



Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines



BOLUKI



Revue des Lettres, des Arts, et des Sciences Sociales et Humaines

P-ISSN: 2789-956X

E-ISSN: 2789-9578



BOLUKI

Revue des Lettres, des Arts, et des Sciences Sociales et Humaines

P-ISSN : 2789-956X

E-ISSN : 2789-9578

Site Web : <https://www.boluki.org/articles>

E-mail : revue.boluki@gmail.com

N° 7 - Septembre 2026

Indexation



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 / 06 639 78 24

BP : 14955, Brazzaville, Congo

Éditeur

Institut National de Recherche en
Sciences Sociales et Humaines



Directeur de publication

BOBOTO Évariste Dupont, Professeur Titulaire (Philosophie), Université Marien NGOUABI
(Congo)

Co-directeur de publication

GHIMBI Nicaise Léandre Mesmin, Maître de Conférences CAMES
(*Psychologie Clinique et Psychopathologie*), Université Marien NGOUABI (Congo)

Rédacteur en chef

KOUYIMOUSOU Virginie, Maître de Conférences (Sciences de l'éducation), 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-THETHE BOSSO Roval Caprice, Maitre de Conférences (Histoire et civilisations africaines), Université Marien Ngouabi (Congo)

KIMBOUALA NKAYA, Maitre de Conférences (Didactique de l'Anglais), Université Marien Ngouabi (Congo)

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

VOUNOU Martin Pariss, Maitre-Assistant (Relations internationales), Université Marien Ngouabi (Congo)

Comité scientifique

- ALEM Jaouad, Professeur-agrégé (Mesure et évaluation en éducation), Université Laurentienne (Canada)
- DIANZINGA Scholastique, Professeur Titulaire (Histoire sociale et contemporaine), Université Marien NGOUABI (Congo)
- HANADI Chatila, Professeur d'Université (Sciences de l'Éducation – Didactique des 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)
- LOUMOUAMOU Aubin Nestor, Professeur Titulaire (Didactique des disciplines, Chimie organique), 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 Adrien, Professeur Titulaire (Économie du travail et des ressources humaines), Université Marien NGOUABI (Congo)
- ZACHARIE BOWAO Charles, Professeur Titulaire (Philosophie), Université Marien NGOUABI (Congo)
- AKANOKABIA Akanis Maxime, Maître de Conférences (Philosophie), Université Marien NGOUABI (Congo)
- BAYETTE Jean Bruno, Maître de Conférences (Sociologie de l'Éducation), 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)
- LAMARRE Jean-Marc, Maître de conférences honoraire (Philosophie de l'éducation), Université de Nantes, Centre de Recherche en Éducation de Nantes (France)
- 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)
- 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

- 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)
- LOUSSAKOUMOUNOU Alain Fernand Raoul, Maître de Conférences (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)
- NDOUNIAMA ONIONGUI Van-Brentano, Docteur en sciences économiques et gestion, Université Marien Ngouabi (Congo)

PRESENTATION DE LA REVUE

BOLUKI, est une revue indexée et trimestrielle 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 Sociales et Humaines en français et en anglais. Elle publie également, en exclusivité, les résultats des journées et colloques scientifiques.

SOMMAIRE

<i>Rentabilité financière de la Pharmacie MAMPASSI : évolution et déterminants (2019-2022)</i>	
.....	4-22

Dr NDOUNIAMA ONONGUI Van-Brentano

Dr NGAKOLI Esther Victorie

<i>Le juge constitutionnel et le juge administratif en République du Congo : entre complémentarité fonctionnelle et autonomie juridictionnelle</i>	23-45
--	-------

Ulrich Kevin Kianguenzi

<i>Détection précoce de la radicalisation violente en contexte rural et frontalier ivoirien : rôle, perceptions et limites des acteurs communautaires à Bouna</i>	46-62
---	-------

KOUASSI Koffi Evariste

COULIBALY Doppon Ali

<i>Le train Decauville de San Pedro : du silence des ruines à la construction d'un héritage historique et touristique partagé</i>	63-84
---	-------

Mamadou YEO

Atché Michel AKA

<i>Mutations socio-économiques liées à l'exploitation industrielle du bois dans une cité forestière : le cas de Pokola (Congo)</i>	85-101
--	--------

Guy Rodrigue MOUANDA NIAMBA

Fanold Dulich KOULAS

Gilles Freddy MIALOUNDAMA BAKOUETILA

Rostand Loïck MASSAMBA

<i>AGRICULTURE URBAINE ET SÉCURITÉ ALIMENTAIRE À KOLDA (SENEGAL) : ACTEURS, PRATIQUES, ESPACES ET CONTRAINTES</i>	102-119
---	---------

Yaya DIALLO

Sécou Omar DIEDHIOU

Oumar SY

<i>« Crises de successions traditionnelles et résilience identitaire du groupement Serawa dans l'Extrême-Nord Cameroun : mutations politiques, influences extérieures et recompositions culturelles »</i>	120-131
---	---------

ESSAMA MABOULOU Jean Robin

FANTA DADA Petel

<i>L'éducation musicale en Côte d'Ivoire : difficultés de démocratisation et enjeux éducatifs</i>	132-146
---	---------

Ouologo Jonathan OUATTARA

Interprétation et (re) présentation du Goly à travers la musique ivoirienne contemporaine : une tentative de perpétuation d'un patrimoine culturel en péril.....147-161

Francis Yao KOUAMÉ

***Responsabilité sociale d'entreprise et le risque de défaut : cas des banques marocaines
.....162-184***

Djamal Yacoub DJAMILOU

Technologies émergentes et éducation : de la nécessité de l'intégration de la réalité virtuelle dans l'enseignement de l'infographie 3D en Côte d'Ivoire.....185-199

Adjé Blaise N'TAYE

Approche psychologique des images d'avenir chez deux femmes appartenant aux minorités sexuelles et de genre200-215

Patient Bienvenu MOUZINGA-KIMBAZA

Nicaise Léandre Mesmin GHIMBI

Grace MAKOYI KIESSE MBAMBI

Flogerol Dady KAYA

Sens et pouvoir des masques chez les gouro en Côte d'Ivoire.....216-225

TANO Kouakou Pierre

Le train Decauville de San Pedro : du silence des ruines à la construction d'un héritage historique et touristique partagé

Mamadou YEO, Enseignant-Chercheur, Université de San Pedro (Côte d'Ivoire), Histoire
Économique

Email : mamadou.yeo@usp.edu.ci ; yeomamadoulsy35@gmail.com

Contacts : +225 0749621773 / 0141363269

Atché Michel AKA, Enseignant-Chercheur, Université de San Pedro (Côte d'Ivoire),
Archéologie

Email : michel.aka@usp.edu.ci / atcheaka1986@gmail.com

Contact : +225 0757268725

Résumé :

Cet article explore l'histoire du train Decauville de San Pedro, mis en service dans les années 1920 pour accompagner l'exploitation forestière coloniale dans le sud-ouest de la Côte d'Ivoire. De ce réseau à voie étroite aujourd'hui disparu, ne subsiste qu'une locomotive, exposée comme un témoin d'une infrastructure largement effacée des mémoires et ignorée par l'historiographie, les récits institutionnels et les politiques patrimoniales. L'étude propose une relecture critique de ce patrimoine industriel discret, situé à l'intersection de l'histoire économique, de la mémoire sociale et des enjeux de valorisation touristique et éducative. Elle retrace les usages originels de ce train, analyse les causes de son effacement des mémoires après l'indépendance de la Côte d'Ivoire et interroge les possibilités de sa réappropriation par les communautés locales. La démarche adoptée combine l'exploitation des archives, l'analyse des cartes et de photographies, la collecte de témoignages oraux, l'observation sur le terrain ainsi qu'une analyse critique des travaux existants. L'enquête met en lumière le rôle central du train Decauville dans l'économie forestière, son abandon au profit des infrastructures modernes des années 1960 et la persistance de mémoires fragmentées. Elle ouvre enfin des pistes pour une patrimonialisation modeste mais participative, articulant médiation historique et intégration dans les parcours touristiques de San Pedro.

Mots-clés : Train Decauville, patrimoine industriel, exploitation forestière, tourisme, San Pedro.

Abstract:

This article explores the history of the San Pedro Decauville train, which entered service in the 1920s to support colonial logging operations in southwestern Côte d'Ivoire. Of this now-defunct narrow-gauge network, only a single locomotive remains, displayed as a testament to an infrastructure largely erased from memory and ignored by historiography, institutional narratives, and heritage policies. This study offers a critical re-examination of this overlooked industrial heritage, situated at the intersection of economic history, social memory, and issues of tourism and educational development. It traces the original uses of this train, analyzes the reasons for its fading from memory following Côte d'Ivoire's independence, and explores the possibilities for its reappropriation by local communities. The approach adopted combines archival research, analysis of maps and photographs, collection of oral testimonies, field observation, and a critical analysis of existing scholarship. The study highlights the central role of the Decauville train in the forestry economy, its abandonment in favor of modern infrastructure in the 1960s, and the persistence of fragmented memories. Finally, it opens up

avenues for a modest yet participatory approach to heritage preservation, combining historical interpretation with integration into San Pedro's tourist itineraries.

