

LA CÔTE-D'IVOIRE
SOUS LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR
Raphaël ANTONETTI
(janvier 1918-2 avril 1924)

NOS TERRITOIRES DE L'A.O.F.

LA CÔTE-D'IVOIRE
LES RESSOURCES D'UNE RICHE COLONIE
(*La Dépêche coloniale*, 31 décembre 1919)

Parmi nos possessions de l'Afrique Occidentale, et en dehors de celles qui se présentent depuis le Congo, le Dahomey, et qui, plus près de nous, comprennent les grands territoires de la Guinée et ceux encore plus étendus du Sénégal et du Soudan-Niger, l'une de nos colonies les plus séduisantes nous paraît être la Côte-d'Ivoire, juxtaposée à la Côte-d'Or anglaise.

La Côte-d'Ivoire a son grand charme et son attirance ; elle séduit, par ses rudes attraits, les hommes relativement rares au corps et à l'âme robuste, qui la connaissent à fond, et qui, sans méconnaître les épreuves qu'ils ont subies, aiment cette petite colonie côtière, qui peut sans inconvénients s'étendre jusqu'aux pays éloignés de Kong et du Lobi, de tout le fort sentiment que tout vrai colonial, même éprouvé en d'autres continents, ressent après avoir été vraiment Africain.

La Côte-d'Ivoire ne nous est réellement connue que depuis deux générations à peine, c'est-à-dire après 1870.

Au lendemain de la paix ancienne, un armateur bienfaisant de La Rochelle, M. Verdier, y établissait des comptoirs et représentait la France officiellement aux yeux des indigènes. Plus tard, un de ses agents, Treich-Laplène, remontait vers le Bondoukou et le pays de Kong pour y rejoindre Binger, notre grand explorateur, dont l'œuvre de pénétration française est impérissable en Afrique Equatoriale.

Des accords furent traités avec les chefs possédants de la Côte et c'est de cette époque peu éloignée que datent les éléments de la possession française avec le plein assentiment des occupants du pays. Les indigènes de la Côte sont déjà tout-à-fait francisés et ont vaillamment payé leur tribut aux côtés de leurs frères Africains de diverses races.

Les richesses de la colonie

La Côte-d'Ivoire doit son nom à une anomalie, car elle est peu productrice d'ivoire. Très anciennement, il est possible que cette matière précieuse ait été dérivée de l'intérieur du continent, où les longues distances ne comptent pas, vers une direction coordinatrice indiquée par les achats des trafiquants étrangers. En réalité, la Côte-d'Ivoire, au point de vue des nombreux produits qu'elle renferme, est tout à fait assimilable à la Côte-d'Or et à la Côte des Palmes.

Le trajet de France à Grand-Bassam ou à Assinie s'opère le plus tranquillement du monde, après escales aux îles Canaries, à Dakar, à Conakry, et sa durée n'est que de dix

à douze jours depuis Bordeaux ou Marseille, en temps ordinaire et par océan toujours calme, en suivant les rives africaines.

Dès l'arrivée, la mer semble défendre aux étrangers l'accès de la terre, le navire reste mouillé en eau calme à peine à deux kilomètres du petit port et la barre redoutable et souvent monstrueuse paraît interdire tout débarquement.

Cette série de hautes volutes, courtes et ramassées, bondissant alternativement avec fracas par rythmes et par gammes éternellement continues, variant de trois à sept évolutions, est franchie par le débarquant et l'imprègne aussitôt du sentiment de la force, de la grandeur et de la puissance, pour ne pas dire de la beauté, du vrai continent africain.

Voies de communications

À la Côte-d'Ivoire, ce continent se révèle par une bande de terre étroite, sablonneuse et broussailleuse, à laquelle fait suite, parallèlement à la ligne maritime une série de lagunes profondes qui s'étendent presque depuis Grand Lahou et qui dépassé Assinie. La communication entre ces déversoirs naturels qui n'ont aucunement besoin d'être éclusés peut être établie sans grands frais et permettrait une navigation intérieure facile en eau calme à des navires franchissaient la barre aux estuaires du Comoé, du Tanoé et même de la rivière Bia.

Quant à l'étroite bande terrestre séparant la mer de la zone lacustre, des communications qui s'imposent, reliant les villages et les petites villes côtières sur un développement de plus de cent kilomètres pourront être économiquement établie par l'édification d'un petit chemin de fer à voie étroite, à faible rendement, à trafic peu important, par suite peu coûteux, mais d'une utilité incontestable en tant qu'extension de mouvement d'hommes et de matières d'échange.

Une voie posée en de telles conditions, en terrain plat et sec, qui partirait d'Assinie, qui passerait par Grand-Bassam et suivrait ensuite la côte jusqu'à Lahou tout au moins, nécessiterait une très faible dépense kilométrique d'installation et serait d'un rendement économique intéressant.

La région forestière

Aussitôt que la ligne des lagunes est franchie, c'est-à-dire à peine à quelques kilomètres de l'Océan, la Côte-d'Ivoire se révèle aussitôt abondamment riche par sa forêt équatoriale qui s'étend depuis la mer jusqu'à une profondeur d'environ deux cents kilomètres.

C'est en effet le caractère principal de la Côte-d'Ivoire d'être constituée par une immense région forestière dès au partir de ces rives, à l'exception d'une région intéressante de son territoire, fraction triangulaire encerclée par la forêt et qui constitue le Baoulé.

Dans cette forêt croissent des essences variées, qui ne sont peut-être pas aussi merveilleuses que celles de la Guyane, ou de certaines forêts d'Asie, mais qui ne sont pas moins robustes, car elles présentent abondamment l'acajou et presque toutes les sortes des bois précieux du terroir africain.

Le bois de teck, d'origine exotique, a été transplanté à la Côte-d'Ivoire et d'heureux essais ont démontré que toute culture sylvestre de provenance asiatique ou américaine peut être adaptée et adoptée par ce sol africain.

N'en est-il pas de même quant aux démonstrations faites d'acclimatation et de culture de la vanille, du cacao, de l'ananas, du goyavier, de la kola, du pagayer, des diverses qualités de bananes, et même de certaines plantes légumineuses qui sont démontrées pouvoir être cultivées aisément à la Côte-d'Ivoire ?

Le caféier du Libéria s'y est fort bien acclimaté, et la plantation d'Elima, sur la lagune Aby, présente plus de 100.000 arbustes d'une taille supérieure à quatre mètres si on voulait les laisser croître.

Café et caoutchouc

Le rendement du caféier à la Côte-d'Ivoire est très élevé, et, à ce sujet, nous demandons incidemment pourquoi notre pays reste tributaire de lointaines contrées transatlantiques, d'un produit qu'il pourrait obtenir à bon compte, en quantités considérables, dans une de nos colonies bien peu éloignée de la France.

Pour cela faire, il suffirait de défricher quelques centaines d'hectares dans des terrains appropriés, lesquels sont nombreux et tout près de la pôle.

Planter auparavant quelques graines, créer des pépinières, et quatre ou six années ensuite, récolter abondamment. Le capital originel d'établissement serait relativement peu élevé, son amortissement en serait rapide et les profits seraient assurés et durables pour notre vie économique.

Le caoutchouc croît naturellement à la Côte-d'Ivoire et se recueille sur les lianes et les heveas sauvages de ces immenses forêts. Des essais de culture rationnelle y ont été probants, mais ils ont été trop faiblement poursuivis. Sans même avoir recours à l'Indian rubber, dont l'acclimatation est démontrée, les cultures déjà étudiées dans le jardin botanique de Conakry, dans la Guinée basse, et dans ceux de la Côte-d'Ivoire, semblent avoir démontré depuis longtemps déjà, que des plantations pour latex à caoutchouc peuvent être établies avec succès dans nos possessions de la Côte occidentale de l'Afrique qui sont toutes proches de la France.

Les exploitations forestières peuvent être rapidement améliorées à la Côte-d'Ivoire, car elles y sont développées depuis de nombreuses années, tout autant que la production des huiles de palme.

L'industrie minière

Dans un autre ordre d'idées, le développement de industrie minière peut-être concurremment effectué dans le même sens que les exploitations agricoles et forestières. De grandes compagnies commerciales et exploitantes du sol pourraient examiner à peu de frais les richesses intérieures du sous-sol. Pourquoi ne pas effectuer entre temps quelques puits dans des régions filoniennes qui sont bien déterminées pour or, ainsi que le font nos voisins à la Gold Coast, et peut-être aussi, pourquoi ne pas étudier plus profondément à nouveau la question non résolue encore des affleurements bitumeux ou asphaltiques, peut-être pétrolifères, de Moua, sur la lagune Aby ?

Quoiqu'il en soit, nous avons rapidement établi une esquisse réelle de ce qu'est la Côte-d'Ivoire et de ce qu'elle promet.

Cette colonie attend un peu douloureusement une renaissance prochaine. Son chemin de fer est amorcé depuis Abidjean ou Bingerville jusqu'à Bouaké et doit être relié plus tard aux réseaux de Conakry-Kankan avec corrélation avec les ramifications des lignes futures de Thiès-Kayes, qui constitueraient un réseau complet avec la ligne du Dahomey.

Toutefois, à l'heure actuelle, des conditions principales de développement manquent à la Côte d'Ivoire.

Comme partout, d'ailleurs, il faudra réglementer le travail dans cette belle et riche colonie, lui assurer du fret et reconstruire le wharf de Grand-Bassam, qui est plus qu'insuffisant et de rendement trop faible. Le wharf actuel n'est même pas outillé pour l'embarquement des bois lourds et les exportations en souffrent, et nous devons ajouter encore que les conditions de fret doivent être sérieusement améliorées.

Le climat de la Côte-d'Ivoire a été très décrié et cela bien à tort. Depuis que les marais de la côte ont été assainis, les épidémies ont presque disparu. Néanmoins, un besoin de cette colonie est constitué par la faiblesse de ses services d'hygiène qu'il faudrait étendre ainsi que l'enseignement de la langue française qui doit y être plus répandu.

