

Development Policy and Public Infrastructure Development in Côte d'Ivoire (1920-1939): Investments, Taxation, and Territorial Inequalities

Politique de mise en valeur et développement des infrastructures publiques en Côte d'Ivoire (1920-1939) : investissements, fiscalité et inégalités territoriales

Nohan Sidibe
Mamadou Yeo

Article history:

Submitted: July 29, 2026

Revised: Aug. 23, 2026

Accepted: Aug. 27, 2026

Keywords:

Colonial development policy,
public infrastructure, fiscal
extraction, territorial inequalities,
Côte d'Ivoire

Mots clés :

Politique de développement
colonial, infrastructures
publiques, extraction fiscale,
inégalités territoriales, Côte
d'Ivoire

Abstract

This study examines how French colonial policy reforms implemented between 1920 and 1939 influenced the development of public infrastructure and institutions in Côte d'Ivoire by assessing their scope, limitations, and territorial impact. The methodology is based on a cross-analysis of archival sources (administrative reports, decrees, and telegrams), quantitative data (public investment, the expansion of road and railway networks, schools, and health facilities), and a wide range of scholarly publications. The findings reveal a significant increase in public investment, reflected in the construction of wharfs, lighthouses, and navigational beacons in strategic areas, as well as the expansion of railway and road networks to facilitate the export of raw materials required by imperial and metropolitan markets. At the same time, the territorial administration was strengthened, while public health services and primary education expanded, particularly in coastal regions. However, these developments remained largely subordinated to France's economic and strategic priorities rather than to the balanced development of the colony or the broader well-being of African populations. Consequently, they reinforced the structural inequalities inherited from colonial rule, the effects of which continue to shape postcolonial representations and territorial dynamics in Côte d'Ivoire.

Résumé

Cette étude vise à montrer comment les réformes de la politique française entre 1920 et 1939 ont influencé le développement des structures publiques en Côte d'Ivoire, en évaluant leur portée, leurs limites et leur impact territorial. La méthodologie repose sur le recoupement des sources d'archives (rapports administratifs, décrets, télégrammes), des données quantitatives (investissements publics, extension des réseaux routiers et ferroviaires, établissements scolaires, centres de santé) et des publications scientifiques variées. L'étude révèle une intensification des investissements publics, marquée par la construction de wharfs, de phares et de balises dans les zones stratégiques, ainsi que par l'extension des réseaux ferroviaire et routier afin de faciliter l'exportation des matières premières destinées aux besoins du marché impérial et métropolitain. Parallèlement, l'administration territoriale s'est densifiée, et des services publics de santé et d'enseignement primaire se sont étendus, principalement dans les zones côtières. Toutefois, ces aménagements demeuraient essentiellement subordonnés aux impératifs économiques et stratégiques de la France, au détriment d'un développement équilibré et d'un véritable bien-être généralisé des populations africaines, révélant ainsi les profondes inégalités héritées de la domination coloniale et leurs prolongements dans les représentations postcoloniales de la Côte d'Ivoire.

Uirtus © 2026

This is an open access article under CC BY 4.0 license

Corresponding authors:

Nohan Sidibe, Université de San Pedro, nohan.sidibe@usp.edu.ci, <https://orcid.org/0009-0007-2155-6568>

Mamadou Yeo, Université de San Pedro, mamadou.yeo@usp.edu.ci, <https://orcid.org/0009-0007-9082-6912>

Introduction

La colonisation française en Afrique occidentale s'est inscrite dans une dynamique d'expansion politique, économique et stratégique qui a durablement transformé les colonies. En Côte d'Ivoire, la période comprise entre 1920 et 1939 constitue une phase décisive dans la consolidation de l'appareil colonial français. En effet, après les difficultés inhérentes à la conquête et à la pacification des territoires au début du XX^e siècle, l'administration coloniale entreprit une réorganisation profonde de ses politiques afin d'assurer une exploitation plus efficace des ressources économiques et une meilleure intégration de la colonie dans le système impérial français. Cette orientation se traduit par la mise en place d'importantes structures publiques destinées à soutenir les besoins administratifs, commerciaux et stratégiques de la métropole. Les investissements réalisés dans les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires, sanitaires et éducatives participèrent ainsi à la transformation progressive de l'espace ivoirien.

La présente étude s'inscrit dans une perspective historiographique visant à réévaluer l'impact de la colonisation en Côte d'Ivoire au-delà du discours légitimateur de la « mission civilisatrice », largement déconstruit par les travaux de Georges Balandier (1951), Catherine Coquery-Vidrovitch (1979) et Frederick Cooper (2002). De nombreux travaux ont déjà mis en évidence les logiques d'exploitation économique fondées sur l'essor de l'économie de plantation, le recours au travail forcé, la fiscalité coloniale et le développement sélectif des infrastructures de transport au service des intérêts métropolitains (Amin, 1971 ; Suret-Canale, 1972 ; Fall, 1993). Toutefois, ces analyses demeurent souvent sectorielles et n'appréhendent que partiellement les interactions entre les orientations de la politique coloniale française et la mise en place des structures publiques en Côte d'Ivoire. En croisant les dimensions économiques, territoriales et sociales, l'étude entend ainsi combler cette lacune et proposer une lecture globale des transformations institutionnelles intervenues entre 1920 et 1939.

Dès lors, cette étude s'articule autour de la question principale suivante : dans quelle mesure les programmes impériaux élaborés entre 1920 et 1939 ont-ils orienté les choix budgétaires et les politiques d'infrastructures en Côte d'Ivoire, tout en favorisant l'intégration économique de la colonie et en

accentuant les disparités territoriales et sociales ?

L'étude mobilise une démarche fondée sur le croisement critique des sources archivistiques, des données quantitatives et de la littérature scientifique. Le corpus est constitué de rapports administratifs, de correspondances officielles, de décrets, de documents budgétaires, de statistiques relatives aux investissements publics ainsi que de dossiers portant sur les infrastructures de transport, les établissements scolaires et les services sanitaires. Les archives ont fait l'objet d'une analyse critique externe et interne. Les données quantitatives ont été harmonisées, vérifiées par recoupement entre plusieurs séries documentaires et interprétées en distinguant systématiquement les prévisions budgétaires des dépenses effectivement exécutées, afin d'éviter toute confusion entre les intentions de l'administration coloniale et les réalisations concrètes. Cette approche a permis de confronter les discours officiels aux analyses scientifiques et de restituer les logiques économiques, territoriales et sociales qui ont présidé au développement des structures publiques en Côte d'Ivoire entre 1920 et 1939.