Keywords: Decauville train, industrial heritage, forestry, tourism, San Pedro.

Introduction

L'histoire des transports coloniaux en Afrique a longtemps mis en avant les grandes lignes ferroviaires interrégionales, célébrées comme symboles de modernité et de mise en valeur économique (S. Baffi, 2016). Des tracés emblématiques tels que Dakar-Bamako ou Abidjan-Niger ont fait l'objet de nombreuses études (R. Pourtier, 2007 ; F. Dagnogo *et al.*, 2012) et bénéficient d'une reconnaissance patrimoniale qui les érige en témoins d'un passé industriel. En revanche, les réseaux dits secondaires, souvent construits à voie étroite, conçus pour un usage temporaire et pensés comme de simples instruments d'extraction, ont été largement relégués dans l'ombre de l'historiographie et des politiques de mémoire. Parmi ces infrastructures fragiles et discrètes, les chemins de fer Decauville, inventés à la fin du XIX^e siècle en France, apparaissent comme des dispositifs exemplaires : faciles à poser, faciles à démonter (Y. R. Bailly, 1988). Ils incarnaient le pragmatisme colonial au service de l'exploitation agricole, minière ou forestière.

En Côte d'Ivoire, le cas du train Decauville de San Pedro illustre avec force cette « invisibilisation » des réseaux secondaires. Peu évoqué dans la littérature scientifique, à l'exception d'une mention brève chez A. Schwartz (1993), ce réseau fut installé dans les années 1920-1930 pour accompagner l'exploitation du « périmètre forestier de San Pedro »¹. Mis en service par la Compagnie des Scieries Africaines (SCAF), il permettait d'acheminer les grumes des zones d'abattage jusqu'aux quais de la rivière San Pedro². Si le réseau a disparu, un fragment en a survécu : une locomotive à vapeur de 1924, retrouvée par hasard en 1964, désormais figée au cœur d'un rond-point urbain. Objet de curiosité mais privé de signalétique, ce vestige demeure muet et peu reconnu, tant par les institutions et la recherche scientifique que par la mémoire locale. À travers lui se dessine un patrimoine industriel fragile, en suspens entre oubli et réappropriation.

La présente étude propose une lecture critique d'un patrimoine industriel méconnu, à la croisée de l'histoire économique, de la mémoire sociale et des dynamiques contemporaines de valorisation touristique. Elle interroge le destin singulier du réseau Decauville de San Pedro, depuis ses usages initiaux au service de l'exploitation forestière, jusqu'à son effacement après l'indépendance, pour enfin envisager les conditions d'une possible réappropriation par les communautés locales.

La démarche méthodologique adoptée articule une approche historique fondée sur l'analyse documentaire et une approche sociologique reposant sur l'enquête de terrain. Outre les ressources bibliographiques et numériques mobilisées, l'étude s'appuie sur un corpus documentaire constitué d'archives du domaine de San Pedro couvrant principalement la période coloniale (1912-1932), notamment des correspondances administratives, des rapports techniques et des documents relatifs à l'exploitation forestière. Ces sources ont été complétées par les travaux de G. Robillard, « Histoire de San Pedro de 1891 à 1966 »³. La sélection de ces documents repose sur leur capacité à renseigner l'histoire du réseau Decauville, son contexte

¹ Connu également sous les appellations de « domaine de San Pedro », « périmètre de San Pedro », « district autonome de San Pedro », « Sud-ouest », « Région du Bas-Cavally » et « Interfluve Sassandra-Cavally », ce périmètre est resté en marge de l'économie classique nationale jusqu'à la fin de la décennie 1960.

² G. Robillard, « Histoire de San Pedro de 1891 à 1966 », consulté le 22/08/2025, <https://affaire-quiquerez-1891-1893.com/naissance-de-san-pedro-cte-divoire.html>

³ Les travaux de G. Robillard, « Histoire de San Pedro de 1891 à 1966 » ont été consultés le 22/08/2025, sur le site : <https://affaire-quiquerez-1891-1893.com/naissance-de-san-pedro-cte-divoire.html>

d'utilisation et ses transformations dans le temps. L'enquête orale a reposé sur trois entretiens semi-directifs réalisés auprès d'acteurs institutionnels et mémoriels : Ouattara Youssouf, conseiller municipal chargé de la promotion du tourisme à Grand-Béréby (04 avril 2025), Blé Croa, ancien directeur du motel ARSO de San Pedro (02 mars 2025), et Mme Rouamba, née Soro, secrétaire générale adjointe de la mairie de San Pedro (13 septembre 2023). Deux focus groups ont également été organisés avec des habitants, des jeunes conducteurs de taxi du quartier Bardot (21 août 2025) et d'anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro (16 août 2025). Le choix des enquêtés repose sur leur expérience professionnelle, leur implication dans la gestion territoriale ou leur mémoire des transformations urbaines de San Pedro. Les témoignages recueillis ont fait l'objet d'une analyse thématique visant à identifier les représentations, les usages et les significations sociales associés au vestige. Enfin, l'observation directe du site a permis d'appréhender son inscription actuelle dans l'espace urbain et les formes de visibilité dont il bénéficie. L'ensemble des matériaux a été soumis à une analyse par triangulation, permettant de confronter sources écrites, traces matérielles et mémoires locales afin de renforcer la fiabilité des interprétations.

L'argumentation se déploie en trois mouvements. Le premier restitue le contexte d'implantation du réseau Decauville dans les années 1920-1930, en soulignant ses caractéristiques techniques et ses usages économiques. Le second met en lumière la redécouverte fortuite de la locomotive et le cadre de sa réappropriation dans le paysage urbain de la ville. Le troisième explore les perspectives et les obstacles d'une patrimonialisation active, en mobilisant des exemples comparatifs et en esquisant des pistes de valorisation locale.

1. Une infrastructure modeste pour un territoire stratégique : genèse, implantation et usages du train Decauville de San Pedro

Cette section propose d'examiner l'implantation du train Decauville à San Pedro dans les années 1920 comme un instrument technique et logistique ayant relié un espace forestier enclavé aux dynamiques économiques coloniales. L'objectif est d'éclairer les conditions concrètes de sa mise en œuvre, d'analyser ses usages productifs et de décrire les formes d'organisation du travail qu'il imposait. Il s'agit ainsi de révéler les interactions entre technologie, environnement et société dans un contexte colonial.

1.1. Le Decauville de San Pedro dans le contexte économique colonial en Côte d'Ivoire

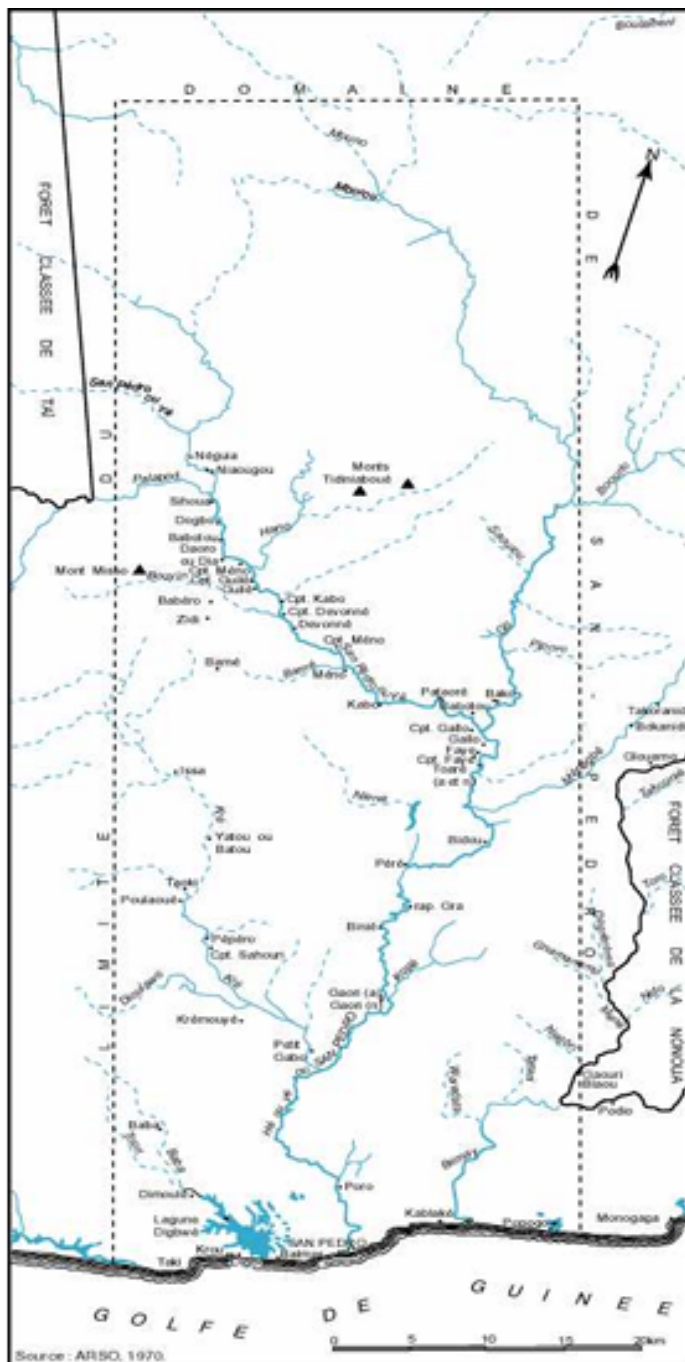
Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, la colonisation française en Afrique de l'Ouest s'était imposée comme une entreprise de valorisation économique des territoires occupés. En Côte d'Ivoire, la forêt tropicale fut rapidement perçue comme un gisement à exploiter. Le capitaine d'Ollone, en mission en 1901, en fit un récit émerveillé. J. Guéhi Ibo (1989, p.9) rapporte ainsi son témoignage : « Cet immense impénétrable pays [...] est une mine inépuisable de richesses, cette forêt n'est formée que d'essences précieuses : palmier à huile, acajou, gommier, colatiers et surtout arbres et lianes à caoutchouc, tout cela depuis le bord de la mer ». Cette perception n'était pas simple admiration, elle traduisait la logique extractive de la colonisation. Au-delà des palmiers et acajous inventoriés par le capitaine d'Ollone, la forêt du sud-ouest de la colonie de Côte d'Ivoire regorgeait de nombreuses essences de valeur telles que Sipo, Abousikrou, Assamela, Samba, Bété, Makoré, Tiama, Niangon, Framire.