E. Chapé.

Le tabac à la Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 13 juin 1920)

Le rendement du tabac est variable selon les variétés, la fertilité du sol, les soins d'entretien. En France, selon les régions, il est compris entre 1.500 et 2.500 kg à l'hectare.

Un essai qui a été fait en Guinée, au Jardin d'essai de Camayenne, donna comme rendement :

Tabac de Bahia, 6 kg 200 à l'are ;
Tabac de Virginie, 8,400 et 7 kg 400 à l'are ;
Tabac de Kentucky, 13,200 et 11 kg à l'are.

Les essais faits à la station agricole de Bingerville en 1918 et 1919 ont donné : .

Tabac Mélia, 7 kg 500 en 1918 et 8 kg en 1919.
Tabac de la régie, 5 kg 500.
Tabac du Japon, 10 kg 600.

Les essais en cours à la ferme d'élevage de Bouaké fourniront quelques indications sur le rendement du tabac dans cette région.

Le tabac paraît trouver, à la Côte-d'Ivoire, des conditions favorables à son développement et sa culture présente un assez grand intérêt. En sol de bonne fertilité, il sera facile d'obtenir de 12 à 15 kg à l'are. La culture de cette plante peut être envisagée non seulement en vue de la consommation locale indigène, mais également pour les besoins de la métropole qui achète chaque année à l'étranger d'importantes quantités de tabac. Dans la colonie, il est facile d'obtenir deux récoltes par an et cette plante se recommande à l'attention des colons comme culture d'attente.

Les planteurs qui s'intéresseraient à cette plante trouveront des semences au service de l'agriculture qui se chargera de faire expertiser leur produit. Les échantillons destinés à l'expertise devront être de deux kilogrammes et porter une fiche donnant les indications suivantes : lieu de production, origine de la semence, préparation (fermenté ou simplement séché, quantité produite du tabac de l'échantillon, quantité pouvant être, le cas échéant, offerte à la régie, prix de la marchandise rendue au port d'embarquement.

CONCESSIONS
Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} mars 1921)

La S. C. I. P. A. [Palmeraies africaines*], demeurant à Bingerville, sollicite une concession à l'effet de construire un wharf.

La S. C. O. A., demeurant à Grand-Bassam, sollicite une concession à l'effet d'y installer des magasins.

Le sieur Koutoukoë, demeurant à Anoumaba, sollicite une concession à l'effet d'y créer une plantation de cacaoyer.

Le sieur Kamara Goly, demeurant à Anoumaba, sollicite une concession à l'effet d'y créer une plantation de cacaoyers.

Le sieur Necker (Alfred)*, demeurant à M'Bato, sollicite une concession à l'effet d'y installer une culture vivrière et plus tard une plantation de palmiers à huile.

Le sieur Salvat (Marc François), demeurant à Sassandra, sollicite une concession à l'effet d'y installer une entreprise commerciale.

CÔTE-D'IVOIRE

La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 29 avril 1921)

— Par une lettre au président de la chambre de commerce de Grand-Bassam, M. le lieutenant-gouverneur Antonetti l'a informé des mesures qu'il compte prendre pour parer au danger que fait courir à la population le dépôt de quantités importantes de matières inflammables ou explosives, soit au wharf*, soit dans les maisons de commerce, par suite des approvisionnements en essence de pétrole et explosifs nécessités par le développement économique de la Colonie.

L'administration se propose donc de prendre un arrêté réglementant les dépôts de matières inflammables ou explosibles dans les centres urbains de Grand-Bassam, Abidjan et Bouaké, Une certaine quantité de ces matières sera tolérée dans les maisons de commerce pour la vente courante, le surplus devra être entreposé dans des bâtiments spéciaux à une certaine distance des agglomérations.

— Par une circulaire du 26 mars 1921, le lieutenant-gouverneur de la Colonie a rappelé aux exploitants forestiers* les dispositions des articles 21 et 23 (§ 1) de l'arrêté du 23 août 1912.

L'article 21 stipule que l' « autorisation d'exploiter est strictement personnelle ».

Le paragraphe 1^{er} de l'article 23 est ainsi conçu :

« Lorsque le titulaire du permis fera exploiter pour son compte, il devra remettre à son agent une commission régulière visée par le lieutenant-gouverneur.

Cette circulaire a été motivée par des incidents regrettables survenus sur certains chantiers dont la direction avait été confiée à des agents européens beaucoup trop jeunes et n'ayant aucune expérience coloniale, soit même à des agents indigènes.

— Par arrêté du lieutenant-gouverneur, est fixé à 5 % pour l'année 1921, le taux des droits à percevoir sur la valeur au lieu d'extraction de l'or extrait. Cette valeur sera calculée pour toute l'étendue de la Colonie à raison de 4 fr. 50 par gramme d'or obtenu par chloruration et à raison de 4 francs par gramme d'or obtenu par tous autres procédés.

CÔTE-D'IVOIRE

La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 12 août 1921)

— Par arrêté du 10 juin 1921, le service d'hygiène, règlementé par l'arrêté général du 4 février 1905 et l'arrêté local du 25 février 1905 est étendu à compter du 1^{er} juillet 1921 aux agglomérations suivantes : Azuretti, Petit-Paris, Niankoro, Tofesso, Moossou, et à toutes celles susceptibles de se créer le long de la nouvelle route de Grand-Bassam à Abidjan.

— En vertu d'un arrêté du 16 juin 1921, en vue de l'attribution aux cadres généraux ou spéciaux entretenus sur les budgets exécutés en Côte d'Ivoire, et au personnel des

cadres locaux européens communs, de l'indemnité de zone créée par le décret du 11 septembre 1920, les différentes localités ou cercles où cette indemnité sera payée, sont répartis de la façon suivante :

1^{re} zone. — Cercles : Odienné, Kong, Bondoukou, Ouorodougou, Tagouanas et Baoulé.

2^e zone. Cercles : Man, Haut-Sassandra, Gouros, N'Zi-Comoé, Indenié, Agnéby, Assime, Lagunes, Lahou, Bas-Sassandra, Bas-Cavally et Haut-Cavally.

3^e zone. — Villes de Bassam, Bingerville, Abidjan.

Le taux journalier de l'indemnité de zone est fixé comme suit pour l'année 1921 :

1^{re} zone : 5 francs.

2^e zone : 8 francs.

3^e zone ; 10 francs.

— Par arrêté du 16 juin 1921, est fixé à 5 % pour l'année 1921, le taux des droits à percevoir sur la valeur au lieu d'extraction de l'or extrait. Cette valeur sera calculée pour toute l'étendue de la Colonie à raison de 5 francs par gramme d'or.

— Le *J. O.* de la colonie du 30 juin 1921 publie des arrêtés portant création du cercle de Man, du cercle du Moyen-Cavally, et portant réorganisation du cercle d'Odienné

Ces arrêtés fixent les délimitations de ces cercles.

— Les nouveaux tarifs pour le nouveau bac à moteur d'Eloka applicables depuis le 15 juillet 1921 sont les suivants :

Automobile avec passagers ; 5 fr. ; motocyclette, 1 fr. 50 ; bicyclette avec conducteur, 1 fr. ; piéton, 0 fr. 50 ; bœuf, 2 fr. ; mouton, 0 fr. 50 ; porc, 0 fr. 50 ; charrette, 2 fr. ; abonnement pour 10 voyages en auto, 50 francs.

NOTA. — Lorsque, pour une cause quelconque, le moteur ne pourra fonctionner, le tarif à appliquer sera réduit de 50 %, sauf pour les piétons qui continueront à payer 0 fr. 50.

La vie économique

Les produits du cru de la colonie exportés pendant le mois de mai 1921 se décomposent ainsi :

Peaux de bœuf pour France, 1.001 ; peaux d'animaux sauvages pour France, 89 ; cire, 117 ; poissons secs, salés ou fumés pour l'étranger, 36.730 ; dents d'éléphants pour France, 61 ; maïs pour l'étranger, 2861 ; colas pour France), 566 ; pour les Colonies, 1.750 ; pour l'étranger, 1.225 ; fruits et grains oléagineux ; amandes de palmes pour France, 67.909 ; pour l'étranger, 482.249 ; fruits et grains oléagineux, coprah pour France, 280 ; café pour France, 130.219 ; cacao en fèves pour France, 1.181 ; piment et poivre de Guinée pour l'étranger, 1.026 ; huile de palme pour France, 294.876 ; pour l'étranger, 100.657 ; caoutchouc pour France, 3. 752 ; beurre de karité pour l'étranger. 566 ; bois d'ébénisterie (acajou) m.c. pour France, 1.293.504 ; pour l'étranger, 2.734.300 ; coton pour France kg., 9.354 ; kapok pour France, 78 ; piassava pour France, 140 ; pour l'étranger, 1.025 ; tissus du pays pour l'étranger, 1.020 ; nattes indigènes pour l'étranger, 618.

— Du 1^{er} janvier au 31 mai 1921, les recettes douanières se sont élevées à la somme de 3.724.232 fr. 31 en augmentation de 1.905.227 fr. 63 sur la période correspondante de 1920.

Du 1^{er} janvier -au 28 février 1921, les recettes du chemin de fer se sont élevées à la somme de 498.755 fr. 85 en augmentation de 140.301 fr. 45 sur la période correspondante en 1920.

Les Palmeraies de la Côte d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1921)

Ce n'est ni pour en démontrer l'existence ni pour en révéler la croissance à l'état spontané que je veux entretenir mes lecteurs du palmier à huile de la Côte d'Ivoire. Dans les *Annales coloniales* du 27 mai 1920, mon distingué collègue, M. E. Goude, nous a déjà complètement renseignés à ce sujet. En 1919, la culture des palmiers à huile donna 8.811.000 kg d'huile et 11.505.000 kg d'amandes de palme.