L'objectif général poursuivi par cette étude est d'analyser l'influence de la politique coloniale française sur le développement des structures publiques en Côte d'Ivoire entre 1920 et 1939, en évaluant leur portée, leurs limites et leur impact territorial, économique et social. L'étude comprend trois parties. La première analyse le contexte d'après-Première Guerre mondiale ainsi que la mise en œuvre de la doctrine Sarraut. La deuxième porte sur le programme Maginot et les conférences économiques qui s'en sont suivies. La troisième s'intéresse à la fiscalité, aux ressources budgétaires et au financement des infrastructures publiques coloniales en Côte d'Ivoire entre 1920 et 1939.

1. Contexte d'après-Première Guerre mondiale et émergence de la doctrine Sarraut

Cette rubrique examine le contexte socioéconomique de la France après la Première Guerre mondiale et les conditions d'émergence de la doctrine de mise en valeur d'Albert Sarraut, fondée sur un programme d'équipement et de réorganisation économique de l'Empire colonial.

1.1. Situation socioéconomique de la France au lendemain de la Première Guerre mondiale

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la France traverse une période

de profondes fragilités économiques, financières et sociales. Le conflit a provoqué une dégradation considérable des finances publiques, caractérisée par l'explosion de la dette, l'augmentation des dépenses de reconstruction des régions dévastées, la désorganisation des circuits de production et les déséquilibres monétaires liés à l'inflation (Tourte 34). À ces difficultés s'ajoutent les conséquences sociales de la guerre : la reconversion complexe de l'industrie militaire, le retour massif des soldats démobilisés et les tensions liées à la baisse du pouvoir d'achat. Les dirigeants français cherchent alors de nouvelles sources de croissance et de financement capables de soutenir le redressement économique du pays (Sidibé 46-50). Cette nouvelle perception des colonies repose sur l'idée que les territoires ultramarins doivent désormais participer plus activement à l'effort national par l'accroissement de leurs productions agricoles et minières, l'élargissement des marchés réservés aux produits métropolitains et l'augmentation des ressources fiscales (Tokpa, 284). Les colonies ne sont plus seulement envisagées comme des espaces de domination politique, mais comme des instruments essentiels de puissance économique et commerciale. Dans cette perspective, le développement des infrastructures de transport, des ports, des chemins de fer, des équipements administratifs, sanitaires et scolaires devient une priorité de l'action coloniale. Toutefois, ces investissements répondent principalement aux impératifs économiques de la métropole : faciliter l'exploitation des ressources locales, accélérer l'évacuation des produits tropicaux vers les centres d'exportation et renforcer l'intégration des économies coloniales aux circuits impériaux (Sidibé 47-48).

Au cours des années 1920, malgré une reprise économique progressive mais inégale en Europe, la France maintient cette orientation impériale. La montée en puissance économique des États-Unis, les incertitudes liées à la reconstruction européenne et les transformations des équilibres internationaux renforcent, chez les Français, la conviction que l'empire constitue un facteur de stabilité économique et de rayonnement international. Les colonies sont ainsi perçues comme une « bouée d'oxygène économique » et un instrument de « sauvetage politique » (Tokpa 283), permettant à la France de consolider son approvisionnement en matières premières, de préserver ses débouchés commerciaux et d'affirmer son rang parmi les grandes puissances. Cette revalorisation de l'entreprise coloniale s'accompagne également d'une

importante mobilisation idéologique et culturelle. Les notions d'« empire » et de « plus grande France » se diffusent progressivement dans l'espace public afin de présenter les possessions coloniales comme un prolongement naturel de la puissance nationale (Maestri 453). La presse, les programmes scolaires, les associations coloniales, les congrès spécialisés et les institutions scientifiques participent à cette construction d'une conscience impériale auprès de nouvelles catégories sociales françaises (Miège 285). C'est dans ce contexte qu'Albert Sarraut développe, au début des années 1920, sa doctrine de la « mise en valeur ».

1.2. Mise en place de la doctrine Albert Sarraut

Albert Sarraut fut l'une des principales figures politiques de la troisième République française. Directeur du journal « *La Dépêche de Toulouse* », député puis sénateur radical-socialiste, il occupa successivement les fonctions de gouverneur de l'Indochine (1911-1914, 1916-1919), de ministre des colonies (1921-1924, 1932-1933) et de ministre de l'Intérieur dans le cabinet d'union nationale de Poincaré (1926-1928) (Tokpa 286). Il élaborait la « doctrine Sarraut », qui devint, durant l'entre-deux-guerres, le principal cadre d'orientation de la politique française en Afrique noire. Cette doctrine préconisait un vaste plan d'investissements destiné à stimuler la production coloniale après la Première Guerre mondiale, en associant développement économique, progrès social et modernisation des infrastructures, de la justice, du régime foncier, de la réglementation du travail ainsi que de la participation des Africains à la gestion des affaires publiques. Ce programme de grands travaux publics d'outillage économique et d'œuvre sociale (*Projet de loi du 12 avril 1921*) visait également à promouvoir le développement agricole, l'exploitation rationnelle des ressources et la transformation industrielle locale. Sarraut formule cette orientation en ces termes :

La France qui colonise, va organiser l'exploitation...et de ce point de vue, renonçant délibérément à la politique épuisante de « cueillette », l'effort français, exploitant scientifiquement le domaine, élargira ses moyens de fécondité, reconstituera au fur et mesure qu'elles s'affaibliront des facultés de production et favorisera le passage du stade de l'exploitation du produit brut au stade de l'industrialisation et de la transformation de la matière dans la colonie même. (Sarraut 23)

Les infrastructures portuaires, ferroviaires, sanitaires, éducatives et

administratives constituèrent les principaux piliers de la politique de mise en valeur défendue par Albert Sarraut. Sans rompre fondamentalement avec les pratiques antérieures, Sarraut considérait désormais les colonies comme « des entités vivantes » appelées à progresser sur les plans scientifique, économique, moral et politique (*Projet de loi du 12 avril 1921*). En 1931, il affirmait également que « les indigènes sont des hommes comme nous » (Tokpa 287), plaidant pour une amélioration des conditions sanitaires, une organisation plus rationnelle du travail et un élargissement limité de l'accès à l'instruction. Toutefois, ces réformes s'inscrivaient pleinement dans la logique du système colonial, où les objectifs de protection sociale demeuraient subordonnés aux exigences de la mise en valeur, notamment l'accroissement de la productivité de la main-d'œuvre, le maintien de la discipline du travail et l'augmentation des ressources fiscales destinées au financement des équipements. Le discours réformateur de Sarraut ne remettait donc pas en cause les rapports de domination coloniale : les populations africaines continuaient de supporter une lourde charge fiscale, en particulier à travers l'impôt de capitation, tandis que diverses formes de mobilisation obligatoire du travail subsistaient dans les pratiques administratives. Bien que le projet de loi du 21 avril 1921 n'ait jamais été soumis au vote du parlement en raison des contraintes financières liées à la reconstruction métropolitaine, il demeura une référence majeure des politiques coloniales ultérieures. Fondé sur le recours aux emprunts métropolitains et coloniaux ainsi que sur la création d'un dispositif centralisé de crédit, ce programme, malgré les critiques suscitées par la loi financière de 1900 et les difficultés économiques de l'après-guerre (Anouma 393), structura durablement la doctrine d'investissement colonial de l'entre-deux-guerres. En Côte d'Ivoire, il prévoyait l'amélioration du wharf de Bassam, la construction d'un wharf à Vridi et d'un quai à Abidjan, la remise en état du chemin de fer Abidjan-Bouaké et son prolongement de 400 km vers le nord ⁷⁶, la construction de la ligne Dimbokro-Daloa, l'adduction d'eau à Abidjan ainsi que l'édification de bâtiments administratifs destinés au transfert de la

⁷⁶ ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'A.O.F., Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

capitale⁷⁷. Ces orientations servirent de fondement à la planification des investissements à travers le programme Maginot et les conférences économiques.

