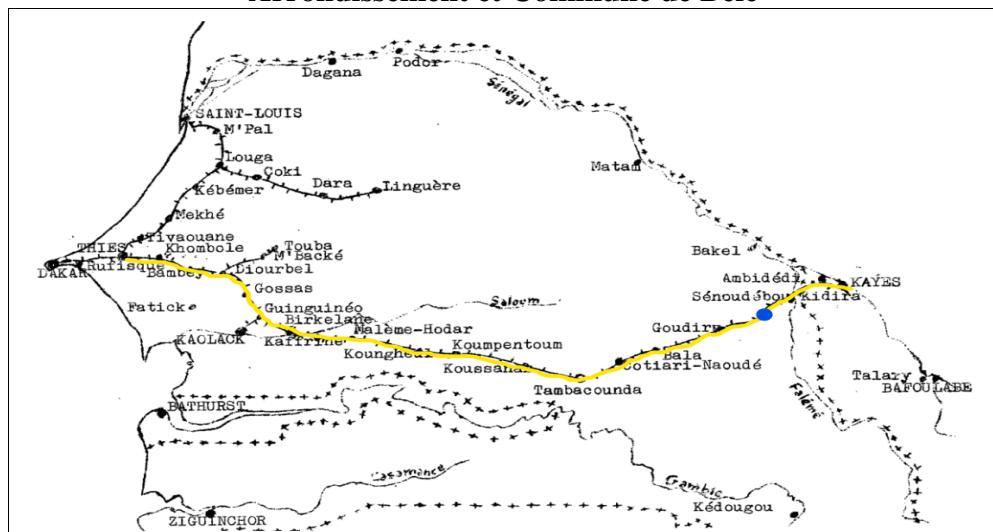
- Saïbou Traoré, immigrant moaaga originaire de Soumyaga et beau-fils de Kogda Seydou Traoré ;
- Mahamadou Traoré, fils de Kogda Seydou Traoré, donc descendant de migrant, prénommé Mahamadou en hommage à son grand frère ;
- Samba Traoré, petit-fils de Kogda Seydou Traoré, 4^e et actuel Chef.

La localité de Diyabougou Mossi qui illustre l'immigration voltaïque au Sénégal oriental est la résultante de l'aventure atypique des frères Sawadogo dans le Boundou.

2.2. Diyabougou Mossi : illustration de l'immigration voltaïque au Sénégal oriental

Le village de Diyabougou Mossi a pour coordonnées géographiques : 14°29'51" N et 12°46'11" O et est situé dans la région de Tambacounda. Il relève du Département de Bakel, de l'arrondissement et de la commune de Bélé. De création postérieure au tracé et à la construction de la ligne de chemin de fer Thiès-Kayes, la localité de Diyabougou Mossi est comme son nom l'indique l'œuvre d'immigrants moose.

Carte n° 2 : Diyabougou Mossi dans la région de Tambacounda, Département de Bakel, Arrondissement et Commune de Bélé



Source : D'après J. C. Faur, 1969, p. 83.

Si Seydou Kogda Sawadogo, à la recherche de son frère, a été à l'origine de sa création et est d'ethnie moaaga, Diyabougou Mossi a été envisagé comme un creuset abritant des immigrants moose, d'autres groupes ethniques de la Haute-Volta, venus d'autres horizons mais aussi de Sénégalais. La localité est située aux encablures du camp de base de l'équipe de chantier du contre-maître Souley N'Diagne. C'est ainsi, qu'elle est aussi connue sous le nom « Kipoussoulé »¹⁵, terme dérivant de la déformation de « Equipe de Souley N'Diagne ».

La localité de Diyabougou Mossi, du fait de l'hospitalité de ses premiers habitants, ouvriers du chantier ferroviaire ayant décidé de s'y installer définitivement, et selon les vœux de son fondateur a été ouverte à tout nouveau venu. Sa position géographique sur le tracé du Thiès-Kayes, plus tard Dakar-Niger, et aux abords de la route intercoloniale Tambacouda-Kayes a aussi été un atout pour son cosmopolitisme.