Grâce à la modernisation rapide des techniques d'abattage, de transport et de transformation au début du XX^e siècle, K. P. Tano (2009) fait remarquer que l'exploitation extensive des bois précieux du territoire s'est progressivement intensifiée. Cette dynamique, motivée par la recherche d'efficacité économique, a souvent débordé les limites d'une gestion raisonnée, conduisant à des prélèvements extensifs et parfois désordonnés, révélant ainsi les tensions entre expansion industrielle et équilibre environnemental. Le « pillage » fut tel qu'au début des années 1920, M. Chérif (1973), dans sa thèse, note que les principales essences des

forêts littorales montraient déjà des signes avant-coureurs d'épuisement, à l'exception notable de l'interfluve Sassandra-Cavally. Cette portion du sud-ouest de la colonie correspondait au « domaine de San Pedro », selon l'expression utilisée par Y. Gokou (1977). Un « Far West » tropical, 2 700 km² de verdure s'étendant de part et d'autre de la rivière Hé (J. Chartier 1925), bientôt rebaptisée San Pedro⁴. Un rectangle de 90 km sur 30 km, promis à l'exploitation (**Voir carte n°1**).

⁴ À l'origine, cette localité n'était qu'un modeste hameau de pêcheurs kroumen du nom de « Hé ». Elle doit son appellation de « San Pedro » au Portugais Soeiro Da Costa, qui aurait été, selon Alfred Schwartz (1989), le premier Européen à « découvrir » le territoire un 22 février. Il le baptisa du nom du « Saint Patron » du jour de la découverte en portugais, à savoir : San (Sao) Pedro (en français, Saint Pierre).

Carte n°1 : Le domaine de San Pedro au début du XX^e siècle



Source : Apthing-Kouassi (2001, p.196).

L'histoire de ce domaine révèle les mécanismes de domination économique et foncière caractéristiques du système colonial. Accordé par arrêté du 7 août 1900 à la Compagnie Française de Kong, il servait d'indemnisation à Arthur Verdier, pionnier et négociant (A. Schwartz, 1993). La décision réglait un litige ancien et récompensait son rôle de « gardien » des intérêts français face aux intrusions anglaises en provenance de la Gold Coast. En lui cédant la propriété du sol et du sous-sol, sans obligation de mise en valeur, l'État colonial transformait Verdier en maître d'un territoire entier (A. Traoré, 2017). Ce « don » ne relevait pas d'une simple faveur. Il illustre l'architecture d'une colonisation qui transformait des forêts, qu'elles soient habitées ou non, en concessions privées et des espaces de vie en domaines marchands.

En 1910, selon Schwartz (1989), la Compagnie Française de Kong d'Arthur Verdier vend le domaine de San Pedro à la société anglaise Ivory Coast Corporation Limited (ICCL) pour 80

000 livres sterling. Mise en liquidation en 1918, cette société se reconstitue sous le nom de New Ivory Company (NICL) et reprend possession du domaine pour 17 588 livres⁵. Trois ans plus tard, en 1921, le domaine est racheté par la Compagnie des Scieries Africaines (SCAF) et la Banque de Paris et des Pays-Bas. La SCAF, par le biais de 10 000 actions, devient finalement l'unique propriétaire (A. Schwartz, 1993, p.215). Son projet : tirer parti de ses infrastructures existantes en Côte d'Ivoire pour réduire les coûts élevés liés à l'ouverture d'un chantier forestier dans un territoire aussi isolé. Le domaine de San Pedro restait cependant difficilement accessible. Faiblement peuplé, traversé par une forêt dense ainsi que soumis à de fortes pluies, il était pratiquement isolé, selon M. Chérif (1973). De son côté, Y. Gokou (1977) estime que la navigation fluviale sur la rivière San Pedro restait limitée par un débit irrégulier et l'absence d'aménagements portuaires immédiats. Les grands corridors ferroviaires, comme la ligne Abidjan-Niger, étaient encore en construction et ne desservaient pas cette portion du Sud-Ouest de la colonie de Côte d'Ivoire (K. I. Diezou, 2015). Face aux contraintes du transport en milieu forestier, la Compagnie des Scieries Africaines adopta les chemins de fer Decauville. Légers, modulaires et facilement démontables, ces rails permettaient un transport économique et flexible, adapté aux reliefs difficiles et à la dispersion des essences, tout en réduisant la dépendance à la main-d'œuvre.

1.2. Le système Decauville à San Pedro : un outil colonial modulaire et mobile

À la fin du XIX^e siècle, le transport ferroviaire léger a connu une véritable révolution avec l'invention du système Decauville, conçu par l'ingénieur français Paul Decauville dès 1875. Destiné à des usages industriels, agricoles ou militaires, ce système se caractérisait par la modularité de ses voies préfabriquées en rails démontables, ce qui permettait un déploiement rapide sur des terrains difficiles ou temporaires (R. Bailly, 1988). Les locomotives, généralement de petite taille et adaptées aux charges légères, circulaient sur des voies de 400 à 600 mm (P. Devaux, 1971). Ce système offrait une flexibilité logistique remarquable, facilitant le transport de matières premières telles que le bois, le sucre ou le minerai, tout en réduisant les coûts d'infrastructure et en s'adaptant aux environnements enclavés ou forestiers (**Voir image n°1 à la page suivante**).

⁵ Archives du domaine de San Pedro, rapport de M. Simmons à MM. les administrateurs de l'Ivory Coast Corporation Limited, Londres, 29 décembre 1912, p. 18.

Image n°1 : Une locomotive à vapeur Decauville 130 T



Source : « Une locomotive à vapeur Decauville 130 T », consulté le 22/08/2025, <https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/locomotive-a-vapeur-decauville-130-t/47705>

Comme on peut le constater sur l'image ci-dessus, les rails préfabriqués, facilement démontables, l'écartement standard de 600 millimètres et le matériel roulant léger (wagonnets et locomotives à vapeur ou à essence) permettaient de créer des réseaux rapides, adaptables aux terrains difficiles et économiques à entretenir. Ces qualités séduisirent vite les autorités coloniales, en quête de solutions logistiques pour exploiter des territoires isolés.

En Afrique de l'ouest, le train Decauville devint ainsi un instrument central, reliant les zones forestières, agricoles ou minières aux corridors de transport principaux. Comme le soulignent G. Tixier (1965), J-P. Chaléard *et al.* (2006), R. Pourtier (2007) et S. Baffi (2016), ces voies secondaires structuraient l'économie coloniale, bien que longtemps ignorées par l'historiographie. En Côte d'Ivoire, dès les années 1910, le système était utilisé autour de Sassandra (J. Ibo Guéhi, 1997) et de Grand-Béréby (M. Jaffelin, 1972) pour l'exploitation forestière, illustrant un pragmatisme colonial : expérimenter, réduire les coûts et s'adapter au terrain. L'objectif était clair : franchir les reliefs difficiles, desservir les espaces isolés et limiter l'investissement initial.

Au début des années 1920, le domaine de San Pedro, dense et humide, se caractérisait par l'absence quasi totale de routes praticables et par une navigation fluviale capricieuse sur la rivière San Pedro due à son débit irrégulier (J. Chartier, 1925). Pourtant, les essences précieuses telles que l'acajou, l'okoumé ou le niangon suscitaient un fort intérêt sur les marchés européens. Leur exploitation exigeait technique et organisation. La SCAF choisit alors le train Decauville pour relier les zones d'abattage aux rives de la rivière et aux points de stockage initiaux, en attendant routes stabilisées et port construit⁶. Ce choix s'expliquait par le fait que les locomotives Decauville étaient robustes et légères, capables de tracer plusieurs wagonnets sur de courtes distances malgré un terrain accidenté. La locomotive retrouvée à San Pedro, datée de 1924, témoigne de cette efficacité logistique et de l'adaptabilité du système. Les archives montrent que le Decauville n'était jamais pensé comme permanent⁷. Il servait de support

⁶ Entretien avec Ouattara Youssouf, Conseiller Municipal chargé de la promotion du tourisme, le mardi 04 avril 2025 à Grand-Béréby.