2. Programme Maginot et conférences économiques

Le programme Maginot et les grandes conférences coloniales traduisent la volonté des autorités françaises de planifier et de rationaliser la politique de mise en valeur, en accordant une attention particulière aux colonies à fort potentiel économique, telles que la Côte d'Ivoire.

2.1. Programme Maginot

Le programme Maginot de 1928 s'inscrivait dans le prolongement de la politique de mise en valeur initiée par Albert Sarraut au début des années 1920. Il visait à accélérer l'exploitation rationnelle des ressources coloniales par le développement des infrastructures de transport et de communication. Ce programme donna lieu à un appel à l'épargne publique d'un montant de 5 558 millions de francs, dont 1 570 millions furent consacrés aux travaux d'équipement de l'Afrique Occidentale Française (AOF) (Tirefort 483). L'objectif principal était d'assurer la « pénétration économique » de l'interland africain en reliant davantage les zones de production intérieure aux espaces côtiers d'exportation, afin d'accroître la production et la consommation dans les territoires coloniaux⁷⁸. Dans ce dispositif régional, la Côte d'Ivoire occupait une place stratégique en raison de ses potentialités agricoles, forestières et commerciales, mais également de sa position d'interface entre les zones de production de l'intérieur et les ports ouverts sur les marchés impériaux. Les investissements prévus devaient ainsi contribuer à améliorer les infrastructures nécessaires à l'évacuation des productions coloniales. Le financement des grands travaux reposait principalement sur les budgets locaux et les emprunts coloniaux. En 1929, le montant global des opérations projetées atteignait 2 073 000 000 francs, dont 503 000 000 francs

⁷⁷ ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'A.O.F., Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

⁷⁸ ANCI. Notes concernant le programme de grands travaux projetés en Afrique Occidentale Française et sa réalisation à l'aide d'un emprunt de 1.570 millions dont l'autorisation est comprise dans le projet de loi collectif de 3.600 millions, 1929, 81 p, dactylo., p.9.

provenaient des budgets locaux et du budget général, tandis que 1 570 000 000 francs correspondaient au programme spécifique des grands travaux d'équipement (Semi-Bi 25). Le tableau suivant nous indique la ventilation des fonds sur les différents travaux.

Tableau n°1 : Programme des grands travaux projetés en Afrique Occidentale Française en 1929

Désignation des travaux	Évaluation (emprunt budget général) en francs français	Pourcentage (%)
Ports et rivières	619 300 000	29,87
Voies ferrées	1 045 000 000	50,41
Routes et ponts	32 000 000	1,54
Assainissement, adduction d'eau et travaux d'édilité	45 100 000	2,18
Assistance médicale	9 500 000	0,46
Enseignement	8 000 000	0,39
Bâtiments militaires	10 000 000	0,48
Irrigations	304 100 000	14,67
Total	2 073 000 000	100

Source : ANCI. Notes concernant le programme de grands travaux projetés en Afrique Occidentale Française et sa réalisation à l'aide d'un emprunt de 1.570 millions dont l'autorisation est comprise dans le projet de loi collectif de 3.600 millions, 1929, 81 p, dactylo., p.9.

La répartition sectorielle de ces investissements confirme la priorité accordée aux infrastructures directement liées à l'exploitation économique. Les voies ferrées absorbaient 50,41 % des crédits, tandis que les ports et rivières représentaient 29,87 %, soit à eux seuls 80,28 % des investissements projetés. Les secteurs sociaux, tels que l'assistance médicale (0,46 %) et l'enseignement (0,39 %), demeuraient très faiblement dotés. En Côte d'Ivoire, cette orientation se traduisit notamment par la poursuite des projets d'amélioration des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières destinées à renforcer l'intégration du territoire aux circuits économiques coloniaux. Ainsi, le programme Maginot illustre la priorité donnée par l'administration française à un modèle d'aménagement fondé sur la circulation des marchandises et la

valorisation des ressources coloniales. La crise économique de 1929 renforça cette logique en accentuant le rôle stratégique attribué à l'Empire dans le redressement économique français. Cette nouvelle conjoncture conduisit les autorités coloniales à réexaminer les modalités de financement et d'organisation de la mise en valeur, notamment à travers la conférence économique de 1934-1935, qui marqua une nouvelle étape dans la consolidation des programmes d'équipement colonial.

2.2. Conférence économique de 1934-1935 et consolidation des programmes d'équipement colonial

La répartition des dotations du fonds d'emprunt des travaux publics, établie par la loi du 7 juillet 1934, consacra 53,03 % des crédits aux voies ferrées, 43,31 % aux ports et rivières, tandis que l'enseignement ne bénéficiait que de 0,34 % des ressources allouées (*Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer* 236-240), comme l'illustre le tableau suivant.

Tableau n°2 : Ventilation du fonds d'emprunt en Côte d'Ivoire en 1934

Chapitres	Dotations (en millions de francs)	Pourcentage de la dotation totale (%)
Ports et rivières	191,69	43,31
Voies ferrées	234,70	53,03
Routes et ponts	10,00	2,26
Aménagement de la production	3,40	0,77
Enseignement	1,50	0,34
Bâtiments militaires	1,30	0,29
Total	442,59	100

Source : *Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer*, décembre 1934-avril 1935. Rapports généraux et conclusions d'ensemble, Paris, Larose, 1935, 2 vol., 840p.

La Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer, tenue du 3 décembre 1934 au 13 avril 1935, marqua une étape majeure dans la réorientation de la politique économique impériale française. Elle visait à renforcer les liens économiques entre la métropole et les colonies (*Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer* 10-20). Les participants défendaient une nouvelle conception de la mise en valeur fondée sur la

diversification économique et la réduction de la dépendance à l'extraction des ressources, afin de faire émerger des « économies complexes » dépassant le stade de la simple exploitation (Hiquily 136). La conférence recommandait ainsi la protection des industries coloniales, l'amélioration des productions agricoles et minières, ainsi que le développement des infrastructures de transport et de communication (routes, chemins de fer, ports et équipements portuaires). Elle accordait également une attention particulière à la santé, à l'enseignement technique, à la formation de la main-d'œuvre et aux équipements administratifs et militaires (*Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer* 803-830). Pour soutenir les économies coloniales face à la crise, elle a préconisé des mesures tarifaires, fiscales et financières favorables aux producteurs et aux entreprises. Inspirée de la doctrine Sarraut, cette conférence aboutit à la création d'un fonds national pour l'outillage public des territoires d'outre-mer et à un programme d'investissement en deux phases : 1936-1942, pour un coût de 5 milliards de francs Poincaré, puis 1943-1950, pour un montant de 6,2 milliards (*Congrès de l'outillage économique colonial et des communications* 150-157). La ventilation et le coût du programme de 1934-1935 étaient les suivants :

Tableau n° 3 : Ventilation et coût du programme d'outillage colonial après la Conférence économique de 1934-1935 (en millions de francs métropolitains, valeur 1927)

Rubriques	Total des dotations	Dotations AOF
Protection sanitaire et démographique	1 350,7	318
Installations urbaines, établissements administratifs et enseignement	884,4	76
Aménagement de la production	2 836,5	910
Travaux maritimes et navigation fluviale	1 843,5	439
Voies ferrées-lignes nouvelles	1 415	960
Voies ferrées-amélioration des voies existantes et du matériel	1 096	412
Routes et ponts	1 085,9	200
P.T.T. et T.S.F. (liaisons intérieures)	163	15

Total	10 675	3 330
--------------	---------------	--------------

Source : *Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer (décembre 1934-avril 1935). Rapports généraux et conclusions d'ensemble*, Paris, Larose, 1935.

À ces dotations s'ajoutaient des crédits complémentaires d'environ 525 millions de francs, répartis entre l'aviation générale (265 millions), les Postes, Télégraphes et Téléphones (P.T.T) et la Télégraphie Sans Fil (T.S.F) pour les liaisons intercoloniales (40 millions), le développement de l'industrie minière (200 millions) et l'amélioration des cultures (20 millions). En AOF, les voies ferrées, les routes, les ponts et les travaux maritimes absorbaient près de 60,40 % des crédits, soit 2011 millions de francs sur 3 330 millions, tandis que l'aménagement de la production représentait 27,32 % et la protection sanitaire 9,55 %. Les installations urbaines, les bâtiments administratifs (2,28 %), ainsi que les P.T.T et la T.S.F, recevaient les dotations les plus modestes (Tokpa, 296-297). Toutefois, ce vaste projet ne fut pas réalisé. Le plan général d'équipement économique établi par la commission générale de l'outillage ne fut pas réalisé et le fonds national destiné à financer l'outillage public ne fut pas adopté (Ngango 86). Malgré cet échec, plusieurs institutions furent créées : le crédit colonial (décret du 30 août 1935), le fonds spécial de prévoyance (25 juillet 1935) et le comité supérieur de la France d'outre-mer (26 décembre 1935). Par ailleurs, la conférence de l'hôtel Matignon, réunie en novembre 1936 par le Front populaire de Marius Moutet (Tirefort 484-485), privilégia le développement de l'économie intérieure et une mise en valeur fondée sur les ressources locales. Cependant, cette orientation se heurta à l'opposition du conseil supérieur des colonies, hostile à une industrialisation coloniale jugée susceptible de menacer l'emploi métropolitain et, par conséquent, la souveraineté française (Marseille 336). C'est dans cette perspective qu'il convient d'examiner la fiscalité, les ressources budgétaires et le financement des infrastructures publiques en Côte d'Ivoire.

3. Fiscalité, ressources budgétaires et financement des infrastructures publiques coloniales en Côte d'Ivoire

L'évolution des impositions, du budget colonial, ainsi que la création des sociétés ivoiriennes de prévoyance et des crédits agricoles furent autant d'éléments qui influencèrent les activités économiques de la colonie et, par conséquent, le travail de la main-d'œuvre.

3.1. Question de l'équipement et évolution du budget colonial

Les grandes orientations économiques élaborées en métropole exercèrent une influence déterminante sur la politique coloniale en Côte d'Ivoire. Bien que ces programmes n'aient pas toujours reçu l'aval du législateur français, ils servirent de véritables cadres de référence à l'action administrative locale. S'inspirant de ces principes, le gouverneur Reste privilégia l'accroissement de la production agricole (oléagineux, café, cacao, coton, coprah, cultures maraîchères), l'introduction de nouvelles cultures d'exportation telles que la banane, ainsi que la constitution d'excédents vivriers. Il accorda également une importance particulière au désenclavement des régions par l'amélioration des routes, à la valorisation des productions agricoles et au développement du réseau ferroviaire.

Notre devoir est d'apporter à la métropole des matières premières de plus en plus abondantes et les denrées de consommation (café-cacao- bananes, etc.) dont elle a besoin. Loin de restreindre la production, la crise actuelle nous commande de l'accroître le plus possible. La baisse des prix doit être compensée par un apport sans cesse accru de produits. La crise que nous subissons n'est pas une crise de surproduction. C'est une crise de rajustement des prix. Nous pouvons et nous devons doubler et tripler notre production⁷⁹. Le programme d'équipement colonial du gouverneur Reste, élaboré en 1931, reposait largement sur la mobilisation des ressources locales, à la fois financières et humaines. La circulaire n° 123 A.P. du 19 avril 1928 du gouverneur général de l'AOF traduisait cette orientation en appelant les autorités coloniales à renforcer l'effort fiscal et à accroître la disponibilité de la main-d'œuvre nécessaire aux grands travaux publics. Ainsi, les infrastructures coloniales, présentées comme des instruments de modernisation, impliquaient un coût social important pour les populations africaines, soumises à une pression fiscale accrue et à diverses formes de prestations de travail. L'évolution des budgets coloniaux et des recettes fiscales permet d'appréhender cette contribution indigène au financement de la politique de mise en valeur.

Tableau n°4 : Évolution des budgets locaux de la Côte d'Ivoire en recettes et dépenses (prévisions en francs), 1926-1928

⁷⁹ ANCI. V-8-203(3373). Circulaire du Gouverneur Reste à MM. Les chefs de service de et commandants de cercles, 1928.