Pour Adama¹⁶, l'existence d'une localité du Sénégal oriental dont le toponyme rappelle un ethnyme du Burkina Faso lointain est la preuve d'un fait migratoire important.

¹⁵ Seydou Traoré, entretien du 27 août 2021 à Bouinguel-Bamba.

¹⁶ Adama Tandjigora, propos tenus lors d'un entretien le 26 août 2021 à Kédira.

Diyabougou Mossi est une illustration particulière de l'immigration voltaïque au Sénégal oriental, tout comme l'immigration des Turka (Tourouka) dans le Sine-Saloum. (P. David, 1980) À la différence de cette dernière, l'immigration à Diyabougou Mossi a été une immigration définitive non prémeditée, autrement dit une modification voulue ou subie du projet initial d'émigration temporaire. Les migrations définitives se traduisent par des flux migratoires irréversibles. (S. N. Ouédraogo, 2016-2017, p. 147)

Photographie n° 11 : Vue de l'école primaire de Diyabougou Mossi



Source : OUEDRAOGO Serge Noël, photographie prise le 27 août 2021 à Diyabougou Mossi.

Dans leur stratégie d'intégration, les immigrants voltaïques ont, sur le plan économique, œuvré essentiellement dans les activités agricoles et pastorales. Dans le domaine socioculturel, grâce aux mariages intercommunautaires, en particulier avec les populations de la zone hôte et à la conversion à l'islam, leur assimilation a été facilitée. À travers des changements identitaires, les immigrants voltaïques ont abandonné leurs patronymes originels et adoptés des patronymes malinké. C'est ainsi, par exemple, que la famille fondatrice de Diyabougou Mossi a adopté le patronyme Traoré en remplacement de Sawadogo. Sur le plan juridique, les immigrants voltaïques sont passés du statut de sujets français de Haute-Volta à celui de sujets français du Sénégal. Conséquemment à l'indépendance du Sénégal, ils étaient des citoyens sénégalais.

Cependant, beaucoup d'entre eux sont fiers de leurs origines burkinabè et gardent de forts liens affectifs vis-à-vis du Burkina Faso. À ce sujet, Sogo Millogo¹⁷, un des leaders de la diaspora burkinabè au Sénégal oriental, a constaté la présence de Sénégalais d'origine burkinabè dans des localités situées sur le tracé du chemin de fer Thiès-Kayes. Il note que tout en sentant pleinement Sénégalais, ils sont fiers de leur origine. Samba Traoré¹⁸ a tenu à effectuer en 2010 un séjour sur sa terre ancestrale au Yatenga. Il a retrouvé les siens et a eu beaucoup d'émotions, notamment des larmes de joie et des étreintes chaleureuses de ceux qui voyaient en lui la ressemblance et les souvenirs de son grand-père Seydou Kogda Sawadogo et son frère Mahamadi Sawadogo. Certains de ses proches parents, tel Salfo¹⁹ que nous avons retrouvé au

¹⁷ Interview réalisée le 20 août 2021 à Tambacounda.

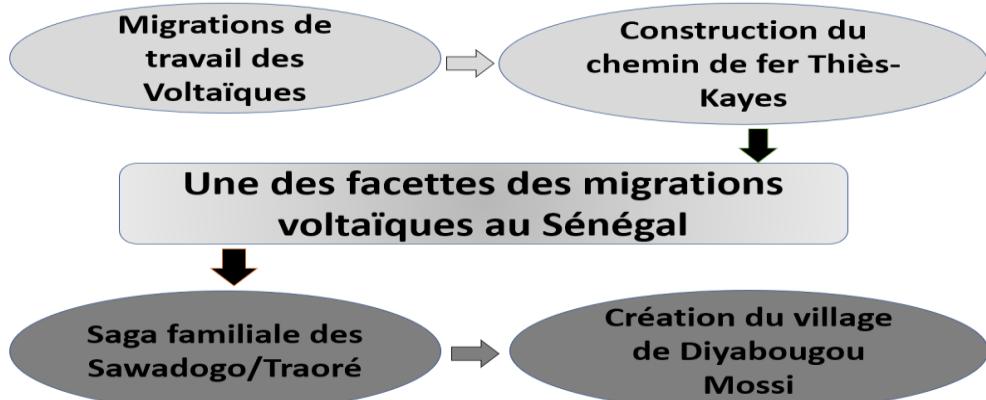
¹⁸ Entretien réalisé à Diyabougou Mossi le 27 août 2021.