⁷ Entretien avec Blé Croa, ex directeur du motel ARSO de San Pedro, le jeudi 02 mars 2025 à Abidjan.

provisoire aux premières phases de mise en valeur économique, avant la construction de lignes standard ou de routes bitumées. À travers rails et wagons, il organisait les flux de bois, de main-d'œuvre, d'outils et de capitaux, matérialisant la colonisation du territoire à la fois sur les plans économique et social.

En clair, le train Decauville illustre ainsi la rencontre entre innovation technique et stratégie coloniale. Il a intégré un territoire enclavé aux circuits économiques mondiaux et laissé une empreinte durable sur le paysage et la mémoire locale.

1.3. Implantation locale : usages et fonctions dans la ville de San Pedro

Les archives de la SCAF⁸ et de l'Administration coloniale (1925-1930)⁹ permettent de reconstituer le fonctionnement du réseau Decauville à San Pedro. Long de deux à cinq kilomètres, ce petit réseau reposait sur des rails étroits de 600 mm, posés sur un ballast léger. Le matériel comprenait une locomotive à vapeur, probablement fabriquée par Orenstein & Koppel ou Decauville, ainsi que des wagonnets plats destinés au transport des grumes, des matériaux et des vivres. Le tracé épousait le relief et contournait les zones inondables, reliant les chantiers aux quais de la rivière San Pedro et assurant une continuité logistique malgré les aléas climatiques.

L'exploitation du domaine de San Pedro débuta, selon A. Schwartz (1993, p. 215), en 1921, dans des conditions éprouvantes : la prospection des essences forestières exploitables n'était pas encore achevée, la rivière San Pedro nécessitait un entretien constant pour permettre l'acheminement des grumes, l'approvisionnement des chantiers isolés restait délicat et la main-d'œuvre locale se révélait insuffisante. Déjà en janvier 1922, le responsable du chantier forestier de San Pedro signalait à la SCAF l'indigence de la main-d'œuvre locale en raison de la faible densité de population : « Nous n'avons pas dans les villages qui côtoient le fleuve une population masculine valide de plus de 50 à 60 hommes »¹⁰. Quelques mois plus tard, un courrier précisait : « ...presque tous les indigènes de la région capables de travailler vont s'embaucher à bord des bateaux »¹¹.

L'analyse montre que les Kroumen, historiquement marins et dockers, peu familiarisés avec le travail forestier, étaient difficiles à mobiliser. La SCAF recruta alors des travailleurs venus du pays Bété, puis du pays Dan, voisins orientaux et septentrionaux. Pour A. Schwartz (1993, p.215), cette main-d'œuvre, peu qualifiée, mal rémunérée et soumise à une discipline stricte, connaissait un fort taux de rotation. La formation se limitait à l'apprentissage empirique sur le chantier, et les savoirs pratiques restaient précaires, reflétant la fragilité sociale et technique d'un système pensé pour l'efficacité économique plutôt que pour le bien-être des travailleurs.

L'entretien des locomotives, la conduite des wagonnets et l'organisation des coupes reposaient donc sur des compétences pratiques fragiles, acquises par l'expérience immédiate et souvent transitoire. L'inspection forestière de 1928 souligne les limites de ce système : « épuisant, marqué par désertions, maladies et absentéisme chronique »¹². Cette évaluation

⁸ Archives du domaine de San Pedro, lettre à M. l'administrateur délégué de la Compagnie des scieries africaines 3 Paris, 20 décembre 1927.

⁹ Archives du domaine de San Pedro, lettre (signée Bernard) à M. l'administrateur commandant le cercle du Bas-Cavally, San Pedro, le 1^{er} mars 1932.

¹⁰ Archives du domaine de San Pedro, lettre (signée Bernard), à J. Vizios, directeur général de la SCAF à Grand-Bassam, en date du 25 janvier 1922.

¹¹ Archives du domaine de San Pedro, lettre (non signée) à J. Vizios, directeur général de la SCAF B Grand-Bassam, en date du 14 septembre 1923.

¹² Archives du domaine de San Pedro, lettre à M. l'administrateur délégué de la Compagnie des scieries africaines 3 Paris, 20 décembre 1927.

révèle que le modèle de travail adopté par la SCAF n'était pas seulement un choix économique, mais aussi une expression de la hiérarchie coloniale, où la main-d'œuvre locale était considérée comme interchangeable et subordonnée aux exigences productives.

Pour appréhender pleinement les conditions de vie et de travail, le témoignage retranscrit par Gervais Robillard à propos d'Ambertini est éclairant :

Il fallait vivre de la nature, manger des cœurs de palmiers crochus, boire de l'eau fraîche, en déterrants les racines de fromagers ou fraké, de certaines lianes...pour la viande, piéger un céphalophe, porc épic ou autres, et, surtout éviter toutes les embûches imprévisibles...NE PAS ETRE (*sic*) malade, pas de docteur ni possibilités de crier au secours, dormir à la belle étoile, sur un lit picot très rudimentaire¹³.

Ce récit illustre de manière saisissante l'extrême vulnérabilité des travailleurs dans un environnement isolé et hostile. La survie quotidienne dépendait autant de la maîtrise des savoirs forestiers que de la résistance physique et psychologique. La citation met en lumière la dimension quasi-autarcique de l'exploitation coloniale : le personnel devait combiner rôle de forestier, de cuisinier, de chasseur et de logisticien improvisé, souvent sans aucun support médical ni sécurité élémentaire. Elle révèle également la brutalité implicite du modèle de travail colonial, qui transformait l'espace forestier en un milieu d'extraction intensive, au prix de vies humaines précaires et de stress constant.

Jusqu'en 1928, la coupe se concentrait le long des voies d'eau, seules capables d'évacuer les billes de bois (A. Schwartz, 1993, p.216). Les opérations s'étendaient autour des axes fluviaux méridionaux (San Pedro, Brimay et la lagune Digbougé) dispersant les efforts et mobilisant intensément la main-d'œuvre. En 1927, l'exploitation employait 430 personnes, dont de nombreux porteurs reliant les points de coupe au San Pedro¹⁴. Le débarcadère de Poro, terminus du réseau, constituait le nœud stratégique pour le chargement des bois vers les ports côtiers. Des voies mobiles prolongeaient ponctuellement le réseau, témoignant de son adaptabilité aux logiques mouvantes de l'économie extractive¹⁵.

Pourtant, cette flexibilité ne suffisait pas à garantir la rentabilité. En décembre 1927, le Directeur Général de la SCAF constatait : « Il reste apparent que l'exploitation de ce chantier n'est pas rémunératrice dans les conditions présentes »¹⁶. Cette remarque révèle une tension permanente entre ambitions économiques et contraintes locales : la géographie, le climat, la rareté de main-d'œuvre et les coûts logistiques rendaient l'exploitation fragile. L'introduction, à partir de 1928, d'une voie ferrée fixe entre la lagune Digbougé et la rivière San Pedro, combinée à des voies mobiles, améliora ponctuellement la production, mais la crise économique de 1929 affaiblit la structure financière et organisationnelle de l'entreprise.

En 1932, face à l'épuisement des ressources humaines et matérielles, l'abattage et le tirage furent suspendus ; ne subsistent que les opérations de prospection et la recherche de routes, conduites par un personnel réduit à un unique agent européen et à quinze manœuvres¹⁷. En

¹³ G. Robillard, « Histoire de San Pedro de 1891 à 1966 », consulté le 22/08/2025, <https://affaire-qui-querez-1891-1893.com/naissance-de-san-pedro-cte-divoire.html>

¹⁴ Archives du domaine de San Pedro, lettre (signée Bernard) à M. l'administrateur commandant le cercle du Bas-Cavally, San Pedro, le 1^{er} mars 1932.

¹⁵ L'expression « économie extractive » renvoie à un modèle économique fondé sur l'exploitation intensive des ressources naturelles destinées principalement à l'exportation, sans nécessairement favoriser une transformation locale durable. Dans le contexte colonial, elle désigne l'organisation des activités productives autour de l'extraction du bois et d'autres matières premières, structurée par les intérêts économiques de la métropole.

¹⁶ Archives du domaine de San Pedro, lettre à M. l'administrateur délégué de la Compagnie des scieries africaines 3 Paris, 20 décembre 1927.

¹⁷ Archives du domaine de San Pedro, lettre (signée Bernard) à M. l'administrateur commandant le cercle du Bas-Cavally, San Pedro, le 1^{er} mars 1932.

effet, les coûts d'entretien, le vieillissement accéléré du matériel et la fatigue cumulée de la main-d'œuvre rendaient l'exploitation tout simplement intenable. Le réseau entraînait alors dans une phase de désaffectation progressive, silencieuse et dépourvue de toute reconversion. À la fin de l'année 1934, la fermeture fut totale, marquant la fin définitive d'un cycle de douze années au cours duquel la SCAF avait extrait près de 35 000 m³ de bois (A. Schwartz, 1993). Les tronçons non utilisés étaient laissés à l'abandon, les rails démontés ou subtilisés et certains wagonnets recyclés, laissant derrière eux un paysage industriel fragmentaire et une mémoire matérielle éparse. La locomotive échouée dans la rivière demeura oubliée jusqu'à sa redécouverte en 1964, illustrant la fragilité et la disparition rapide d'un patrimoine industriel pourtant central dans l'économie forestière coloniale.