Années	Budget ordinaire, y compris la subvention du Gouvernement général (francs)	Budget extraordinaire sur la caisse de réserve (francs)	Budget total (francs)
1926	29 500 000	—	29 500 000
1927	43 668 700	—	43 668 700
1928	53 525 000	2 000 000	55 525 000

Source : ANCI. XV-18-23(5442) : Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

Ce tableau révèle qu'entre 1926 et 1928, les budgets locaux de la Côte d'Ivoire connaissent une progression significative, passant de 29,5 millions à 55,525 millions de francs, soit une hausse d'environ 88,22 % en trois ans. Cette croissance traduit l'accroissement des ressources mobilisées par l'administration coloniale dans le cadre de la politique de mise en valeur économique engagée après la Première Guerre mondiale. L'augmentation des recettes accompagne l'extension des infrastructures, le développement des productions d'exportation et le renforcement de l'appareil administratif colonial. L'apparition d'un budget extraordinaire en 1928 témoigne également de la volonté d'accroître les investissements publics, notamment dans les équipements nécessaires à l'exploitation économique du territoire. Cette évolution s'explique principalement par l'alourdissement de la fiscalité coloniale dans l'après-guerre.

3.2. Effort fiscal et financement des structures publiques dans l'entre-deux-guerres

Les impôts perçus sur rôles comprenaient les impôts personnels indigènes, les patentes et licences, les taxes sur les armes, ainsi que, à partir de 1914, les rachats des prestations. Les transformations économiques et administratives consécutives à la Première Guerre mondiale entraînèrent l'apparition de nouveaux prélèvements, notamment les impôts personnels européens, les

impôts fonciers et les taxes sur les automobiles. Cette diversification fiscale s'accompagna d'une hausse générale des recettes issues des impôts sur rôles, des contributions sur liquidation, des exploitations industrielles et des produits perçus sur carnets de recettes. Le tableau suivant illustre cette évolution.

Tableau n° 5 : Situation générale des Impôts perçus sur rôles en Côte d'Ivoire 1926-1928 (prévisions en francs français)

Années	Impôts Personnels Indigènes	Patentes et licences	Impôts sur les armes	Rachats des prestations	Impôts Personnels européens	Impôts Fonciers	Taxes sur les automobiles
1926	14 700 000	2 650 000	56 000	400 000	50 000	31 000	-
1927	19 284 000	4 300 000	100 000	420 000	75 000	31 000	80 000
1928	22 450 000	6 795 000	350 000	600 000	181 000	40 000	125 000

Source : ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

Le tableau met en évidence la forte progression de la fiscalité coloniale en Côte d'Ivoire entre 1926 et 1928. Les impôts personnels indigènes, principale ressource fiscale directe, passent de 14 700 000 francs en 1926 à 22 450 000 francs en 1928, soit une hausse de 52,7 %, confirmant le rôle central de l'impôt de capitation dans le financement de l'administration coloniale. Ils représentent 82,2 % des recettes fiscales en 1926, 79,4 % en 1927 et 73,5 % en 1928, traduisant une légère baisse de leur poids relatif liée à la diversification des recettes. Celle-ci se manifeste par l'essor des patentes et licences (2 650 000 francs en 1926 contre 6 795 000 francs en 1928) et par l'introduction des taxes sur les automobiles en 1927, qui atteignent 125 000 francs en 1928. Malgré cette évolution, la fiscalité coloniale demeure essentiellement supportée par les populations africaines.

Tableau n° 6 : Répartition des taux de l'impôt de capitation indigène en Côte d'Ivoire en 1928(évolution par rapport à 1914 et prise en compte de la dépréciation monétaire)

Cercles	Taux de l'impôt de capitation indigène en 1928 (francs)	Coefficient nominal d'augmentation depuis 1914	Coefficient de la dépréciation monétaire (base indicative : coefficient 5)
Agnéby	30	6	1,2
Assinie	20 et 15	4	0,8 et 0,6
Baoulé	25	7 et 6	1,4 et 1,2
Bas-Cavally	22 ; 18 ; 16 ; 11	5 ; 4 ; 3 ; 2,5	1 ; 0,8 ; 0,6 ; 0,5
Bassam	30	6	1,2
Bondoukou	20 et 15	6,6 et 5	1,3 et 1
Bouna	8 et 3,5	3 et 1,5	0,6 et 0,3
Daloa	20 et 15	6,6 et 5	1,3 et 1
Gouro	17	5	1
Guiglo	8,6 et 5	3 et 2	0,6 et 0,4
Indénié	30	7	1,4
Kong	12 et 10	4 et 3	0,8 et 0,6
Lagunes	30 et 20	6 et 4	1,2 et 0,8
Lahou	30 ; 18 ; 15	6 et 5	1,2 et 1
Man	12	5 et 4	1 et 0,8
N'Zi-Comoé	25	7 et 6	1,4 et 1,2
Odienné	11 et 9	3 et 2,7	0,6 et 0,5
Ouorodougou	11	3	0,6
Sassandra	25 ; 20 ; 18 ; 15	5	1
Tagouanas	12	4	0,8
Population flottante	40	8	1,6

Source : ANCI, XV-18-23 (5442), Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à Monsieur le Gouverneur général de l'AOF, *Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public*, 1928.

Le tableau met en évidence les fortes disparités territoriales de l'impôt

de capitation indigène en Côte d'Ivoire en 1928. Les taux nominaux varient de 3,5 francs dans les cercles les moins intégrés à 40 francs pour les populations flottantes, tandis que les principaux centres de mise en valeur coloniale, notamment l'Agnéby, Bassam, l'Indénié et les Lagunes (30 francs), ainsi que le Baoulé et le N'Zi-Comoé (25 francs), supportent les prélèvements les plus élevés⁸⁰. Toutefois, cette évolution doit être appréciée à la lumière de la dépréciation monétaire intervenue entre 1914 et 1928, estimée à un coefficient 5, qui relativise l'ampleur des hausses nominales. Dès lors, seuls les coefficients supérieurs à 5 traduisent un véritable renforcement de la pression fiscale, particulièrement dans les cercles de l'Indénié, du Baoulé, du N'Zi-Comoé et de l'Agnéby. Au-delà de sa fonction budgétaire, l'impôt de capitation constituait un levier de la politique coloniale visant à intégrer les populations africaines à l'économie monétaire, à stimuler les cultures d'exportation et à financer les infrastructures ainsi que les services administratifs coloniaux. De même, les rachats des prestations connaissent une progression notable, passant de 400 000 francs en 1926 à 600 000 francs en 1928, traduisant ainsi l'accroissement des contributions perçues par liquidation.