¹⁹ Salfo Sawadogo, rencontré le 14 avril 2023 à Somyanga.

Burkina Faso ne tarissent pas d'éloges pour magnifier l'idée qu'il a eu de faire un long périple, à travers le Sénégal, le Mali et le Burkina Faso à la recherche de ses origines.

Le graphique, ci-dessous, synthétise la facette des migrations voltaïques au Sénégal que nous avons étudiée.

Graphique : Les migrations de travail des Voltaïques sur les chantiers de construction du Thiès-Kayes et l'historique de la localité de Diyabougou Mossi



Source : L'auteur

Conclusion

La ligne de chemin de fer Thiès-Kayes, en complément du Dakar-Saint Louis en amont et du Kayes-Niger en aval, a été envisagée par la colonisation française comme un outil idéal d'exploitation et de développement économique du Sénégal et du Soudan. Les lignes ferroviaires Thiès-Kayes et Kayes-Niger, jointes le 15 août 1923, ont été exploitées conjointement à partir du 1^{er} janvier 1924. Le réseau du Dakar-Niger (Koulakoro), réalisé en un quart de siècle, avec une longueur de 1 288 km était la plus importante ligne ferroviaire de l'Afrique noire française. La prolifique population voltaïque a fourni, tout au long des travaux de construction, une partie importante de la main-d'œuvre nécessaire. Confrontés à des restrictions budgétaires, les chantiers ferroviaires ont peu investi dans les machines-outils, les équipements sanitaires et les rémunérations des ouvriers « noirs ». Cela a rendu la morbidité et la mortalité effrayantes.

Les pérégrinations de la vie des frères Sawadogo les ont conduit du Yatenga au Boundou dans le Sénégal oriental. La localité de Diyabougou Mossi, appelée aussi Kipoussoulé ou encore Km 609, a été créée dans le contexte d'une aventure familiale de travailleurs migrants du chantier de construction du chemin de fer Thiès-Kayes.

Sources archivistiques

Archives Nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I.), SS X-6-132-1840 : Lettre adressée le 19 décembre 1927 par le Gouverneur Général de l'AOF au Lieutenant-gouverneur de la Haute-Volta.

Archives Générales des Missionnaires d'Afrique, Vicariat Apostolique du Soudan Français, Rapport annuel 1913-1914.

Centre Nationale des Archives du Burkina (C.N.A.B.), 44V72 : Étude sur le développement du Cercle de Tenkodogo et ses possibilités de développement, 1933.

La construction du chemin de fer Thiès-Kayes : contribution de la main-d'œuvre voltaïque et création de la localité de Diyabougou Mossi (1907-1960)

Bibliothèque nationale de France / Galica, La Dépêche coloniale illustrée n° 11 du 15 juin 1914.

Bibliothèque nationale de France / Galica, L'Afrique occidentale française illustrée n° 19 de janvier 1911.

Bibliothèque nationale de France / Galica, Les Annales coloniales : organe de la "France coloniale modern" n° 131 du mardi 5 septembre 1922.

Bibliothèque nationale de France / Galica, Paris-Dakar, hebdomadaire d'informations illustré du 15 février 1949.