Je tiens à attirer l'attention sur les efforts de l'administration éclairée de M. le gouverneur Antonetti pour favoriser tout particulièrement cette culture et tendre à égaliser en Côte d'Ivoire la production du Dahomey.

Du 1^{er} janvier au 30 avril 1921, la Côte d'Ivoire a exporté 753.272 kg d'huile de palme dont 465-409 kg sur la France et 287.863 kg sur l'étranger et 1.566.546 kg d'amandes de palme, dont 976.713 kg sur la France et 589.833 kg sur l'étranger. Comme le fait remarquer le *Bulletin de renseignements de l'Agence économique de l'A. O. F.*, d'où sont tirés ces chiffres, le trafic des oléagineux avec l'étranger a bénéficié du rétablissement de la liberté du commerce d'exportation.

Il fallait surtout chercher à utiliser les cinquante millions de palmiers dont les fruits sont actuellement perdus sans profit pour personne. C'est ce à quoi M. Antonetti s'est attaché dès son arrivée à la Côte d'Ivoire, en orientant les travaux de la station agricole de Bingerville vers l'étude du palmier à huile.

Toutes les recherches dans cet ordre d'idées sont particulièrement secondées par l'Administration et M. Tessonnier, chargé par l'Institut colonial de Marseille (Section des Matières grasses) pourra facilement trouver pour cette Compagnie un terrain favorable à une plantation et tout d'abord à utiliser les emplacements où la grande forêt a disparu, ce qui éviterait les frais élevés d'abattage et de dessouchage.

Nous savons les services importants rendus par M. Tessonnier, directeur des Services agricoles de la Côte d'Ivoire, à la cause économique de la colonie et nous suivrons avec intérêt ses recherches.

D'ores et déjà, M. Antonetti avait demandé à M. Bervas, directeur d'Agriculture, un rapport sur l'état des palmeraies de la Colonie dont l'exploitation plus rationnelle devait accroître la production et les sauvegarder.

Les palmeraies du cercle de Lahou, sur lesquelles ont porté les études de M. Bervas, perdent les 9/10 de la fructification par suite de la négligence des indigènes et par l'abattage inconsidéré des palmiers pour obtenir le vin de palme.

Dans la subdivision de Fresco, on peut trouver sur 250 hectares, 40.000 palmiers près desquels on pourra cultiver des cacaoyers. Une petite usine de dix tonnes de capacité journalière s'alimenterait facilement dans l'agglomération Bouiko-Gradon-Dopoukro.

À Djiprinda, on peut disposer de 63.000 palmiers sans nuire aux intérêts des indigènes, ce que l'on doit avant tout considérer; comme le faisait remarquer M. E. Goude dans son article précité, du 27 mai 1920.

Dans la subdivision de Lahou, l'indigène abandonne la culture pour aller travailler dans les villes de Lahou, Abidjan et Bassam ; on peut y trouver 45.000 palmiers qui, en quelques années, atteindraient le chiffre de 100.000 et moyennant des dépenses réduites.

À Tiokosouko, une usine disposerait de 60.000 palmiers abandonnés par les indigènes.

Dans l'île Lauzoua, il y a 100.000 palmiers sur 500 hectares qui ne donnent actuellement que 400 tonnes d'huile. Il y a 150 hectares de palmeraie non exploités.

De ces études, on peut donc conclure avec M. Antonetti que, dès maintenant, les maisons qui ont de gros intérêts à la Côte d'Ivoire peuvent s'intéresser à la culture des palmeraies existantes sur les bases suivantes :

1° Demande d'une concession d'une palmeraie ;

2° Aménagement de la palmeraie naturelle et création d'une usine en vue de son exploitation.

Une usine créée, elle pourrait s'alimenter non seulement avec sa palmeraie, mais avec des fruits que lui vendraient les villages environnants ; l'usine pouvant tirer 16 à 18 litres d'huile propre et neutre de 100 kilogrammes de fruits dont l'indigène tire 9 à 10 litres d'une huile sale et acide pourrait lui donner de ses fruits plus qu'il ne tirerait de son huile en la fabriquant lui-même. On éviterait ainsi :

a.) La perte d'huile cru entraînaient les mauvaises méthodes de fabrication des indigènes. Il leur faut, tant pour leur consommation que pour la vente, environ 25.000 tonnes, ce qui représente autant d'huile jetée au fumier avec les tourteaux.

b.) La présence sur le marché d'huile de fabrication indigène chargée d'acides gras et qui ne trouvera plus d'acheteurs .quand elle devra concurrencer une huile propre.

c.) Au fur et à mesure de l'aménagement de la palmeraie naturelle, les palmiers trop grands, peu productifs, seront remplacés par des sélectionnés, mais en attendant que ceux-ci rapportent, l'exploitation de la palmeraie naturelle atténuerait, si elle ne les couvrait entièrement, les frais de la plantation ; elle permettrait de jeter, dès maintenant, en grande quantité, sur le marché, une huile industrielle et elle augmenterait, dans tous les domaines l'activité de la Colonie, en permettant de tirer parti d'une source de richesse jusqu'à présent à peine exploitée.

Pierre Valude,
député du Cher.

L'œuvre entreprise par M. Antonetti à la Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 21 novembre 1921)

Il est bien regrettable que le voyage du ministre des Colonies en Afrique occidentale française ait dû être écourté : M. Sarraut aurait vu en Côte d'Ivoire des choses intéressantes. Cette colonie, incontestablement la plus riche de notre domaine Ouest-Africain, mais à peu près inexploitée jusqu'à ce jour, est, en effet, en passe de prendre, sous la vive impulsion que lui donne son gouverneur, M. R. Antonetti, une évolution absolument remarquable.

M. Antonetti, en débarquant fin 1917 à la Côte d'Ivoire, s'empessa tout d'abord, après s'être rapidement rendu compte des magnifiques ressources de ce pays, d'établir un programme : programme de continuité de celui déjà réalisé par son prédécesseur, M. Angoulvant, mais considérablement élargi et tout d'expansion économique. Ce programme, il en poursuit depuis trois ans l'exécution avec une obstination, une énergie admirables, malgré toutes les difficultés et notamment la moins-value des recettes budgétaires due à la crise économique que sa colonie vient de traverser. Travailleur infatigable, d'un jugement très sûr, M. Antonetti approche du but qu'il s'est assigné.

Le principal objectif du gouverneur était d'améliorer les voies de communication de la Côte d'Ivoire, c'est-à-dire de faciliter les transports dans l'intérieur du pays et d'en réduire le plus possible le coût jusqu'au point d'embarquement.

Il vise également à faire de la Côte-d'Ivoire l'antichambre du Soudan. Enfin, parallèlement à l'amélioration des voies de communication, M. Antonetti poursuit la mise en valeur de sa colonie. Il veut faire tirer parti des richesses qu'elle possède et qui

restent pour les 9/10^e improductives : forêt extraordinairement belle et qui couvre plus de 100.000 kilomètres carrés ; importantes palmeraies à peu près inexploitées par les indigènes, terres riches où peuvent être cultivés avec succès cacaoyer, caféier, bananier, cocotier, cotonnier, céréales, etc., etc.

Nous ne pouvons entrer, dans le cadre restreint de cet article, dans tous les détails de l'œuvre entreprise par M. Antonetti. Nous ne ferons que résumer les efforts accomplis la-bas depuis 1918 : près de 2.000 kilomètres de routes ont été rendus automobiles ; 300 kilomètres sont construits suivant les règles de l'art, avec des ponts définitifs, et peuvent supporter, en toutes saisons, le passage de camions de 2 et 3 tonnes.

Sur ces routes circulent de nombreuses voitures automobiles qui drainent les produits riches vers les centres de la voie ferrée ou de la lagune. Les produits pauvres, les palmistes, les céréales, ne peuvent supporter des transports aussi coûteux et sont encore portés, pour la majeure partie, à tête d'homme.

Le portage est le grand fléau de la Côte d'Ivoire, car il nécessite une très grosse main-d'œuvre qu'on pourrait plus utilement employer à d'autres travaux ; il abrute les hommes qui s'y livrent. Aussi, M. Antonetti voudrait arriver progressivement à le supprimer ; les transports automobiles y contribuent déjà dans une certaine mesure, Mais c'est insuffisant, les produits de faible valeur ne pouvant, comme nous l'avons vu, utiliser ce mode d'évacuation. La traction animale n'est pas possible : les animaux de trait ou de bât ne vivent pas à la colonie ; M. Antonetti veut donc, en attendant mieux, organiser la traction humaine, mettre des charrettes à bras sur les routes construites, faire transporter par ces charrettes les produits actuellement portés à tête d'homme. Deux hommes pousseront aussi facilement 150 kg sur une charrette qu'ils en portent. 60. C'est donc une question extrêmement intéressante. Elle n'est cependant pas aussi facile à réaliser qu'elle apparaît à première vue : il faut trouver le véhicule pratique, solide et léger qui convient, puis habituer peu à peu l'indigène à s'en servir, ce qu'il ne paraît nullement désirer.

M. Antonetti fait, d'autre part, poursuivre activement, les travaux de percée du canal qui reliera la lagune de Lahou à la lagune Ebrié. Ces travaux seront achevés en 1922. Les vapeurs pourront alors passer d'une lagune dans l'autre, drainer vers Grand-Bassam ou Lahou les produits et les bois provenant de la région littorale sur une longueur de plus de 150 kilomètres.

À Grand-Bassam, à côté du vieux wharf qui menaçait ruine, le gouverneur fait construire en ce moment un wharf neuf*, assez puissamment outillé. Les travaux ont été retardés par suite des difficultés éprouvées pour recevoir le matériel commandé en France, sans quoi il serait déjà terminé. Un troisième wharf est envisagé à Néidi [Vridi], en face d'Abidjan, pour répondre aux nécessités croissantes du trafic. L'ensemble de ces wharfs pourra assurer un transit, importations et exportations, pouvant atteindre un million de tonnes et suffira, par suite, pendant plusieurs années, aux besoins du commerce et de l'industrie. Le jour où un port sera reconnu indispensable (on sait que la construction exige de 80 à 100.000.000 fr. de travaux), les wharfs auront vécu, mais ils auront rempli leur office.