Tableau n°7 : Contributions perçues sur liquidation en Côte d'Ivoire 1926-1928 (Prévisions en francs)

Années	Enregistrements	Timbres	Domaine produits divers	Redevances forestières	Taxes de circulation	Observations
1926	160 000	240 000	365 000	2 735 000	4 057 500	Cola, cacao, palmistes, peaux de singe, caoutchouc
1927	350 000	335 000	627 200	3 510 000	7 790 000	
1928	304 500	550 000	603 700	2 980 100	8 056 000	

Source : ANCI. XV-18-23(5442) : Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

⁸⁰ ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

La progression des recettes fiscales en Côte d'Ivoire ne traduit pas uniquement l'essor de l'économie coloniale, mais surtout l'élargissement de l'assiette fiscale et le renforcement des prélèvements administratifs. La taxe sur la circulation atteint ainsi 8 056 000 francs en 1928, portée par l'extension des produits taxés, notamment le cacao, le palmiste, le caoutchouc, la glu et les peaux de singe. Cette évolution reflète à la fois la diversification des productions destinées aux marchés coloniaux et l'intensification des mécanismes de captation des richesses. La même tendance s'observe avec les redevances forestières, qui s'élèvent à 3 510 000 francs en 1927 avant de s'établir à 2 980 100 francs en 1928⁸¹, confirmant la place croissante de l'exploitation forestière dans les finances coloniales. Toutefois, cette hausse des recettes doit être nuancée, car elle résulte autant du développement de certaines activités productives que de l'alourdissement de la pression fiscale sur les populations et les secteurs économiques. Les exploitations industrielles contribuent également à cette dynamique, illustrant la volonté de l'administration coloniale de consolider un système fiscal au service de la mise en valeur.

Tableau n° 8 : Produits des exploitations industrielles en Côte d'Ivoire 1926-1928 (en franc français)

Années	Poste, télégraphe, téléphone	Usines et fabriques	Recettes du wharf de Bassam	Observations
1926	611 000	45 500	2 700 000	-
1927	1 328 000	72 000	4 280 000	Depuis 1927 la recette du wharf figure à un chapitre spécial
1928	1 646 000	104 000	6 535 200	

Source : ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

⁸¹ ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

Ce tableau confirme le caractère extraverti de l'économie coloniale ivoirienne, essentiellement tournée vers l'exploitation des ressources locales au profit des marchés métropolitains et internationaux, au détriment d'une industrialisation endogène. Cette orientation se traduit par la faible contribution des usines et fabriques, dont les recettes, bien qu'en hausse de 45 500 francs en 1926 à 104 000 francs en 1928, demeurent marginales. À l'inverse, les infrastructures d'exportation occupent une place prépondérante, comme l'illustre le wharf de Grand-Bassam, dont les recettes atteignent 6 535 200 francs en 1928, ainsi que les Postes, Télégraphes et Téléphones (1 646 000 francs en 1928)⁸², essentiels au fonctionnement administratif et économique du territoire. Cette logique est renforcée par les financements publics extérieurs : sur les 2 193 millions de francs d'emprunts accordés à l'AOF en 1931, la Côte d'Ivoire reçoit 744 millions, soit 33,9 % (Kipré 142). La loi du 7 juillet 1934 lui attribue en outre 442,59 millions de francs pour les ports, les voies ferrées, la production, l'enseignement et les bâtiments administratifs. Malgré la crise économique, la caisse de réserve, passée de 80 903 862,27 francs au 31 mai 1930 à 35 996 743,18 francs au 31 mai 1934, permet de poursuivre les investissements et renforcer l'intégration de la colonie dans l'économie impériale⁸³.

Tableau 9 : Part des Travaux publics et mines dans le budget ordinaire de la Côte d'Ivoire (1926-1928)

Années	Chapitre VIII Personnel	Chapitre IX Main- d'œuvre	Chapitre X Matériel	Chapitre XI Travaux	Chapitre XX Travaux sur Programme	Montants
1926	629 807	69 208	74 270	2 255 850	6 030 000	9 067 135
1927	880 408	130 898	137 800	3 849 000	6 420 000	11 368 106
1928	1 348 950	106 698	571 000	5 484 000	4 300 000	11 810 648

Source : ANCI. XV-18-22/23(5442) : Circulaire du Gouverneur Général de l'AOF à Messieurs les Lieutenants Gouverneurs des colonies du Groupe,

⁸² ANCI. XV-18-23(5442). Lettre n°843 du Lieutenant-gouverneur de la Côte d'Ivoire à M. le Gouverneur Général de l'AOF. Réponse à la circulaire n°123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public, 1928.

⁸³ ANCI. X-42-230 (1146). Arrêtés et correspondances concernant la réglementation des prestations au profit du budget local 1928-1939.

(Dakar le 19 avril 1928 et rappelant des aspects du débat).

Les travaux neufs mobilisèrent des ressources importantes, avec 6 697 850 francs en 1926, 7 420 000 francs en 1927 et 6 620 000 francs en 1928. Les budgets extraordinaires de 1926 et 1928 prévoyaient respectivement trois et deux millions de francs pour la participation de la colonie aux dépenses de l'accès maritime du chemin de fer de la Côte d'Ivoire. Grâce aux différents fonds disponibles, les dépenses d'équipement public atteignirent 27 900 000 francs en 1928 (58 % des dépenses totales), 69 700 000 francs sur 105 700 000 francs en 1931 (65,9 %) et 95 900 000 francs sur 177 100 000 francs en 1935 (54,1 %) (Semi-Bi 87). À ces ressources s'ajoutaient les fonds de roulement, de réserve et de renouvellement créés pour les chemins de fer de l'AOF, qui contribuèrent durablement au financement et au développement des structures publiques en Côte d'Ivoire.

3.3. Développement et exploitation des structures publiques

La période de l'entre-deux-guerres marque en Côte d'Ivoire une accélération de la politique d'équipement colonial, caractérisée par le développement des infrastructures économiques et administratives grâce à une importante mobilisation de la main-d'œuvre, notamment dans le cadre du système des prestations. Les données disponibles portent exclusivement sur les travaux neufs de construction routière réalisés chaque année, à l'exclusion du réseau existant ou des voies simplement entretenues. Les réalisations atteignent ainsi 553 km en 1923, 239 km en 1924, 216 km en 1925, 126 km en 1926, 333 km en 1927 et 450 km en 1928⁸⁴, traduisant une extension progressive des voies de communication destinées à faciliter la circulation intérieure et l'évacuation des productions agricoles. Relevant des réseaux fédéraux, coloniaux et locaux⁸⁵, ces infrastructures avaient pour priorité de relier les zones de

⁸⁴ ANCI. X-42-230 (1146). Arrêtés et correspondances concernant la réglementation des prestations au profit du budget local 1928-1939.