Il convient de retenir que le train Decauville de San Pedro illustre ainsi une infrastructure coloniale légère, essentielle à l'exploitation forestière et à l'intégration économique d'une région enclavée. Il révèle les limites sociales d'un modèle reposant sur une main-d'œuvre précaire et laisse une mémoire matérielle fragmentaire, silencieuse mais tangible, dans le paysage urbain.

2. La redécouverte et l'effacement patrimonial de la locomotive Decauville à San Pedro

Il s'agit d'analyser la redécouverte du fragment du train Decauville à San Pedro, son inscription discrète dans le paysage urbain et les enjeux de mémoire et d'effacement patrimonial qu'elle révèle dans un contexte de modernisation.

2.1. La redécouverte fortuite de la locomotive en 1964

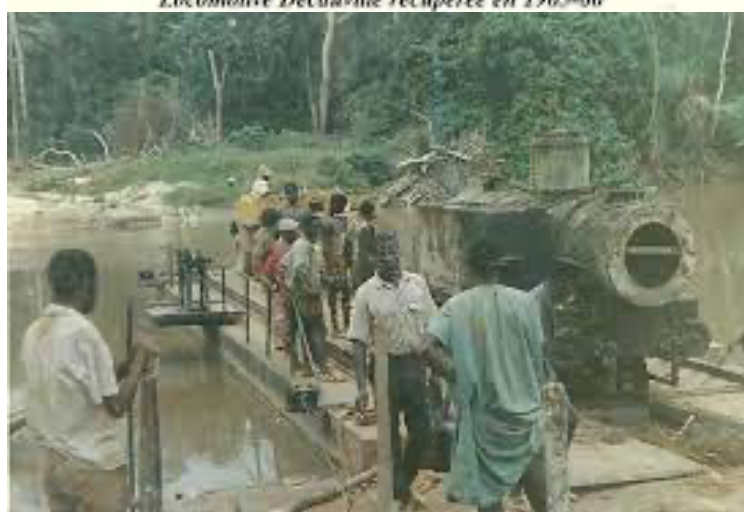
En 1964, alors que l'État ambitionnait de transformer San Pedro en un pôle stratégique de développement, notamment par la construction d'un port en eau profonde et l'ouverture de son arrière-pays (A. D. F. V. Loba, 2010), l'histoire du petit train Decauville prit un détour inattendu. Au cours des travaux de construction d'un pont sur le fleuve San Pedro, confiés aux Scieries Africaines, des ouvriers mirent fortuitement au jour, au fond de la rivière San Pedro, une carcasse métallique enfouie depuis des décennies. Elle se trouvait quelques kilomètres en amont de l'embouchure, à l'endroit où la piste de Sassandra rejoignait le fleuve par la voie dite Deneuve¹⁸. La silhouette du train colonial réapparaissait ainsi dans un paysage dominé par les bulldozers et les chantiers modernes, surgissant comme un vestige au milieu d'un décor tourné vers le futur (**Voir les images n°2 à la page suivante**).

¹⁸ Focus group avec des anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro, au quartier Cité, le 16 août 2025.

Image n°2 : La redécouverte fortuite de la locomotive en 1964



Locomotive Decauville récupérée en 1965-66



Source : Robillard (1966)

L'extraction improvisée de la locomotive Decauville illustre toute la force symbolique d'un vestige technique ressurgissant dans un contexte de modernisation. Gervais Robillard en offrait un récit vivant :

Ce jour-là, où la loco [locomotive Decauville] a été sortie de la brousse, tractée par l'unimog, l'engin en jaune... Les pistons ce (sic) sont dégrippés sur celui-ci et de la poussière s'est envolée en petit nuage, j'avais créé la panique en criant "attention elle va démarrer"¹⁹.

Derrière le pittoresque de la scène se lisait une vérité plus profonde : l'illusion d'un retour à la vie d'une machine condamnée soulignait la fragilité de la mémoire industrielle ivoirienne. Cette locomotive, surgissant comme un fantôme du passé, réveillait un imaginaire collectif, mais ne trouva aucun ancrage institutionnel. L'anecdote montrait ainsi comment la mémoire populaire sauvait un instant ce patrimoine, tandis que l'histoire officielle continuait de l'ignorer.

La locomotive fut ensuite chargée sur un bac et transportée à Abidjan. Certains affirmaient qu'elle avait été confiée à un musée technique, peut-être à Grand-Bassam ou à Treichville²⁰, mais aucune trace n'en subsistait dans les inventaires, et les registres officiels demeuraient silencieux. Tout laissait penser qu'elle avait été reléguée dans un dépôt

¹⁹ G. Robillard, « Histoire de San Pedro de 1891 à 1966 », consulté le 22/08/2025, <https://affaire-qui-querez-1891-1893.com/naissance-de-san-pedro-cte-divoire.html>

²⁰ Entretien avec Mme Rouamba, née Soro, Secrétaire Général Adjointe de la mairie de San Pedro, le 13 septembre 2023.

administratif, hors de toute visibilité publique. Cette découverte soulignait la fragilité du patrimoine industriel en Côte d'Ivoire. Contrairement aux locomotives de la ligne Abidjan-Niger, devenues symboles d'une mémoire nationale reconnue (R. Pourtier, 2007 ; F. Dagnogo *et al.*, 2012), le train Decauville de San Pedro ne bénéficiait d'aucune reconnaissance institutionnelle. Son sauvetage demeurait fortuit, sa mémoire incertaine et son avenir patrimonial inexistant. La scène de 1964 révélait également la logique sélective d'une modernité postcoloniale, qui célébrait ses nouvelles infrastructures portuaires et routières tout en marginalisant les objets hérités de la période coloniale. La locomotive jaillissait de l'eau dans un fracas saisissant, mais ce surgissement n'eut aucune suite concrète : seules les traces conservées par la mémoire d'un témoin permirent de garder vivante son histoire²¹, tandis que les archives officielles restaient silencieuses.

Cette redécouverte, loin de constituer une renaissance, représentait un acte manqué. Elle mettait en lumière une mémoire nationale centrée sur l'avenir, parfois au prix de l'oubli, et une mémoire populaire qui, seule, sauva l'événement de l'effacement complet. L'absence de suivi institutionnel révélait non seulement un vide patrimonial, mais également le manque de reconnaissance du rôle des objets modestes, pourtant essentiels, dans l'histoire économique, sociale et technique de la Côte d'Ivoire.

2.2. De l'abri muséal à la rue : faire vivre le patrimoine historique dans l'espace public

Quelques années après son extraction de la vase, la locomotive Decauville réapparut dans le paysage urbain de San Pedro. Installée sur un rond-point à l'entrée sud de la ville, à proximité de la zone industrielle et de l'axe stratégique conduisant au port, elle fut exposée comme un simple élément de décor, offert au regard des passants mais largement dépourvu de contextualisation historique (**voir image n° 3**).

Image n°3 : La locomotive du train Decauville de San Pedro, située dans un rond-point à l'entrée sud de la ville



Source : Équipe de recherche, San Pedro, 2025

Or, un patrimoine historique partagé désigne un héritage matériel ou immatériel dont la valeur est collectivement reconnue, transmis entre générations et approprié par la communauté comme support de mémoire et d'identité. Faute de dispositifs de médiation permettant de faire vivre ce patrimoine dans l'espace public, la locomotive demeure un vestige visible, mais largement désincarné.

La locomotive Decauville ne constitue pas uniquement un vestige matériel du passé. Du point de vue du chercheur, elle représente un objet d'étude relevant de l'archéologie industrielle. Cette discipline, aujourd'hui reconnue comme une approche pluridisciplinaire, étudie, interprète

²¹ Entretien avec Mme Rouamba, née Soro, Secrétaire Général Adjointe de la mairie de San Pedro, le 13 septembre 2023.

et, dans certains cas, contribue à la conservation des témoignages technologiques, économiques et sociaux issus de l'industrialisation. Son approche mobilise plusieurs sources, notamment les sources orales, écrites, iconographiques et archéologiques (Palmer, 2005a). Selon la Charte de Nizhny Tagil pour le patrimoine industriel (TICCIH, 2003), le patrimoine industriel ne se limite pas aux bâtiments de production. Il englobe également les machines, les équipements, les infrastructures de transport et les objets techniques témoignant des activités industrielles et de leurs effets sur les sociétés. Cette définition confère à la locomotive une valeur historique, technologique, sociale et scientifique qui justifie son étude et sa conservation. Toutefois, cette qualification patrimoniale ne signifie pas que ce vestige fasse déjà l'objet d'une reconnaissance partagée par les acteurs locaux. Celle-ci reste à apprécier à travers les perceptions des habitants, les usages actuels du monument, les actions des institutions et les obstacles qui freinent sa valorisation. L'analyse doit ainsi distinguer la valeur patrimoniale établie par la recherche de son appropriation sociale effective (M. Palmer, 2005b ; M. Preite, 2022).