Sources orales

N° d'ordre	Nom (s) et prénom (s)	Dates et lieux des entretiens	Qualités et professions	Ages ou Dates de naissance	Sujets abordés
1	TRAORE Samba	27 août 2021 à Diyabougou Mossi (Sénégal)	Chef de village	12 avril 1965	Saga familiale ; Chefferie ; Vie des migrants
2	TRAORE Seydou	27 août 2021 à Bouinguel-Bamba (Sénégal)	Descendant de migrant ; Etudiant	14 juin 1978	Intégration des migrants et de leurs descendants
3	MILLOGO Sogo	20 août 2021 à Tambacounda (Sénégal)	Migrant d'origine burkinabè ; Chirurgien	17 janvier 1967	Vie de la communauté burkinabè du Sénégal
4	TANDJIGORA Adama	26 août 2021 à Kédira (Sénégal)	Professeur	23 mars 1976	Relations entre immigrants et autochtones
5	OUEDRAOGO Salam	14 avril 2023 à Gourcy (Burkina Faso)	Descendant d'émigrant ; Artisan	8 octobre 1959	Causes des émigrations ; Liens conservés
6	SAWADOGO Salfo	17 avril 2023 à Somyanga (Burkina Faso)	Descendant d'émigrant ; Cultivateur	2 août 1942	Causes des émigrations ; Liens conservés

Références bibliographiques

FAUR Jean Claude, 1969, *La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939)*, Thèse de doctorat, Paris, Faculté des lettres de Paris.

DAVID Philippe, 1980, *Les navétanes : histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours*, Dakar-Abidjan, Les nouvelles éditions africaines.

KI-ZERBO Joseph, 1972, *Histoire de l'Afrique noire d'Hier à Demain*, Paris, Hatier.

KOHLER Jean Marie, 1971, *Activités agricoles et changements sociaux dans l'ouest-mossi (Haute-Volta)*, Paris, ORSTOM, mémoires ORSTOM n° 46.

LABOURET Henri, 1940, *Paysans d'Afrique occidentale*, Paris, Gallimard, 8e édition, collection Le paysan et la terre.

LONDRES Albert, 2007, « Terre d'ébène, la traite des Noirs » in LONDRES A., *Œuvres complètes*, Paris, Orléa.

Serge Noël OUÉDRAOGO

MANDÉ Issiaka, 1996-1997, *Les migrations du travail en Haute-Volta (actuel Burkina Faso), mise en perspective historique (1919-1960)*, Thèse de doctorat unique, Dynamique comparée des sociétés en développement, Université Paris 7 Denis Diderot.

MARCHAL Jean-Yves, 1978, *Chronique d'un cercle de l'AOF*, Pons, éditions de minuit.

OUÉDRAOGO Serge Noël, 2016-2017, *La migration des Burkinabè (Voltaïques) vers le Ghana (Gold Coast) de 1919 à 2010 : Origines, Gouvernance migratoire et Stratégies d'intégration*, Thèse de doctorat d'État, Histoire africaine, Université Ouaga I Pr. Joseph KI-ZERBO.



Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines

BOLUKI

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales

BOLUKI, est une revue semestrielle à comité scientifique et à comité de lecture de l’Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines (INRSSH). Elle a pour objectif de promouvoir la Recherche en Sciences Sociales et Humaines à travers la diffusion des savoirs dans ces domaines. La revue publie des articles originaux ayant trait aux lettres, arts, sciences humaines et sociales en français et en anglais. Elle publie également, en exclusivité, les résultats des journées et colloques scientifiques.

Les articles sont la propriété de la revue *BOLUKI*. Cependant, les opinions défendues dans les articles n’engagent que leurs auteurs. Elles ne sauraient être imputées aux institutions auxquelles ils appartiennent ou qui ont financé leurs travaux. Les auteurs garantissent que leurs articles ne contiennent rien qui porte atteinte aux bonnes mœurs.

BOLUKI

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales
Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines (INRSSH)
ISSN : 2789-9578
2789-956X

Contact

E-mail : revue.boluki@gmail.com
BP : 14955, Brazzaville, Congo