Au point de vue voies ferrées, M. Antonetti est moins maître de la situation, les chemins de fer étant construits sur fonds d'emprunt, d'après un programme arrêté par le gouvernement général. Néanmoins, il a pu, dès 1902 [1920], décider ce dernier à faire reprendre sur une tranche de l'emprunt de 167 millions autorisé en 1913, les travaux de prolongement, au delà de Bouaké, de la ligne se dirigeant vers le nord. Une trentaine de kilomètres-ont déjà été achevés depuis un an. En outre, M. Antonetti a été assez heureux pour faire adopter à Dakar, après de vives controverses, le programme qu'il avait établi : prolongement de la ligne Abidjan-Bouaké vers le Mossi, qui sera placé presque complètement de ce fait dans l'hinterland de la Côte d'Ivoire, lui fournira en partie la main-d'œuvre dont elle manque : embranchement vers Sikasso-Koutiala-Mopti, voie incontestablement la plus courte pour accéder de ces régions à la mer ;

pour la Côte d'Ivoire même, embranchement partant de Dimbokro et s'arrêtant au fleuve Bandama, où aboutira tout un réseau de routes automobilables venant de la région ouest et nord-ouest de la colonie. Ces différents chemins de fer sont prévus au programme général d'emprunt de M. Sarraut.

Signalons également, au nombre des travaux importants entrepris en Côte d'Ivoire, le transfert du chef-lieu de Bingerville à Abidjan, transfert décidé et dont l'exécution est commencée. Il aura pour effet de mettre le gouvernement à portée du commerce et de faire d'Abidjan une des plus jolies villes de la côte d'Afrique.

M. Antonetti ne s'intéresse pas moins à toutes les entreprises commerciales, industrielles ou agricoles qui relèvent de l'initiative privée, mais qu'il encourage, qu'il stimule dans toute la mesure qui lui est possible : ce sont les exploitations forestières, dont il facilite les recrutements de main-d'œuvre, les palmeraies, qu'il s'efforce de faire mettre en valeur ; la culture du cacaoyer, qu'il fait développer ; les cultures vivrières dont il fait doubler les superficies pour éviter le retour de famines qui déciment la population ; les produits commerciaux (huile de palme, notamment), dont il recherche l'amélioration de la qualité ; enfin, c'est l'indigène surtout qu'il voudrait voir progressivement évoluer, la mortalité qu'il voudrait voir diminuer par une meilleure alimentation, par un peu plus de confort dans l'habitation et le vêtement. La politique qu'il suit à ces divers points de vue, pour être exempte de brutalité envers l'indigène, est excessivement ferme.

On voit, par ce court aperçu, qu'il s'agit pour la Côte d'Ivoire d'une œuvre qui apparaît comme formidable étant donné les moyens dont dispose la colonie pour la réaliser. C'est la main-d'œuvre surtout qui manque, pour tous les travaux entrepris, de même que pour les exploitations forestières ou agricoles.

La population est très clairsemée et trop insuffisante pour tirer parti des seules richesses existantes : à plus forte raison pour en créer de nouvelles. M. Antonetti s'en rend parfaitement compte et ne néglige rien pour attirer des travailleurs étrangers dans la zone littorale. Il voudrait non seulement les attirer, mais les fixer, leur donner des terres, leur faire aménager et exploiter une partie de ces immenses palmeraies qui peuvent faire la fortune de la colonie, multiplier par eux les cacaoyers auxquels s'intéressent trop peu les collectivités indigènes.

Qu'on y réfléchisse, l'œuvre entreprise par M. Antonetti est magnifique. Elle dépasse le cadre de la Côte d'Ivoire. Il est difficile de la juger actuellement, ses conséquences n'apparaissent pas encore suffisamment : elles apparaîtront bientôt et on appréciera, comme il convient, à ce moment-là, toutes les qualités du remarquable administrateur qui préside depuis trois ans aux destinées de la colonie.

Ernest Haudos,
député de la Marne,
président de la Commission

Retour de M. Antonetti, gouverneur de la Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 13 février 1922)

M. R. Antonetti, gouverneur de la Côte-d'Ivoire, vient de rentrer en France par le *Tchad*, des Chargeurs Réunis, après un séjour de deux ans et demi dans la colonie.

Malgré les circonstances défavorables, liquidation de l'après guerre, crise économique mondiale, un gros effort dont les résultats commencent à se faire sentir a pu être accompli pour constituer l'outillage de la colonie. Un canal de 16 kilomètres de long reliant deux réseaux de lagune et auquel on travaillait depuis quatre ans va être ouvert. Les travaux du nouveau wharf de Bassam*, long de 216 mètres, se poursuivent

activement et il sera achevé en juillet. On commence la construction des magasins et de voies qui permettront d'obtenir un rendement de 700 tonnes par jour.

Le transfert du chef-lieu à Abidjan, décidé au cours du voyage de M. le gouverneur général Merlin et consacré par le programme Sarraut, est commencé. L'hôtel des Postes d'Abidjan vient d'être achevé, plusieurs immeubles sont en voie d'achèvement et un million 1/2 doivent être dépensés en 1922 pour y agrandir les installations du chemin de fer*, devenues insuffisantes.

Les travaux du chemin de fer* destiné à ouvrir aux régions riches du Soudan la route la plus courte vers la mer sont poussés activement et on espère poser cent kilomètres de voie en 1922, ce qui conduirait le rail au delà de Katiola, à 400 kilomètres de la mer. Ce chemin de fer, qui modifiera complètement la vie économique de plusieurs millions d'indigènes, est impatientement attendu en Haute-Volta et M. le député Barthélémy, délégué élu de cette colonie, rapporteur du programme Sarraut, qui est venu étudier la question sur place, a déclaré qu'il s'emploierait activement à hâter la construction d'une voie ferrée dont l'importance n'est plus aujourd'hui contestée par personne.

La mission parlementaire déléguée par la Commission coloniale de la Chambre et composée de MM. Valude, Barthélémy et Proust a été particulièrement bien accueillie en Côte-d'Ivoire.

Tous, fonctionnaires et commerçants, européens et indigènes ont été heureux de prendre contact avec la mission parlementaire. Ils ont vu là une marque tangible de l'intérêt que le pays porte aujourd'hui à ses colonies. Ils ont été heureux que des représentants de la nation viennent étudier sur place les problèmes coloniaux, espérant que cela mettra fin au long malentendu qui a trop souvent existé entre coloniaux et métropolitains sur la politique à suivre et les méthodes à employer.

La mission parlementaire a été surprise des résultats obtenus dans ce pays dont la pacification fut achevée en 1915 et où l'on a pu, en quelques années, grâce à une politique ferme, mais bienveillante, passer du stade de l'obéissance imposée à celui de l'obéissant acceptée. Elle n'a pas été moins surprise de pouvoir faire 1.400 kilomètres en automobile sur des routes créées en quelques années en pleine forêt équatoriale et qui sont appelés à jouer un rôle économique et politique considérable en permettant la suppression du portage humain, plaie de cette colonie qui n'a ni animaux de bât ou de trait.

Par ailleurs la situation de la Côte-d'Ivoire est excellente au point de vue politique, économique et financier et elle a supporté sans en souffrir trop gravement la crise économique de 1921.

Cette colonie est en train de prendre le premier rang parmi nos possessions de l'Ouest-Africain. Elle le doit non seulement à ses richesses, mais aussi au fait qu'elle a eu la fortune heureuse d'avoir eu successivement comme gouverneurs trois hommes de premier plan : MM. Clozel, Angoulvant et Antonetti, dont chacun a continué de l'œuvre de ses prédécesseurs tout ce que le temps n'avait pas rendu caduc.

M. Antonetti compte s'occuper activement en France des questions intéressantes de la Côte-d'Ivoire, où il a l'intention de retourner à la fin de 1922 pour continuer l'exécution du grand programme de travaux en cours.

LA CÔTE-D'IVOIRE S'ORGANISE

L'OUTILLAGE DE LA COLONIE SE CRÉE
(*La Dépêche coloniale*, 14 février 1922)

Le transfert du chef-lieu à Abidjan est maintenant commencé

Bingerville, 23 janvier. — M. Antonetti, gouverneur de la Côte-d'Ivoire, vient de quitter la colonie pour rentrer en France par le *Tchad*, des Chargeurs réunis, après un séjour de deux ans et demi dans la colonie.

Malgré les circonstances défavorables, liquidation de l'après-guerre, crise économique mondiale, un gros effort, dont les résultats commencent à se faire sentir, a pu être accompli pour constituer l'outillage de la colonie. Un canal de 16 kilomètres de long, reliant deux réseaux de lagune et auquel on travaillait depuis quatre ans, va être ouvert. Les travaux du nouveau wharf de Bassam, long de 216 mètres, se poursuivent activement et il sera achevé en juillet. On commence la construction des magasins et de voies qui permettront d'obtenir un rendement de 700 tonnes par jour.

Le transfert du chef-lieu à Abidjan*, décidé au cours du voyage du gouverneur général Merlin, et consacré par le programme Sarraut, est commencé. L'hôtel des postes d'Abidjan vient d'être achevé, plusieurs immeubles sont en voie d'achèvement et un million et demi doivent être dépensés en 1923 pour y agrandir les installations du chemin de fer, devenues insuffisantes.

Les travaux du chemin de fer destiné à ouvrir aux régions riches du Soudan la route la plus courte vers la mer sont poussés activement et on espère poser 100 kilomètres de voie en 1922, ce qui conduirait le rail au delà de Katinia, à 400 kilomètres de la mer. Ce chemin de fer, qui modifiera complètement la vie économique de plusieurs millions d'indigènes, est impatientement attendu en Haute-Volta.