Dans cette perspective, la locomotive Decauville de San Pedro constitue, du point de vue de la recherche, un artefact relevant de l'archéologie industrielle. Son étude matérielle – structure, techniques de fabrication, composants mécaniques, traces d'usure et transformations successives – permet de restituer les choix technologiques opérés dans le contexte de l'exploitation forestière coloniale, les modalités d'adaptation des équipements industriels au milieu tropical ainsi que les processus contemporains de patrimonialisation des vestiges techniques. Toutefois, la valeur patrimoniale que lui attribue cette analyse scientifique ne signifie pas que ce vestige soit aujourd'hui reconnu comme un patrimoine par l'ensemble des acteurs locaux. La reconnaissance patrimoniale demeure un processus social qui dépend des représentations des habitants, des initiatives des institutions et des usages collectifs de l'objet.

Après son installation sur un rond-point à l'entrée sud de San Pedro, la locomotive fut principalement intégrée à l'aménagement urbain. Sa présence dans un espace fortement fréquenté lui assurait une grande visibilité, sans pour autant favoriser sa compréhension. Aucun panneau d'interprétation, aucune inscription historique ni aucun dispositif de médiation n'en expliquaient l'origine, la fonction ou l'intérêt patrimonial²². Cette situation traduisait davantage une logique d'embellissement de l'espace public qu'une véritable politique de valorisation patrimoniale. La locomotive apparaissait ainsi comme une masse métallique détachée de son histoire. Ce silence institutionnel rejoint ce qu'A. Mbembe (2023) qualifie d'« invisibilité symbolique » des artefacts techniques postcoloniaux, c'est-à-dire leur effacement des récits nationaux et leur relégation au statut d'objets sans mémoire. Visible de tous, la machine demeurait pourtant largement incomprise.

En l'absence d'un récit historique partagé, les habitants ont progressivement élaboré leurs propres interprétations. Certains voyaient dans la locomotive un ancien train minier ; d'autres l'associaient aux activités agricoles mécanisées²³. Ces récits ne traduisent pas une reconnaissance patrimoniale unanimement établie, mais l'existence d'une mémoire sociale fragmentée, alimentée par les souvenirs, les traditions orales et les représentations locales. L'enquête menée en août 2025 montre que d'anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro conservent le souvenir de la redécouverte du train Decauville en 1964²⁴. Bien que partiels et subjectifs, ces témoignages entretiennent une mémoire orale encore vivante, tandis que les archives n'ont plus mentionné le train Decauville de San Pedro depuis 1965.

²² Constat fait lors de notre enquête de terrain du 17/08/2025.

²³ Focus group avec des jeunes conducteurs de taxi et des habitants, au quartier Bardot, San Pedro, le 21 août 2025.

²⁴ Focus group avec des anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro, au quartier Cité, le 16 août 2025.

La locomotive exposée au rond-point illustre ainsi une patrimonialisation inachevée. L'objet est conservé matériellement, mais il demeure insuffisamment intégré à la mémoire sociale et à la valorisation touristique. Les pouvoirs publics et les institutions patrimoniales n'ont pas encore mis en place les dispositifs nécessaires pour favoriser son appropriation collective. Une telle situation se retrouve dans plusieurs villes africaines, où des vestiges ferroviaires sont transformés en monuments urbains sans médiation historique (F. De Jong, 2007 ; C. Mark-Thiesen *et al.* 2021 ; E. K'oyoo *et al.* 2024). Pourtant, le Decauville possède un important potentiel scientifique, mémoriel et pédagogique. Sa valorisation pourrait contribuer à mieux faire connaître l'histoire de l'exploitation forestière, de la logistique portuaire et des conditions de vie ouvrière, tout en favorisant une reconnaissance progressive de ce patrimoine par les habitants, les visiteurs et les acteurs institutionnels.

Le déplacement de la locomotive Decauville de l'ancien musée vers le rond-point de San Pedro constitue une première étape de sa patrimonialisation, sans pour autant achever ce processus. En effet, la patrimonialisation ne se réduit pas à la conservation physique d'un objet. Elle suppose également la reconnaissance de ses valeurs historiques, techniques, sociales et identitaires par les institutions et les différents groupes sociaux, afin d'en assurer la protection, la transmission et la valorisation (E. Waterton et L. Smith, 2010 ; M. Preite, 2025). Si les pouvoirs publics ont contribué à préserver matériellement la locomotive, leur intervention demeure limitée par l'absence d'une politique cohérente de conservation, d'interprétation et de valorisation, conformément aux principes de la Charte de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003 ; M. Preite, 2025).

La reconnaissance sociale de ce vestige apparaît, en revanche, plus nuancée. Les enquêtes réalisées montrent que les perceptions varient selon les catégories d'acteurs. D'anciens travailleurs et certains habitants associent la locomotive à la mémoire de l'exploitation forestière et au développement économique de San Pedro. À l'inverse, une partie des jeunes générations l'identifie essentiellement comme un élément du paysage urbain, sans toujours en connaître l'origine ou la signification historique. Ces différences traduisent moins un rejet du vestige qu'une transmission incomplète des savoirs historiques et une médiation patrimoniale insuffisante (E. Waterton et L. Smith, 2010).

Bien que la locomotive soit devenue un repère urbain, son potentiel patrimonial, culturel et touristique demeure largement sous-exploité. L'absence de panneaux d'interprétation, de dispositifs de médiation, de classement patrimonial et de son intégration dans les circuits touristiques limite son appropriation par les habitants comme par les visiteurs. Dès lors, sa reconnaissance comme patrimoine industriel ne peut être présumée ; elle reste un objectif à construire collectivement. Une telle démarche suppose une action concertée entre les institutions publiques, les chercheurs, les acteurs du tourisme et les communautés locales afin d'assurer non seulement sa conservation matérielle, mais aussi son interprétation, sa transmission et son inscription durable dans la mémoire collective (M. Palmer, 2005 ; M. Preite, 2025). Ainsi, le Decauville pourra évoluer du statut de simple repère urbain vers celui de patrimoine historique partagé.

3. Entre patrimoine, tourisme et mémoire : les défis de la valorisation du Decauville

Il s'agit à présent d'examiner les perspectives de mise en valeur du train Decauville de San Pedro afin d'analyser les enjeux patrimoniaux, mémoriels et touristiques liés à la reconnaissance de ce vestige industriel, longtemps resté dans l'oubli. Cette réflexion suppose de distinguer trois notions complémentaires. La conservation matérielle renvoie aux actions visant à préserver l'intégrité physique du vestige et à assurer sa pérennité. La mémoire sociale désigne les processus de transmission des connaissances, des récits et des significations

historiques que les communautés lui attribuent. Enfin, la valorisation touristique consiste à transformer ce patrimoine en une ressource culturelle, éducative et économique, capable de renforcer l'attractivité du territoire tout en favorisant son appropriation par les populations et les visiteurs.

3.1. Le potentiel de valorisation touristique et éducative

Le train Decauville de San Pedro constitue un vestige technique dont l'intérêt relève pleinement du patrimoine industriel et de l'archéologie industrielle. Témoignage matériel de l'exploitation forestière coloniale, il renseigne sur les infrastructures de transport, les techniques de production et l'organisation du travail qui ont accompagné le développement économique de la région. Toutefois, si la recherche lui attribue une valeur historique, technique et patrimoniale, cette qualification ne signifie pas que ce vestige soit aujourd'hui unanimement reconnu comme patrimoine par les populations locales ou par les institutions. Son absence d'inventaire officiel, de classement patrimonial et de dispositifs de médiation témoigne des difficultés rencontrées par les objets techniques issus de la période coloniale pour intégrer les politiques patrimoniales. Cette situation révèle une hiérarchie implicite des héritages matériels : les grandes infrastructures bénéficient plus souvent d'une reconnaissance institutionnelle, tandis que des équipements plus modestes demeurent en marge de la mémoire collective.

La redécouverte fortuite de la locomotive en 1964, puis son installation dans l'espace urbain, n'ont pas suffi à transformer cet objet en patrimoine partagé. Les enquêtes de terrain montrent plutôt une diversité de perceptions²⁵. Certains anciens habitants et d'anciens ouvriers l'associent encore à l'histoire de l'exploitation forestière et à la construction du port de San Pedro²⁶. D'autres, notamment parmi les plus jeunes générations, l'identifient essentiellement comme un élément du décor urbain²⁷. Cette diversité invite à interroger les conditions sociales de la patrimonialisation ainsi que les éventuels conflits mémoriels qu'un objet hérité de l'économie coloniale peut susciter. Pour certains, il rappelle une période de modernisation technique ; pour d'autres, il renvoie également à l'histoire de l'exploitation coloniale des ressources et du travail (S. Noiret *et al.* 2022). L'enjeu n'est donc pas de célébrer cet héritage, mais de l'interpréter de manière critique afin d'articuler mémoire de l'exploitation, mémoire collective et valorisation touristique.

Dans cette perspective, le potentiel de valorisation du Decauville apparaît important, tant sur les plans culturel, touristique qu'éducatif. Sa localisation, à un carrefour stratégique de San Pedro, offre l'opportunité d'en faire un support d'interprétation de l'histoire urbaine, de l'économie forestière, de la logistique portuaire et, plus largement, des infrastructures coloniales et postcoloniales. Des dispositifs de médiation – panneaux d'interprétation, archives orales, QR codes, visites guidées ou intégration à un circuit de tourisme culturel et de tourisme mémoriel – permettraient de replacer l'objet dans son contexte historique tout en favorisant une appropriation progressive par les habitants et les visiteurs (M. Preite, 2025). Des expériences conduites dans plusieurs pays africains, notamment au Sénégal²⁸ et au Cameroun²⁹, montrent

²⁵ Focus group avec des anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro, au quartier Cité, le 16 août 2025.