⁸⁵ Les routes fédérales ou intercoloniales concernaient, dans un premier temps, l'axe Abidjan-Ouagadougou par Tiassalé, Toumodi, Bouaké, Ferké, Banfora, Bobo. Et un second temps, de Tiassalé à N'Zérékoré par Divo, Lakota, Gagnoa, Issia, Buyo, Duékoué, Man, Danané, N'Zo. Les routes coloniales (une bonne douzaine), partaient d'Assinie à Tabou par Bassam, Abidjan, et Sassandra ; de la grande route de l'Est : Bassam-Aboisso-Abengourou-Bondoukou-Bouna-Batié ; de la grande route de l'Ouest : Tabou-Taï-Guiglo-Man-Touba-Odienné vers le Soudan par Bougouni ; de la route Sassandra-Boundiali par Gagnoa, Issia, Daloa, Vavoua, Séguéla, Boundiali ; de la route Sassandra-Boundiali par Gagnoa, Sinfra,

production aux principaux points d'exportation (les wharfs de Grand-Bassam, Port-Bouët et Sassandra) et de renforcer le contrôle administratif du territoire. À cela s'ajoute la construction de plusieurs ponts : le pont flottant d'Abidjan (210 m) en 1928-1929⁸⁶, le pont de l'Agnéby près de Dabou (62,50 m) en 1931-1932, le pont d'Anassué sur la Comoé (157 m) en 1934-1935, ainsi que les ponts construits entre 1935 et 1939 sur le Bandama, le N'Zi, la Léraba et le Sassandra⁸⁷. L'amélioration du réseau de transport a favorisé l'essor de la circulation automobile, dont le parc a atteint 6 518 véhicules en 1938 (Semi-Bi 160-162).

L'extension du réseau ferroviaire à partir de 1919 visait à renforcer l'intégration économique de la Côte d'Ivoire aux circuits impériaux, et d'étendre l'« AOF utile » vers Banfora et Ouagadougou, une région stratégique estimée entre 2,5 et 3 millions d'habitants (Sarraud 380-381). La notion d'« AOF utile » traduisait une hiérarchisation des territoires, privilégiant les régions considérées comme productives et stratégiques au détriment des espaces jugés secondaires, tout en répondant aux besoins de mobilisation de la main-d'œuvre destinée aux plantations et aux chantiers de la Basse-Côte d'Ivoire. Les études menées entre 1923 et 1925 confirmèrent cette orientation, conduisant à la réalisation des tronçons Bouaké-Katiola (55 km) entre 1919 et 1924, Katiola-Tafiré (117 km) entre 1924 et 1928, Tafiré-Ferké (70 km) en 1929, Ferké-Bobo entre 1929 et 1934, ainsi que de la liaison Abidjan-Port-Bouët (11 km) en 1930-1931. La longueur des voies exploitées passa ainsi de 316 km en 1912 à 371 km en 1925, puis à 599 km en 1930⁸⁸.

Bouaflé, Zuénoula, Mankono, Boundiali; Sassandra-Soubre-Buyo-Duékoué ; Grand-Lahou-Divo-Oumé-Sinfra ;Bouaké-Béoumi-Séguéla-vers Man et Touba ; Abidjan-Adzopé-Akoupé-Abengourou ; Bouaké-Bondoukou ; Katiola-Dabakala-Bouna et enfin de la route Odienné-Bouna par Boundiali, Korhogo, Ferké, Tehiri, Bouna. Les routes locales (petites routes) étaient construites pour desservir les centres locaux ou des embranchements de moindre importance (Semi-Bi 160-162).

⁸⁶ La construction du pont flottant fut confiée aux établissements Daydé et Schneider, le 19 février 1928.

⁸⁷ Les ponts construits entre 1935 et 1939 sont : le pont de Bandama à Tiassalé (265m), le pont du Kan à Tiébissou, le pont sur le N'Zi à Dimbokro (114m), le pont de la Léraba, le pont du Sassandra à Guéssabo (153m), le pont du Bandama à Kumiko (201m), le pont du Bandama à Toumbokro d'une longueur de 101m (ANCI. X-42-230 (1146). Arrêtés et correspondances concernant la réglementation des prestations au profit du budget local 1928-1939).

⁸⁸ ANCI. X-42-230 (1146). Arrêtés et correspondances concernant la réglementation des

Cette dynamique ferroviaire a été soutenue par la construction d'infrastructures portuaires. Ainsi, à Grand-Bassam, un second wharf fut construit dès 1923, et équipé entre 1932 et 1935, de : six grues fixes de cinq tonnes, deux grues de dix tonnes, deux locotracteurs de 25 chevaux, 114 wagonnets de deux tonnes et 55 plateformes de dix tonnes. À Port-Bouët, les travaux engagés en décembre 1925 aboutirent à la construction d'un wharf maritime de 305 mètres et d'un wharf lagunaire de 45 mètres. À Sassandra, un nouvel appontement fut réalisé en novembre 1936, et un troisième wharf métallique de 200 mètres fut construit en 1939⁸⁹. La politique d'infrastructures demeurait orientée vers la valorisation économique de la Côte d'Ivoire et la satisfaction des intérêts de la métropole française.

Conclusion

L'étude des nouvelles orientations de la politique coloniale en Côte d'Ivoire entre 1920 et 1939 met en évidence trois résultats majeurs. Premièrement, les investissements publics ont privilégié les secteurs considérés comme stratégiques par l'administration coloniale, notamment les infrastructures de transport (routes, chemins de fer, ouvrages portuaires), l'aménagement de la production agricole, les services sanitaires et les équipements administratifs, afin de renforcer l'exploitation et l'exportation des ressources du territoire. Deuxièmement, ces réalisations reposaient sur des modes de financement combinant les ressources fiscales locales, en particulier l'impôt de capitation et les prestations converties en contributions monétaires, les emprunts coloniaux et les crédits métropolitains, révélant une politique d'équipement largement soutenue par les prélèvements opérés sur les populations et les activités économiques coloniales. Troisièmement, ces transformations ont produit des effets territoriaux et sociaux ambivalents : elles ont favorisé la structuration de certains espaces intégrés aux circuits économiques coloniaux, tout en accentuant les déséquilibres régionaux et les inégalités sociales. Ainsi, la période 1920-1939 constitue un moment décisif de formation des structures publiques ivoiriennes, mais celles-ci demeurent inscrites dans un système colonial hiérarchisé, où les logiques de modernisation restent étroitement

prestations au profit du budget local 1928-1939.

⁸⁹ Archives Nationales de Sénégal (ANS).2P-306(36). Colonie de la Côte d'Ivoire. Résumé des travaux de l'accès maritime du chemin de fer, 1930-1936.

associées aux impératifs économiques et politiques de la domination française.