La mission parlementaire, déléguée par la commission coloniale de la Chambre, et composée de MM. Proust, Valude et Barthélemy a été particulièrement bien accueillie en Côte-d'Ivoire.

Tous, fonctionnaires et commerçants, européens et indigènes, ont été très heureux de prendre contact avec la mission parlementaire. Ils ont vu là une marque tangible de l'intérêt que le pays porte aujourd'hui à ses colonies. Ils ont été heureux que des représentants de la nation viennent étudier sur place les problèmes coloniaux, espérant que cela mettra fin au long malentendu qui a trop souvent existé entre coloniaux et métropolitains sur la politique à suivre et les méthodes à employer.

La mission parlementaire a été surprise des résultats obtenus dans ce pays dont la pacification fut achevée en 1915, et où l'on a pu, en quelques années, grâce à une politique ferme, mais bienveillante, passer du stade de l'obéissance imposée à celui de l'obéissance acceptée. Elle n'a pas été moins surprise de pouvoir faire 1.400 kilomètres en automobile sur des routes créés en quelques années en pleine forêt tropicale et qui sont appelées à jouer un rôle économique et politique considérable, en permettant la suppression du portage humain, plaie de cette colonie qui n'a ni animaux de bât ou de trait.

Par ailleurs, la situation de la Côte-d'Ivoire est excellente au point de vue politique, économique et financier et elle a supporté, sans en souffrir trop gravement, la crise économique de 1921.

LA CÔTE-D'IVOIRE

LA PÉRIODE DE CONQUÊTE (*La Dépêche coloniale*, 17 février 1923)

La Côte-d'Ivoire est, à l'heure actuelle, une des colonies dont on doit s'occuper. Ses bois, l'avenir que lui assure la continuation de son chemin de fer qui deviendra la grande voie d'évacuation du Soudan, la mettent au premier plan et justifient la série d'articles que nous allons lui consacrer.

Sans parler des croisières dieppoises qui firent connaître le pavillon français dès 1364, sans parler des comptoirs parfois prospères que nos aïeux ont créés sur la Côte de Guinée (notamment à Assinie vers la fin du XVII^e siècle), notre établissement politique à la Côte-d'Ivoire ne date que de la monarchie de juillet. En 1832, 1838, 1843, Fleurot de l'Angle et Bouët-Willaumez surtout, au cours de leurs visites, par des ententes avec les chefs indigènes, obtinrent de réserver à l'influence française les régions de Bassam, d'Assinie et de Dabou. En 1815, Baudin, dans les mêmes conditions, nous assurait la région de Sassandra. et une convention franco-anglaise du 29 mai 1815 consacrait notre expansion.

L'œuvre ne fut pas abandonnée par l'Empire : le grand Faidherbe, en 1853, érigea le fort de Dabou qui subsiste encore et en 1868, notre protectorat était accepté par les indigènes de Béréby, non loin du Cavally.

Malheureusement, les désastres de 1870 nous forcèrent à évacuer nos établissements, mais en réservant nos droits, car nous laissions la garde de notre pavillon et de nos intérêts à un actif commerçant de La Rochelle, Verdier, qui possédait des comptoirs prospères à Bassam et à Assinie et qui fut nommé résident de France.

Cette situation devait durer douze ans. Ce n'est, en effet, qu'en 1883 que nos postes de Grand-Bassam, Assinie et Tanou furent réoccupés. Ils étaient alors comptés dans les « dépendances du Sénégal » jusqu'à la création (1889), des Rivières du sud dont le chef-lieu était Konakry.

*
* *
*

Cette année 1889 marque une date mémorable dans l'histoire de notre colonie : le 20 mars, à midi, le capitaine Binger arrivait à Grand-Bassam ayant terminé sa formidable exploration de la boucle du Niger. Il rapportait cette impression prophétique que : « La voie commerciale la plus importante de nos nouvelles possessions est jalonnée par le Comoé, Kong, Bobo-Dioulasso et Dienné, et pour y accéder, les voies les plus rationnelles ont leur origine au golfe de Guinée ». Virtuellement la Côte-d'Ivoire était née et son avenir était fixé.

En réalité, la colonie ne devint autonome et ne reçut son nom actuel que le 10 mars 1893. Son premier gouverneur fut Binger.

Lors de sa fondation, la Côte-d'Ivoire ne comprenait que quelques postes isolés les uns des autres et dont l'action ne s'exerçait que sur quelques kilomètres carrés, soit au bord de la mer (Assinie, Bassam, Lahou, Sassandra, Béréby), soit sur la lagune Ebrié (Dabou) ou le Comoé (Bettié). Mais le gouverneur Binger s'attacha à délimiter aussitôt le territoire réservé à la nouvelle colonie. Dès 1892, des conventions fixèrent nos frontières vers la Gold-Coast et vers le Libéria.

Alors, on entreprit la pénétration de la forêt. Si, sur la côte ouest, les tentatives échouèrent d'abord, deux percées, jalonnées de postes, unirent la côte à la région soudanaise par le bassin du Comoé d'abord, puis par le Baoulé.

La prise de Samory (29 septembre 1898) ayant assuré la pacification du Soudan, celui-ci fut partagé le 17 octobre 1899 entre les colonies du groupe, et la Côte-d'Ivoire reçut ses limites actuelles.

Notre possession formait alors un vaste quadrilatère dont la partie Nord était seule administrée, ainsi qu'une zone de 50 kilomètres à l'est en bordure de la frontière anglaise, une autre à peine plus large le long de la mer et, au centre, la route et les postes de Baoulé.

Restait à explorer toute la région forestière du Centre et de l'Ouest : on se mit à l'œuvre avec une ténacité inlassable. Les artisans de cette pénétration furent légion et si grand fut le nombre de ceux qui succombèrent à la tâche qu'il n'est pas possible de

citer le nom même de ces derniers, dont les tombes mêlées à celles de leurs cadets de la période de pacification jalonnent les progrès de notre expansion.

*
* * *

Par ailleurs, la liaison des bassins du Comoé et du Bandama était assurée par la création du cercle N'Zi-Comoë, puis par la fondation du poste d'Adzopé (1908).

Dans la partie Ouest, s'il n'était pas question encore d'établir une administration régulière, les explorations se poursuivaient activement. Les plus importantes visaient à relier la côte à la région des savanes : mission Thoman, de Sassandra à Séguéla (1903) ; missions Hostain-d'Ollone (1900) et Joulia (1906 et 1908), le long du Cavally. D'autre part, la pénétration des Gouros et du Haut-Sassandra était entreprise par le commandant Chasles (1907) et la colonne Metz (1908).

Pendant cette période la colonie s'organisait : la capitale était transportée de Bassam à Bingerville dont le climat était plus favorable. Le port de Bassam était doté d'un wharf qui supprimait en partie les inconvénients de la barre et devenait un facteur important du développement économique. D'autre part, le chemin de fer partant d'Abidjan atteignait Dimbokro. Partout où nos postes jalonnaient les routes, celles-ci, améliorées et sûres, permettaient à d'innombrables caravaniers d'apporter aux factoreries de la Côte, les produits des régions les plus lointaines : caoutchouc et bœufs du Soudan surtout. En même temps l'administration s'affirmait, la justice, l'aliénation des terres domaniales, l'exploitation des richesses minières et forestières étaient réglementées. La jeune colonie permettait tous les espoirs.

Cependant, « notre installation demeurait précaire, le progrès économique de la colonie, l'exploitation de ses richesses étaient entravés, les parties insoumises formant comme une barrière infranchissable entre le Haut Pays et la mer. » (Angoulvant : *Pacification de la Côte-d'Ivoire.*)

La reconnaissance complète de ce pays difficile et peuplé d'indigènes farouches s'imposait et la conquête était nécessaire. Ce fut l'œuvre de M. le gouverneur Angoulvant.

D'ailleurs, des révoltes graves se produisirent le 16 juin 1909, les Akoués, tribu du Baoulé, tentent d'assassiner leur administrateur et si la répression avait tardé, une insurrection générale était à craindre. Une colonne forte de cinq compagnies sous les ordres du commandant Noguès rétablit la sécurité. Mais à peine elle avait terminé ses opérations qu'elle est appelée par un soulèvement plus grave encore, celui des Abbeys sur la ligne même du chemin de fer, qui faillit être coupée (janvier-avril 1910). Puis ce furent les N'Gbans (mai-juillet 1910), les Agbas (juillet-septembre 1910) les Ouellés (août-décembre 1910) qu'il fallut réduire par la force car l'insurrection avait enflammé une grande partie du pays Baoulé.

*
* * *

La conquête fut dure, et jusqu'à la fin de 1913, il fallut user de la force.

Puis, nos postes étant solidement installés partout, s'ouvrit une période d'action plus lente sans doute, mais militaire encore, et d'occupation rationnelle. pendant deux ans, il fallut fouiller la forêt, réduire un à un les petits groupes de dissidents, et ce n'est qu'en 1915 que le pays put être considéré comme pacifié. La Côte-d'Ivoire cessait d'être une simple possession, elle devenait une colonie mais aussitôt, elle avait à faire face aux multiples obligations que lui créait la Grande Guerre. Ce lui fut l'occasion de montrer sa vitalité. Malgré les difficultés de toutes sortes, malgré le manque de bateaux pour exporter ses produits, malgré la pénurie du personnel administratif, réduite plus de

moitié, elle a pu envoyer aux armées près de 25.000 recrues et fournir à la métropole : 28.018 tonnes d'huile de palme, 23.878 t. de graines oléagineuses, palmistes, ricin, etc., 508 tonnes de coton et en plus fournir à la France et à ses alliés, 124.000 tonnes de bois.

LA CÔTE-D'IVOIRE

APERÇU GÉOGRAPHIQUE (*La Dépêche coloniale*, 8 juin 1923)

Nous reprenons, après une assez longue interruption, la série d'études sur la Côte-d'Ivoire dont nous avons commencé la publication.