²⁶ Focus group avec des jeunes conducteurs de taxi et des habitants, au quartier Bardot, San Pedro, le 21 août 2025.

²⁷ Focus group avec des anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro, au quartier Cité, le 16 août 2025.

²⁸ **Aga Khan Trust for Culture.** (s.d.). *Rehabilitation and Extension of Dakar Railway Station*. Aga Khan Development Network. Consulté le 26 août 2025, sur <https://the.akdn/en/how-we-work/our-agencies/aga-khan-trust-culture/akaa/rehabilitation-and-extension-of-dakar-railway-station>

²⁹ **Williams, J.** (2017, 23 décembre). *Narrow gauge steam survivors in Cameroon*. *International Steam*. Consulté le 26 août 2025, sur <https://www.internationalsteam.co.uk/trains/cameroon01.htm>

que les collectivités territoriales, les chercheurs, les associations et les institutions patrimoniales peuvent contribuer à réinscrire des vestiges techniques dans un récit historique partagé.

Au-delà de son intérêt touristique, la locomotive constitue un véritable outil pédagogique. Son étude permet d'aborder l'industrialisation coloniale, les mutations des paysages forestiers, l'organisation du travail, la mémoire des infrastructures et les processus de patrimonialisation. Les travaux de M. V. Conlin & Bird (2014), T. Forssman *et al.* (2016) et S. Noiret *et al.* (2022) montrent que de telles démarches contribuent à renforcer la connaissance de l'histoire locale et à favoriser une lecture critique des patrimoines techniques hérités du passé colonial.

La reconnaissance de la locomotive Decauville comme patrimoine industriel potentiel s'inscrit dans le cadre de la loi n°2023-595 du 7 juin 2023 relative à la protection du patrimoine culturel national de la Côte d'Ivoire, qui élargit la notion de patrimoine aux biens matériels et immatériels témoignant de l'histoire technique, industrielle et sociale du pays. Toutefois, cette reconnaissance juridique ne préjuge pas de son appropriation effective par les populations locales. Sa conservation, son interprétation et sa valorisation supposent une action concertée des autorités publiques, des chercheurs, des collectivités territoriales et des communautés locales. Dès lors, la locomotive ne saurait être réduite à un simple élément du paysage urbain. Elle peut devenir un support de mémoire collective, de tourisme culturel et de transmission historique, à condition que sa patrimonialisation s'accompagne d'une médiation adaptée permettant d'articuler de manière critique mémoire de l'exploitation coloniale, héritage technique et développement touristique.

3.2. Initiatives comparées et perspectives pour San Pedro

La patrimonialisation des infrastructures techniques secondaires héritées de la période coloniale constitue un enjeu majeur dans de nombreux contextes africains. Elle ne consiste pas uniquement à préserver un objet matériel, mais implique un processus social au cours duquel un vestige acquiert une valeur historique, mémorielle et culturelle reconnue par différents acteurs. Le cas du train Decauville de San Pedro s'inscrit pleinement dans cette problématique. Il invite à interroger les conditions permettant de transformer un objet technique longtemps marginalisé en un support de mémoire collective, de transmission historique et de tourisme culturel. Toutefois, une telle démarche suppose de dépasser une vision uniquement institutionnelle du patrimoine afin d'intégrer les perceptions des habitants, les usages actuels du monument et les éventuelles tensions liées à la mémoire de l'exploitation coloniale.

Les expériences africaines montrent que la valorisation des patrimoines industriels repose sur un équilibre entre conservation matérielle, interprétation historique et appropriation sociale. Au Sénégal, la requalification patrimoniale du réseau colonial Dakar-Saint-Louis témoigne d'un processus associant institutions culturelles, chercheurs, collectivités territoriales et communautés locales. Musées, parcours de mémoire et programmes pédagogiques ont permis de replacer ces infrastructures dans une histoire plus large des mobilités, du travail et des transformations territoriales. Comme l'ont montré Dieng (2020)³⁰ et Gaye (2021), la coopération entre historiens, urbanistes et populations permet d'éviter à la fois une muséification figée, qui isolerait l'objet de son contexte social, et une folklorisation superficielle qui effacerait sa complexité historique. Des initiatives similaires en Afrique de l'Ouest et de l'Est, notamment au Ghana et en Tanzanie, soulignent également l'importance des partenariats entre universités, ONG et institutions patrimoniales. À Kumasi ou à Dodoma, des locomotives désaffectées ont ainsi été intégrées à des espaces publics accompagnés de

³⁰ Dieng, M. (2020, 20 juin). *De Dakar à Saint-Louis, l'héritage colonial en question*. Consulté le 26 août 2025, sur <https://www.senepius.com/politique/de-dakar-saint-louis-lheritage-colonial-en-question>

dispositifs explicatifs et pédagogiques³¹, contribuant à renforcer la mémoire urbaine et la transmission intergénérationnelle des savoirs techniques.

Ces expériences offrent des pistes de réflexion pour San Pedro, sans constituer des modèles à reproduire mécaniquement. La restauration partielle de la locomotive Decauville pourrait être associée à la création d'un dispositif d'interprétation comprenant un abri protecteur, une signalétique bilingue, des archives orales et des outils numériques. Son intégration dans un parcours patrimonial reliant les anciennes zones forestières, les infrastructures portuaires et les traces de l'économie coloniale permettrait de replacer cet objet dans son environnement historique. Située dans un espace urbain stratégique, la locomotive pourrait devenir un « seuil de mémoire », reliant l'histoire technique de San Pedro aux transformations contemporaines du territoire.

Cependant, cette valorisation ne pourra être durable qu'à travers une gouvernance patrimoniale partagée. Elle nécessite l'implication conjointe de la mairie, des services culturels, des établissements scolaires, de l'université, des associations patrimoniales et des habitants. Les expériences de musées communautaires au Bénin³² et au Burkina Faso³³ montrent que l'appropriation locale constitue une condition essentielle de la pérennité des projets patrimoniaux.

La question financière, souvent considérée comme une contrainte majeure, peut être dépassée grâce à des dispositifs régionaux et internationaux de soutien aux initiatives culturelles (UNESCO, UEMOA, AFD, Fonds Africain pour la Culture)³⁴. La locomotive Decauville pourrait ainsi devenir un projet pilote associant patrimoine industriel, éducation et tourisme durable. Il ne s'agit pas de transformer ce vestige en symbole national artificiel, mais de construire progressivement sa reconnaissance comme objet d'histoire partagée. Une telle démarche suppose enfin un travail constant de médiation afin d'articuler mémoire de l'exploitation coloniale, héritage technique et développement touristique, tout en permettant aux sociétés africaines contemporaines de repenser leur rapport aux infrastructures héritées du passé.

Conclusion

Le train Decauville de San Pedro constitue un fragment singulier de l'histoire technique coloniale, à la fois par sa matérialité et par les significations économiques, sociales et mémorielles qu'il porte. Conçu dans les années 1920 pour accompagner l'exploitation forestière et faciliter l'acheminement du bois vers la côte, ce réseau à voie étroite témoigne d'une logique coloniale fondée sur la mobilisation rapide d'infrastructures légères, démontables et adaptées aux contraintes du territoire. Avant la mise en place d'équipements ferroviaires plus structurants, le Decauville rappelle ainsi les modalités d'exploitation des ressources naturelles qui ont contribué à transformer temporairement, mais profondément, les espaces forestiers de San Pedro.

Son abandon progressif dans les années 1960, lié à la montée en puissance du transport routier et au développement du port autonome, traduit une recomposition des priorités

³¹ International Steam. (s.d.). *Les chemins de fer du Ghana*. Consulté le 26 août 2025, sur <https://www.internationalsteam.co.uk/trains/ghana01.htm>

³² Zoumarou, A. (2013, 19 juillet). *Banque culturelle, un musée géré par le peuple pour le développement communautaire*. [Article]. Consulté le 26 août 2025, sur <https://www.dw.com/fr/des-banques-culturelles-pour-sauver-le-patrimoine-africain/a-53714688>

³³ Musée National du Burkina Faso. (n.d.). *Musée National du Burkina Faso - Plus qu'un lieu de mémoire*. Consulté le 26 août 2025, sur <https://museenational.bf/>

³⁴ **Fonds Africain pour la Culture (ACF). (2025).** *Le Fonds Africain pour la Culture (ACF) | Financement et soutien aux projets culturels en Afrique*. Consulté le 26 août 2025, sur <https://www.africanculturefund.net/>

économiques de la Côte d'Ivoire indépendante. Le réseau a progressivement disparu du paysage territorial, ne laissant subsister qu'une locomotive, redécouverte en 1964 puis exposée dans un espace public urbain. Cette présence paradoxale, visible mais insuffisamment interprétée, illustre la situation de nombreux patrimoines techniques africains : conservés matériellement, mais encore faiblement intégrés aux politiques de mémoire et aux dispositifs de médiation. Le Decauville révèle ainsi un double effacement : celui des infrastructures elles-mêmes et celui des expériences sociales, notamment ouvrières et rurales, qui leur étaient associées.