Œuvres citées

- Amin, Samir. *Le Développement inégal : essai sur les formations sociales du capitalisme périphérique*. Les Éditions de Minuit, 1973.
- Anouma, René-Pierre. *Impôt de capitation et travail forcé en Côte d'Ivoire, 1901-1946*. Thèse d'État, Université de Provence, 1987.
- Archives nationales de Côte d'Ivoire. « Arrêtés et correspondances concernant la réglementation des prestations au profit du budget local, 1928-1939 ». Cote X-42-230 (1146), Archives nationales de Côte d'Ivoire.
- . « Circulaire du Gouverneur général de l'AOF à Messieurs les Lieutenants-Gouverneurs des colonies du Groupe ». 19 avr. 1928. Cote XV-18-22/23 (5442), Archives nationales de Côte d'Ivoire.
- . « Lettre no 843 du Lieutenant-Gouverneur de la Côte d'Ivoire au Gouverneur général de l'AOF : réponse à la circulaire no 123 A.P. au sujet de l'effort fiscal à fournir et des disponibilités de main-d'œuvre pour l'exécution des grands travaux d'intérêt public ». 1928. Cote XV-18-23 (5442), Archives nationales de Côte d'Ivoire.
- . « Le Gouverneur des colonies Reste à MM. les chefs de service et commandants de cercles : circulaire no 123 A.P. du 19 avril 1928 ». 19 avr. 1928. Cote V-8-203 (3373), Archives nationales de Côte d'Ivoire.
- . « Notes concernant le programme de grands travaux projetés en Afrique Occidentale Française et sa réalisation à l'aide d'un emprunt de 1 570 millions dont l'autorisation est comprise dans le projet de loi collectif de 3 600 millions ». 1929. Document dactylographié, Archives nationales de Côte d'Ivoire.
- . « Programmes des travaux des prestations à effectuer au cours des années 1931-1933 ». Cote XXI-21-20 (1276), Archives nationales de Côte d'Ivoire.
- Archives nationales du Sénégal. « Colonie de la Côte d'Ivoire : résumé des travaux de l'accès maritime du chemin de fer, 1930-1936 ». Cote 2P-306 (36), Archives nationales du Sénégal.
- Balandier, Georges. *Sociologie actuelle de l'Afrique noire : dynamique des changements sociaux en Afrique centrale*. Presses universitaires de France, 1955.
- Conférence économique de la France métropolitaine et d'outre-mer. *Rapports*

- généraux et conclusions d'ensemble*. 2 vols., Larose, 1935.
- Congrès de l'outillage économique colonial et des communications. *Compte rendu et vœux*. Union Coloniale Française, 1931.
- Cooper, Frederick. *Africa since 1940: The Past of the Present*. Cambridge UP, 2002.
- Coquery-Vidrovitch, Catherine. *L'Afrique noire : permanences et ruptures*. Payot, 1985.
- Fall, Babacar. *Le Travail forcé en Afrique-Occidentale française, 1900-1946*. Karthala, 1993.
- Hiquily, Lucien. *La politique impériale et la conférence coloniale de 1935*. Librairie du Recueil Sirey, 1937.
- Kipré, Pierre. *Mémorial de la Côte d'Ivoire*. T. 2, AMI, 1987.
- Maestri, Edmond. *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*. Thèse de doctorat de 3e cycle, Université d'Aix-Marseille I, 1975.
- Marseille, Jacques. *Empire colonial et capitalisme français : histoire d'un divorce*. Albin Michel, 1984.
- Miège, Jean-Louis. *Expansion européenne et décolonisation de 1870 à nos jours*. Presses universitaires de France, 1973.
- Ngango, Georges. *Les investissements d'origine extérieure en Afrique noire francophone*. Présence Africaine, 1973.
- Sarraut, Albert. *La mise en valeur des colonies françaises*. Payot, 1923.
- . *Projet de loi du 12 avril 1921 portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises*. Chambre des députés, annexe no 2449, 1921.
- Semi-Bi, Zan. *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire, 1900-1940*. Thèse d'État en histoire, Université d'Abidjan, 1973-1974.
- Sidibé, Nohan. *Histoire du travail salarié indigène en Côte d'Ivoire à l'époque coloniale : le cas des moniteurs d'agriculture, 1910-1959*. Thèse de doctorat unique en histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, 2019.
- Suret-Canale, Jean. *Afrique noire occidentale et centrale*. T. 2, *L'ère coloniale, 1900-1945*, Éditions Sociales, 1972.
- Tirefort, Alain. *Européens et assimilés en Basse Côte d'Ivoire, 1893-1958/1960 : mythes et réalités d'une société coloniale*. Thèse d'État en histoire, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 1989.
- Topka, Lépé-Jacques. *La main-d'œuvre indigène des exploitations agricoles et forestières*

de Côte d'Ivoire, 1893-1960. Thèse d'État en histoire, Université de Cocody, 2010.

Tourte, René. *Histoire de la recherche agricole en Afrique tropicale francophone*. Vol. 5, *Le temps des stations et de la mise en valeur, 1918-1940/1945*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, 2005.

About the Authors

Dr Nohan Sidibe est Maître-Assistant en Histoire contemporaine et enseignant-chercheur à l'Université de San Pedro (Côte d'Ivoire). Titulaire d'un doctorat obtenu en 2019 sur le travail salarié africain en Côte d'Ivoire coloniale à travers le cas des moniteurs d'agriculture (1910-1959) », il est le Directeur Adjoint du Centre de Formation Continue depuis 2024. Il est également membre du Conseil d'Université de San Pedro depuis 2022, et expert en gouvernance locale et en moyens de subsistance ruraux. En 2026, il a bénéficié d'une bourse ITEC pour une formation au National Institute of Labour Economics Research and Development (NILERD) à New Delhi. Ses recherches portent sur les dynamiques socioéconomiques ivoiriennes et ouest-africaines, notamment l'histoire sociale, économique et du travail, les transformations des sociétés coloniale et postcoloniale ainsi que les pratiques culturelles, en particulier le griotisme.

Dr Mamadou Yeo est enseignant-chercheur, Maître-Assistant, à l'Université de San Pedro (Côte d'Ivoire), où il enseigne et mène ses recherches depuis 2021. Titulaire d'un doctorat en histoire économique et sociale de l'Université Félix Houphouët-Boigny (mars 2021), sa thèse a porté sur le Projet Soja et le développement du Nord-Ouest ivoirien (1979-2002). Lauréat du premier prix en Histoire aux Olympiades Universitaires du CAMES (Dakar, 2020), il a été boursier du programme Erasmus+ à l'Université de Bamberg (Allemagne, 2022) et est diplômé en Sciences Politiques de l'Institut de Formation Politique Amadou Gon Coulibaly. Ses travaux, à la croisée de l'histoire agricole, de l'histoire de l'environnement, de l'histoire du tourisme et de l'histoire du travail, explorent notamment les dynamiques historiques des territoires, des infrastructures et du développement économique et social de la Côte d'Ivoire.

MLA: Sidibe, Nohan and Mamadou Yeo. "Development Policy and Public Infrastructure Development in Côte d'Ivoire (1920-1939): Investments, Taxation, and Territorial Inequalities." *Uirtus*, vol. 6, no. 2, August 2026, pp. 548-571, <https://doi.org/10.59384/uirtus.aug2026.n281>.