Nous donnerons régulièrement un article illustré par semaine, traitant successivement de la question des races indigènes, de l'assistance médicale, de la politique économique, de la politique des routes, etc.

La Côte-d'Ivoire, qui développe environ 550 kilomètres de côte et pénètre jusqu'à 630 kilomètres dans la boucle du Niger, couvre 312.000 kilomètres carrés, les trois cinquièmes de la superficie de la France.

La seule frontière naturelle est le rivage du golfe de Guinée, qui, fréquenté depuis des siècles par les navigateurs, fit classer les territoires dont il eut dû ouvrir l'accès, parmi les « terres inhospitalières », parce qu'il est défendu par la barre. Ce phénomène, dont le triple rouleau déferle sans arrêt, a rendu difficiles et même dangereux les débarquements, jusqu'au jour où la construction du wharf de Bassam a ménagé une porte sur le pays.

*
* * *

À l'Est et à l'Ouest, la Côte-d'Ivoire est limitrophe de la colonie anglaise de Gold-Coast, et de la république libre de Libéria. D'abord marquées près de la côte par des fleuves (le Tancé et le Cavally), les frontières en abandonnent bientôt le cours, pour couper le pays suivant une ligne idéale, se dirigeant vers le Nord.

Au Nord et au Nord-Ouest, la colonie se soude à ses sœurs, Haute-Volta, Guinée, dont elle n'est séparée que par une ligne purement conventionnelle, tracée suivant les nécessités du moment, lors du partage de l'immense territoire de l'ancien Soudan français en 1899.

Cette frontière est restée purement administrative, économiquement parlant, la plus grande partie de la Haute-Volta et une notable portion du Soudan dépendant de la Côte-d'Ivoire, dont les marchés ont de tous temps attiré les caravanes soudanaises et que son outillage son port et son rail font réellement, à l'heure actuelle, la porte de la boucle du Niger.

Le système géographique de la Côte-d'Ivoire est presque insignifiant : des ondulations plus ou moins larges, des plateaux avec alternance de collines et de dépressions marécageuses, quelques massifs isolés dont le seul important se trouve à l'Ouest, près de la frontière libérienne et guinéenne.

*
* * *

De nombreux cours d'eau arrosent largement la colonie ; les fleuves importants sont :

Le Comoé (750 km.), qui prend sa source en Haute-Volta et tombe dans la mer à Bassam.

Le Bandama (800 km.), né près de Korhogo et qui grossi de ses deux affluents. la Marahoué et le N'Zi, débouche à Lahou.

Le Sassandra (550 km.), qui relie au petit port de ce nom la région de Beyla en Haute-Guinée.

La Cavally (400 km.), dont le cours inférieur nous sépare du Libéria.

Chacun de ces fleuves reçoit une infinité d'affluents et de sous-affluents qui drainent les eaux pluviales.

Ainsi le régime hydrographique présente une régularité parfaite et, à ne considérer que la carte, on serait tenté de voir, dans ces fleuves parallèles, de commodos voies de pénétration vers le Haut-Pays. Il n'en est rien, car ils ne sont accessibles aux petits vapeurs que sur les 60 ou 70 kilomètres de leur cours inférieur.

Au delà, ils présentent une série de biefs plus ou moins courts, séparés par des seuils dont les plus importants, en resserrant le fleuve, en le précipitant à travers des chaos de roches forment des « rapides ».

La navigation en pirogue est donc seule permise, encore est-elle souvent difficile et parfois impossible.

De plus, les fleuves africains sont sujets à des alternatives de disette d'eau et de crues formidables. Pendant l'hivernage, l'imperméabilité du sol et la violence des pluies, en s'opposant à l'infiltration, accumulent les eaux dans les dépressions et provoquent de larges débordements. Les zones d'inondation dépassent parfois plusieurs kilomètres.

Mais, soumises à ce régime de ruissellement, sans sources véritables et permanentes, les rivières et les fleuves mêmes, dans leur cours supérieur se réduisent, pendant la période de sécheresse, à de minces filets d'eau.

Le système hydrographique est heureusement complété par un chapelet de lagunes dont la superficie dépasse 2.000 kilomètres et dont les fonds permettent presque partout la navigation des petits vapeurs. Elles sont formées par une sorte de rectification du rivage, jadis découpé. La barre et un courant ouest-est, en combinant leur action, ont par des apports de sable créé un cordon littoral, qui, en imposant une barrière à l'Océan, a transformé en lacs les anciennes baies.

À l'origine, une lagune unique s'étendait de Fresco à Assinie, mais à l'époque des crues les apports limoneux des fleuves ont provoqué à l'est de leur embouchure des compléments marécageux et, lors de notre installation, les quatre lagunes, Aby, Ebrié, de Lahou et de Fresco, étaient séparées les unes des autres par des zones désertiques, couvertes de palétuviers entremêlés de raphia et de plantes aquatiques.

L'industrie de l'homme est en train de réparer l'erreur de la nature. Pour favoriser l'exploitation des magnifiques palmeraies qui couvrent les rives et pour réaliser tous les avantages de cette remarquable voie de communication naturelle, la jonction des lagunes a été entreprise. Déjà, un canal de 16 kilomètres, profond de 2 m. 40, relie la grande lagune Ebrié, cœur de la colonie (puisqu'elle elle baigne Bassam, le port, Bingerville et Abidjan, la capitale de demain, en même temps que l'origine du rail) à celle de Labou. et un chenal permet d'aller en pirogue de ce dernier point jusqu'à Fresco.

*

* *

Cette vue rapide sur les conditions physiques de la Côte-d'Ivoire fait comprendre pourquoi il ne saurait être question de diviser la colonie, suivant les bassins de ses fleuves.

En fait, elle se partage naturellement en trois régions : lacunaire et côtière, forestière et présoudanaise.

La région côtière et lacunaire, où la navigation maritime et fluviale multiplie les facilités d'un transport peu coûteux, est occupée si l'on peut dire par une immense palmeraie qui borde le rivage de la mer de bout en bout, sur une profondeur moyenne de 60 kilomètres. En outre, les tentacules des innombrables arroyos qui se déversent dans les lagunes et les fleuves en leur partie flottante, a permis dès longtemps, d'attaquer les premières zones de la grande forêt et de lui arracher des spécimens de ses essences précieuses qui ont fait soupçonner ses richesses, avant même que la mise en œuvre de moyens industriels en ait autorisé l'inventaire et l'exploitation.

Il ne faut pas oublier non plus que depuis 1909, sous l'impulsion vigoureuse de l'administration, de belles cacaoyères ont été créées partout, de sorte que cette région lacunaire tend à présenter l'aspect d'une mosaïque de palmeraies et de cacaoyères.

*
* *
*

La région sylvestre proprement dite, moins favorisée que la première et d'accès plus difficile, ne représente pas moins de 100.000 kilomètres carrés et sa lisière court parallèlement à la Côte, à environ 300 kilomètres de celle-ci.

Là, s'épanouit toute la luxuriance de la flore tropicale ; les géants au tronc lisse et majestueux, poussent leurs dernières frondaisons jusqu'à soixante mètres du sol et leurs branches maîtresses en sont encore à trente ou quarante mètres. C'est parmi ces géants que se rencontrent les magnifiques acajous et les autres bois précieux, qui font la gloire de notre colonie. Sous leur protection, se presse toute une végétation arborescente, dont l'intérêt n'est pas moins grand, puisqu'on y distingue le *fontumia elastica*, qui fut, il y a vingt ans, une richesse, et le colatier surtout, fortune des habitants de la zone septentrionale.

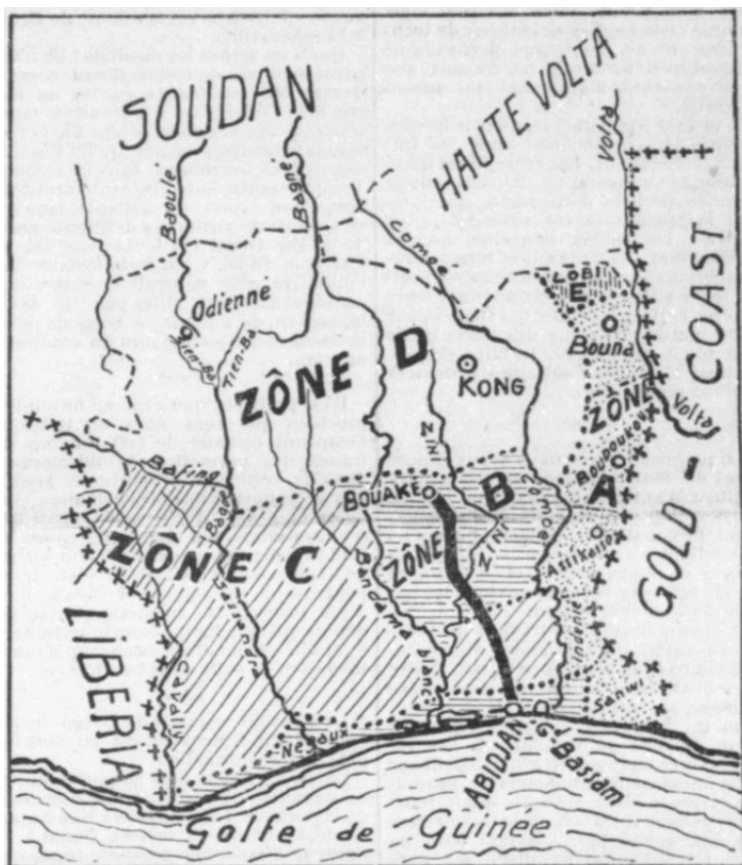
Cet immense domaine forestier, traversé du sud au nord par le rail, et sillonné, de plus en plus, par des routes carrossables et des voies Decauville, nous livre peu à peu ses trésors naturels, tandis que la culture en crée chaque jour de nouveaux, par le développement rapide des plantations de cacaoyers qui trouvent là une terre d'élection et prospèrent merveilleusement.