Toutefois, cette étude présente certaines limites. L'analyse repose principalement sur les sources disponibles et sur des témoignages oraux qui, bien que précieux, restent fragmentaires et nécessitent d'être confrontés à d'autres fonds documentaires, notamment les archives coloniales, administratives et industrielles. Des recherches complémentaires pourraient approfondir l'histoire des travailleurs liés au réseau Decauville, les perceptions contemporaines des habitants et les modalités d'une éventuelle appropriation patrimoniale locale.

Malgré ces limites, la locomotive ouvre un important champ de réflexion sur la patrimonialisation des objets techniques coloniaux. Sa valorisation ne suppose pas nécessairement de lourds investissements, mais plutôt une démarche associant documentation historique, médiation culturelle, participation citoyenne et intégration dans des circuits de tourisme culturel et mémoriel. Des études comparatives avec d'autres vestiges ferroviaires coloniaux africains, notamment au Sénégal, au Ghana, au Cameroun ou en Tanzanie, permettraient d'analyser les différentes trajectoires de conservation, d'oubli ou de réappropriation de ces héritages.

Ainsi, le train Decauville de San Pedro rappelle que l'histoire se construit également à partir des objets modestes, des infrastructures oubliées et des mémoires fragmentées. Sa réhabilitation symbolique invite les sociétés ouest-africaines à repenser leur rapport aux héritages matériels coloniaux, non comme de simples traces du passé, mais comme des supports critiques de connaissance, de transmission et de dialogue entre mémoire, histoire et développement territorial.

Tableau 1 : Sources orales

N°	Nom et Prénoms	Age	Profession	Lieu	Date de l'enquête
1	Ouattara Youssouf	48	Conseiller Municipal chargé de la promotion du tourisme	Grand-Béréby	Mardi 04 avril 2025
2	Blé Croa	77	Ex directeur du motel ARSO de San Pedro	Abidjan	jeudi 02 mars 2025
3	Mme Rouamba, née Soro	39	Secrétaire Général Adjointe de la mairie de San Pedro	San Pedro	13 septembre 2023.
4	Focus group avec des jeunes conducteurs de taxi et des habitants, au quartier Bardot, San Pedro		Jeunes conducteurs de taxi et des habitants	San Pedro	21 août 2025
5	Focus group avec des anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro, au quartier Cité		Anciens ouvriers ayant participé à la construction du port de San Pedro	San Pedro	16 août 2025

Source : élaboré par les auteurs

Références bibliographiques

APHING-KOUASSI N'dri Germain, 2001, *Le tourisme littoral dans le Sud-Ouest ivoirien* (Thèse de doctorat, Université de Cocody).

BAILLY Roger, 1988, *Decauville, ce nom qui fit le tour du monde*. FeniXX, 231p.

BAFFI Solène, 2016, *Le chemin de fer et la ville dans le processus de territorialisation en Afrique du Sud : de la séparation à l'intégration territoriale ?* (Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne-Paris I).

CHALÉARD Jean-Louis, CHANSON-JABEUR Chantal & BÉRANGER Claude (Éds.), 2006, *Le chemin de fer en Afrique*. Karthala Éditions, 342p.

CHARTIER Jean, 1925, « Un cercle de la Côte-d'Ivoire : le cercle du Bas-Sassandra », in *Afrique française, renseignements coloniaux*, (4), pp.34-67.

CHERIF Mohammed, 1973, *L'ouest de la Côte d'Ivoire (Haut-Cavally) et la pénétration française (1896-1920)*, Thèse de 3^e cycle, Université de Lille, 334p.

CONLIN Michael V., & BIRD, Graham (Éds.), 2014), *Railway heritage and tourism : Global perspectives*. Channel View / Multilingual Matters.
<https://doi.org/10.21832/9781845414399>

DAGNOGO Fofana, NINOT Olivier & CHALÉARD, Jean-Louis, 2012, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », in *EchoGéo*, (20). <https://doi.org/10.4000/echogeo>.

DE JONG Ferdinand, 2007, *Reclaiming heritage : Alternative imaginaries of memory in West Africa*. Left Coast Press.

DEVAUX Pierre, 1971, *Les chemins de fer*. FeniXX, 410p.

DIEZOU Kouadio Innocent, 2015, *Forêt et industrie en Côte d'Ivoire de 1910 à 1980 : Une histoire entre techniques et sociétés*, Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 451p.

FORSSMAN Tarryn ; JORDAAN Jaco ; FORSSMAN Kirsten ; JORDAAN Genevieve ; LOUW Candice, 2016, "The application of quick response (QR) codes in archaeology: A case study at Telperion Shelter", South Africa. *Antiquity*, 90(353), pp.1363–1372. <https://doi.org/10.15184/aqy.2016.135>

GAYE Ibrahima Diop, 2021, « Labellisation de l'île de Saint-Louis : Enquête auprès de 153 ménages », in *Revue Akofena*, 4(68), pp.291–306. <https://www.revue-akofena.com/wp-content/uploads/2021/09/22-T04-68-Ibrahima-Diop-GAYE-pp.291-306.pdf>

GOKOU Yapi, 1977, *Histoire du Bas-Sassandra de 1893 à 1920 : les débuts de l'ère coloniale*, Thèse de doctorat de 3e cycle, histoire, Université Paris-1, 434p.

IBO Guéhi Jonas, 1997, Histoire du peuplement de la région de Sassandra : Essai de périodisation analytique. In A. Guillaume, J. Ibo, & K. N'Guessan (Dir.), *Croissance démographique, développement agricole et environnement à Sassandra (sud-ouest de la Côte d'Ivoire)* (p. 388). ORSTOM-ENSEA-GIDIS-CI.

JAFFELIN Michel, 1972, *Esquisse socio-économique de la région de Grand-Béréby*, Mémoire de 3^e année, Institut d'Études Politiques de Lyon, 241p.

K'OYOO, Edwin Oluoch, & BREED, Christina, 2024, *Mémoire et identité urbaines mises en balance avec l'investissement économique dans les projets de renouvellement : Le cas de la ville de Kisumu*, au Kenya, Kenya, Acta Structilia, 254p.

LOBA Akou Don Franck Valéry (2010). « La ville de San-Pedro en Côte d'Ivoire itinéraire de développement d'un pôle régional côtier » in *RGLL*, n°08, 22p.

MARK-THIESEN Cecilie, MIHATSCH Michaela & SIKES Michelle, 2021, *The politics of historical memory and commemoration in Africa*, De Gruyter, 523p.

MBEMBE Achille, 2023, « La production inerte », in *Sciences humaines*, n°5, pp.37-66.

NOIRET Serge, TEBEAU Marta & ZAAGSMA Gerben, 2022, *Handbook of Digital Public History*, De Gruyter Oldenbourg. <https://doi.org/10.1515/9783110430295>

PALMER Marilyn, 2005a, "Understanding the Workplace: A Research Framework for Industrial Archaeology in Britain", in *Industrial Archaeology Review*, 27(1), pp.9-17

PALMER Marilyn, 2005b, Industrial archaeology. In D. M. Pearsall (Ed.), *Encyclopedia of Archaeology*, pp. 59-75.

POURTIER Roland, 2007, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », in *Belgeo. Revue belge de géographie*, n°2, pp.189-202.

PREITE Massimo, 2020, « Les nouvelles perspectives du patrimoine industriel », in *Ethnologies*, 42(1-2), pp.313-334. <https://doi.org/10.7202/1074949ar>

PREITE Massimo, 2025, « La régénération urbaine dans les politiques de l'UE et la réutilisation du patrimoine industriel », in *e-Phaistos*, XIII(2). Mis en ligne le 30 novembre 2025. <https://journals.openedition.org/ephaistos/15432>

SCHWARTZ Alfred, 1989, *Du Sassandra au Cavally: une anthropologie du sous-développement. L'opération San Pedro et le développement du Sud-Ouest ivoirien*. Thèse de doctorat d'Etat, Université Paris V « René Descartes », Sciences Humaines, Paris Sorbonne, Tome I, 441p.

SCHWARTZ Alfred, 1993, *Sous-peuplement et développement dans le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire*, Paris, Orstom, Col. Etudes et thèse, 490p.

TANO Kassi Pascal, 2009, *L'exploitation forestière en Côte d'Ivoire : 1893-1960. Processus de formation d'une filière économique*, Thèse unique de doctorat d'histoire, Université de Cocody, 493p.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), 2003, *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*. TICCIH.

TIXIER, G. (1965). La succession à la Régie des chemins de fer de l'AOF : Problèmes posés par l'apparition de nouveaux États. *Annuaire Français de Droit International*, 11(1), 916–932.

TRAORÉ Abdou, 2017, *Le port autonome de San-Pedro et le développement socio-économique du Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire*, Thèse unique de doctorat d'histoire économique et sociale, Université Alassane Ouattara, 661p.

WATERTON Emma & SMITH Laurajane, 2010, “The Recognition and Misrecognition of Community Heritage”, in *International Journal of Heritage Studies*, 16(1–2), pp.4-15.