Enfin, tout le Nord de la colonie forme la région présoudanaise, où la forêt a disparu mais où les boqueteaux sont nombreux, où les rives des cours d'eau sont bordées de végétation dense et où les larges ondulations de la plaine se couvrent de hautes herbes dès les premières pluies. Pays de transition entre la forêt tropicale et les savanes ensoleillées de la boucle du Niger, pays où déjà sont nombreux les peuplements de karité et les champs de coton et dont certaines zones sont favorables à l'élevage.

*
* *
*

Le climat de la Côte-d'Ivoire est caractérisé par l'égalité de la température, qui ne varie guère qu'entre 20 et 30° et par l'état hygrométrie extrêmement élevé. En effet, l'humidité relative moyenne est, sur la côte, de 80 à 95, atteignant parfois 98, presque la saturation. À la lisière nord de la forêt, elle oscille encore autour de 75 et même à Korhogo, près de la frontière du Soudan, la moyenne dépasse 60. Cet état de l'atmosphère, très pénible à l'Européen, est par contre un merveilleux facteur de richesse par la vitalité qu'il donne à la végétation.

LA CÔTE-D'IVOIRE
 LES RACES INDIGÈNES
 (La Dépêche coloniale, 15 juin 1923)



Au recensement de juillet 1921, la Côte-d'Ivoire comprenait 1.545.680 habitants, ainsi répartis :

Européens (dont 728 Français)	835
Originaires	308
Indigènes sujets étrangers	2.749
Indigènes sujets français	1.541.788

Les Européens habitent surtout les villes du littoral.

Le principal centre européen est Abidjan* (5.371 habitants dont 164 Européens) ; puis viennent Bassam* (7.370 habitants dont 124 Européens) ; Bingerville* (751 habitants dont 75 Européens).

Il en est de même pour les originaires et les indigènes sujets étrangers, venus principalement de la Gold-Coast à l'est et du Libéria à l'ouest.

La densité de la population moyenne de la Côte-d'Ivoire est de cinq au kilomètre carré. Cette densité est très variable. Dans les régions du Cavally et du Bas-Sassandra, elle descend à moins de 1 pour atteindre 40 dans la subdivision de Béoumi.

Au point de vue ethnographique, les indigènes sont répartis en sept grandes familles ethniques d'importance variable, qui sont les suivantes :

Famille Agni-Ashanti	410.736
Famille Koua-Koua	137.452
Famille Kroumen	293.386

Ces trois grands groupes peuplent toute la partie Sud-Ouest de la colonie jusqu'au sixième degré nord, le Centre et la partie Sud-Est jusqu'au huitième degré.

Toute la région centrale de l'Ouest est habitée par la famille dan-gouro : 209.262 individus répartis entre les sixième et huitième degrés nord. Enfin, les régions du Nord, au-dessus du huitième degré, sont habitées par les indigènes des familles :

Mandé	188.633 habitants
Senoufo	248.346 habitants
Voltaïque	53.973 habitants

Ces derniers dans l'angle nord-est de la colonie.

Si cette division en famille ethnique correspond aux caractéristiques de chaque race, elle ne tient pas un compte suffisant de l'évolution de chacune d'elles, ni des caractères que ces races ont pu acquérir par suite du milieu où elles vivaient, ou des événements politiques qui ont pu brasser des masses de populations amorphes.

L'on peut plus justement distinguer cinq zones en Côte-d'Ivoire à ce point de vue.

*
* * *

1° Zone A. — Le long de la frontière Est de la colonie ont existé autrefois des royaumes noirs dont les chefs avaient un pouvoir religieux autant que laïque. Ce sont les royaumes du Sanwi, de l'Indénié, d'Assikasso, de Bondoukou et de Bouna. La frontière coupe en deux le groupement ethnique agnis et de nombreuses affinités de famille et d'intérêt existent entre les populations des deux côtés de la frontière.

Dans cette région, il existe des chefs ayant une réelle autorité que la politique suivie a toujours cherché à renforcer. Les habitants de cette région sont industriels, ils savent tisser des pagens bien dessinés, sculptent habilement des meubles en bois et travaillent l'or pour en faire des bijoux fort curieux.

*
* * *

2° Zone B. — Comprend des populations intelligentes assez évoluées, soit par elles-mêmes (Baoulés), soit au contact des Européens, tels que les Ebriés, les Neyaux de Sassandra, les Kroumens de Tabou. Ces populations sont émigrées jadis et sont venues, soit de l'Est comme les Baoulés, soit chassées de leur habitat primitif par des invasions venues du Nord. Ces populations n'ont ni chefs, ni cadres sociaux. Elles manquent

d'énergie et sont incapables de faire seules l'effort nécessaire pour se défendre contre la famine. Elles cherchent à échapper à toute contrainte en vivant dispersées au fond de la brousse par tous petits campements comprenant quelquefois quatre individus seulement. L'une des tâches qui s'est offerte à l'administration a été de rassembler ces poussières de peuplades pour leur permettre d'intensifier par leur groupement, l'effort nécessaire à une vie meilleure.

Le Baoulé est le pays des mines d'or. Il existait jadis de nombreux esclaves soudanais dans le pays, vendus par Samory et d'autres tyranneaux indigènes de moindre envergure, contre des fusils et de l'or. Notre domination a libéré tous ces malheureux dont la plupart sont retournés dans leur village d'origine.

Il existe bien des chefs nominaux à caractère religieux chez les Baoulés, mais ils n'ont presque aucune autorité. Ce sera une œuvre de longue haleine que de leur donner un prestige réel.

*
* * *

3° Zone C. — comprend toute la grande forêt de la Côte d'Ivoire. Les misérables populations de ces régions sont au dernier degré de la sauvagerie. Des cas de cannibalisme ont été relevés à Man il y a quelques années à peine. Ce sont des populations de forêts vivant de la forêt, c'est-à-dire fort mal, de racines, de palmistes, et de vin de palme. La viande est rare et c'est une grande fête que la curée d'un éléphant ou d'un hippopotame. M. le docteur Louys décrit ainsi la curée chez une tribu de l'Ouest :

« Les indigènes consomment, sans inconvénients, la viande de chasse abattue à coups de flèches empoisonnées. Ils consomment également la viande en plein état de putréfaction. Ils ont une prédilection marquée pour le contenu intestinal. Moins arrières que leurs voisins du Sud, ils ne le consomment pas, mais en extraient le jus qu'ils boivent avec avidité. Ce qu'ils ne peuvent boire est mis à part pour constituer une sauce succulente pour les repas de gala et les fêtes de famille. Il faut avoir vu les indigènes à la curée, les hommes pressurant amoureusement les matières fécales au-dessus de leur bouche ; les femmes, ressortant du ventre de l'éléphant mort, couvertes d'excréments des pieds à la tête, et environnées de bleus essaims de mouches, qui leur disputent ce qu'il y a de plus répugnant dans l'animal. »

Des gens ainsi alimentés et vivant dans les ténèbres de la grande forêt ne peuvent avoir qu'une mentalité appropriée, caractérisée par la défiance, la sauvagerie, la férocité.

Chez ces peuplades, tout est à faire. Il faut grouper les gens par villages, les obliger à y rester, puis à maintenir ces villages propres, les obliger en même temps à cultiver pour qu'ils puissent se nourrir de choses saines, leur constituer un troupeau.

Mais ces résultats demandent, pour être maintenus, une grande persévérance de l'autorité administrative. Il faudra de longues années encore d'une bienfaisante contrainte pour donner à ces races arriérées le besoin d'un abri, le souci d'une alimentation régulière et leur permettre d'apprécier enfin par un usage suffisamment long les bienfaits d'un gîte confortable et d'une alimentation saine.

*
* * *

4° Zone D. — C'est la région soudanaise de la Côte-d'Ivoire. Elle comprend les populations mandés et senoufos. C'est la région des savanes lumineuses et claires. Les

populations y sont organisées depuis longtemps avec des chefs respectés et obéis. L'action administrative s'y exerce facilement et le développement de la richesse y suit une progression rapide. Les commerçants mandés, dits dioulas, sont fort habiles. Ils sont l'âme du commerce soudanais et descendent les bœufs et le sel des régions du Nord pour aller les échanger contre les colas de la forêt.

*
* * *

5* Zone E. — Le pays Lobi, où vivent quelques milliers d'indigènes jamais pacifiés. Les Lobis restent farouchement isolés dans leurs villages perchés sur des pitons rocheux et dont les cases serrées les unes contre les autres forment comme des petites forteresses difficiles à réduire. Habiles tireurs à l'arc, ils vivent de chasse et d'un peu de culture. Ils sont actuellement tout à fait en dehors du mouvement de civilisation et de progrès qui entraîne la colonie.

Les situations différentes des races indigènes conditionnent notre politique vis-à-vis de nos protégés. Notre action administrative s'exerce par des degrés variés et va d'un protectorat atténué dans les régions du Nord à l'administration directe dans les régions forestières. Mais partout, l'administrateur est le guide bienveillant et écouté de ses administrés, qui sentent même sous l'apparente sévérité, dont il fait montre parfois, son désir ardent de les amener à une situation meilleure et d'améliorer leur existence matérielle et morale.

LA CÔTE-D'IVOIRE

LA POLITIQUE ALIMENTAIRE ET L'ASSISTANCE MÉDICALE (*La Dépêche coloniale*, 28 juin 1923)

L'un de nos plus importants devoirs est d'améliorer le genre de vie des habitants de nos possessions. Nulle part peut-être, le Congo excepté, ce devoir n'a été plus impérieux qu'en Côte-d'Ivoire et n'y a été mieux compris. Il a fait, à ce point de vue, une œuvre française dont nous avons le droit d'être fiers.

Au cours d'un précédent article, nous avons étudié la situation des populations au point de vue de leur développement social. Dans toute la région forestière, nous avons trouvé des populations presque partout misérables, insuffisamment nourries, en proie aux épidémies, parvenues au dernier stade de la misère physiologique. Dans certaines tribus, les indigènes n'avaient plus l'énergie voulue pour s'assurer une subsistance régulière en cultivant les étendues nécessaires en produits vivriers. En année de récolte normale, la gêne alimentaire était courante six mois par an. Et dans les années de récolte mauvaise, la famine sévissait atroce, tuant les enfants, forçant les autochtones à se nourrir de racines. L'absorption immodérée de vin de palme ajoutait les ravages de l'alcoolisme à ceux de la misère.

Dans ces populations anémiées, les maladies les plus diverses trouvaient un terrain de choix pour se développer : la lèpre, la syphilis, la variole et la peste sévissaient partout dans les régions de l'Ouest.

La tâche qui se présentait à l'administration était double : alimenter et soigner les indigènes. Le tout à la fois avec des moyens matériels restreints et en se heurtant à une apathie naturelle aggravée par la résistance physique amoindrie des populations à qui tout effort prolongé devenait presque impossible.

C'était une action par grande masse à mener partout à la fois. Les résultats déjà obtenus sont brillants et font bien augurer de l'avenir.

*
* * *

Cette œuvre de régénération humaine affecta deux formes :

- 1° Action administrative pour amener les indigènes à s'alimenter suffisamment ;
- 2- Action médicale pour combattre les épidémies.

Administrateurs et médecins ont collaboré étroitement dans cette œuvre commune ; les premiers s'occupant de l'alimentation, de l'hygiène des villages, de la vaccination et des mesures sanitaires générales ; les seconds donnant des conseils techniques et indiquant les mesures à prendre pour améliorer l'hygiène des indigènes.

Nous allons indiquer, ci-après, les résultats déjà obtenus.

*
* * *

Action administrative. — La politique alimentaire. —
Amélioration des conditions d'existence des indigènes.

Amener les indigènes insuffisamment nourris à cultiver des étendues de terrains de plus en plus grandes était le premier but à atteindre. Il fallait également les amener à loger dans des cases confortables et saines, situées dans des villages propres et bien situés autour desquels existe un débroussement assez étendu.

Pour obtenir ces résultats, le conseil s'est révélé inopérant. L'exemple même des postes administratifs propres et coquets ne suffisait pas. Il fallut la bienfaisante contrainte pour amener les indigènes à pouvoir apprécier par la pratique les avantages d'une propreté ignorée par eux auparavant.

Les travaux d'assainissement sont compris parmi ceux pour lesquels peuvent être exigés des prestations.

Il fallut de même exiger des indigènes qu'ils fassent des cultures étendues dépassant largement les besoins du village.

Afin de leur permettre de se procurer de la viande, il fut distribué des fusils à certains villages. Les résultats obtenus par cette action persévérante et tenace poursuivie depuis plusieurs années déjà sont remarquables. L'on voit des populations auparavant anémiées et rachitiques reprendre peu à peu goût à l'existence. Mieux alimentés, les indigènes fournissent un effort plus soutenu qui se traduit immédiatement par une nouvelle augmentation de bien-être dans leur habitation — dans leur costume — que les ressources fournies par un travail plus soutenu leur permet d'acheter.

Action médicale. - Lutte contre les épidémies

Parallèlement à cette action administrative augmentant le bien-être des indigènes, l'action médicale de lutte contre les épidémies a été poursuivie avec les mêmes méthodes et tendant au même but. L'assistance médicale de la Côte-d'Ivoire en est encore et surtout à l'action par grande masse. C'est la seule permise par le nombre de médecins dont dispose la colonie (6 à 8 en tout, soit un par 50.000 kilomètres carrés et par 200.000 habitants). C'est aussi la plus efficace. Il vaut mieux soigner préventivement 50.000 indigènes en améliorant leur genre de vie que d'en sauver trois ou quatre, grâce à des opérations parfaitement exécutées dans des hôpitaux.

Des résultats remarquables ont déjà été obtenus.

Vaccin. — Il existe à Bouaké, au centre de la colonie, un institut vaccinogène qui fournit environ 25.000 doses de vaccin par mois. Ce vaccin est envoyé dans toutes les directions par des porteurs spéciaux habitués aux précautions nécessaires à la bonne conservation de la pulpe. Dans les cercles et subdivisions, le vaccin est mis en œuvre à la

diligence des administrateurs et chefs de poste, soit par des infirmiers, soit par des gardes de cercle spécialement dressés à cet effet. Grâce à la vaccination continue ainsi pratiquée, la variole a pratiquement disparu de la Côte-d'Ivoire.

Lèpre. — Il existe à proximité de Bingerville, dans une île de la lagune, une léproserie où se trouvent actuellement 133 lépreux, les uns graves et dangereux que l'on garde, d'autres plus légèrement atteints qui viennent volontairement faire une cure d'huile de chaulmoogra. L'extension de ce service est à l'étude. La lèpre est une maladie de sous-alimentés et, à ce titre, elle est justiciable de mesures générales prises pour assurer une vie meilleure aux indigènes.

Hôpitaux, ambulances et dis dentaires. — L'organisation sanitaire de la colonie est la suivante :

Un hôpital à Abidjan, installation modèle, qui sera prochainement complétée par la construction d'une seconde aile, d'une maternité et d'un laboratoire. Cette formation sanitaire est dotée d'une installation tout à fait modèle.

Huit ambulances situées à Bassam, Bouaké, Dimbokro. Daloa. Aboisso, Lahou, Sassandra et Tabou, Ces ambulances reçoivent des malades européens et indigènes. Elles sont tenues par des médecins européens.

Trente-cinq dispensaires tenus par des infirmiers indigènes, placés sous le contrôle des commandants du cercle et éventuellement sous celui des médecins en tournée.

Hospitalisations

Années	Européens		Indigènes	
		Nombre journées		Nombre journées
1919	312	5.041	1.125	55.557
1920	208	2.842	933	59.623
1921	191	2.594	1.080	72.261
1922	209	3.317	1.618	95.322

	Consultations	Vaccinations
1919	—	73.450
1920	437.719	152.914
1921	455.391	244.968
1922	580.745	246.520

Les médicaments sont délivrés gratuitement à tous les indigènes.

Tournées médicales. — Dans toute la mesure du possible, des tournées sont faites, tant par les médecins de l'assistance médicale que par les médecins militaires ; ces tournées correspondent à trois buts bien définis :

a) Voir le plus grand nombre possible de malades, leur donner des soins et des conseils ;

b) Établir la situation sanitaire des villages, dresser leur fiche médicale, signaler au commandant de cercle les épidémies et les endémies et le guider techniquement dans le travail d'assainissement des villages et d'extension des cultures;

c) Poursuivre dans certaines régions où les conditions sanitaires laissent plus particulièrement à désirer des campagnes médicales ayant un but déterminé (maladie du sommeil, lèpre, ver de Guinée, etc.).

C'est ainsi que l'action médicale complète l'œuvre administrative. Les résultats déjà obtenus avec des moyens restreints prouvent que la méthode suivie est bonne.

LA CÔTE-D'IVOIRE

LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE (*La Dépêche coloniale*, 6 juillet 1923)

La Côte-d'Ivoire est surtout un pays agricole. Grâce à l'humidité de son climat et à la fertilité de son sol, ses richesses latentes sont prodigieuses. Le but constamment poursuivi depuis son arrivée par le gouverneur de la colonie, M. Antonetti, a été de développer ces richesses en hâtant la mise en valeur du pays.

Parmi les principaux végétaux, nous citerons le palmier à huile, le cacaoyer, le caféier et le kolatier.

Palmier à huile. — Le palmier à huile (*Elæis Guinéensis*) trouve à la Côte-d'Ivoire des conditions extrêmement favorables à son développement. Cet arbre constitue dans toute la zone forestière, d'immenses peuplements naturels dont une faible partie seulement est exploitée par les indigènes. Afin de hâter la mise en valeur de ces palmeraies, des concessions ont été données à des sociétés ou à des particuliers. Ces concessions sont toujours choisies de façon à laisser largement aux indigènes les terrains qui leurs sont nécessaires et n'affectant que des régions inexploitées.

Dans les palmeraies naturelles, les palmiers, manquant d'air et de lumière, poussent en hauteur et fructifient médiocrement. L'aménagement permet de ne garder que les plus beaux sujets et les vides sont comblés par de jeunes plants arrachés où il y en a trop.

Une palmeraie aménagée est le complément indispensable d'une usine pour le traitement des graines. L'apport direct par les indigènes est trop irrégulier.

En Côte-d'Ivoire, les principales plantations aménagées sont les suivantes, Monteux, à Bingerville ; Huileries africaines, à Drevin, près de Sassandra ; Perycarpe-Syndicate, à Annah, sur la lagune Ebrié ; Trevor, à San Pédro ; la S. C. I. P. A., à Abra ; Société de plantations et d'exploitations coloniales, à Akandjé. Les deux premières possèdent des usines pour fabriquer l'huile.

En outre de ces palmeraies aménagées, il existe des plantations créées de toutes pièces. Citons celles de MM. Grandjean et Drevet près de Bingerville qui couvrent 400 hectares. La deuxième possède une savonnerie. Dans ces palmeraies, la moyenne de rendement pour des arbres âgés de six ans seulement a été de près de 40 kg de fruits par arbre en 1921.

Afin d'amener les indigènes à tirer un plus grand parti de leurs réserves de palmier, des instructions précises ont été envoyées aux commandants de cercle pour leur prescrire d'inciter leurs administrés à aménager eux-mêmes leurs palmeraies. Il n'existe pas, comme au Dahomey, de véritables jardins sous les palmiers à huile. L'indigène, en Côte-d'Ivoire, est plus routinier encore que dans nos autres possessions de l'Afrique

Occidentale et ce n'est que lentement que l'on peut l'amener au progrès. Des résultats intéressants ont cependant été obtenus déjà, à Dabou notamment.

Grâce à ces efforts, la production d'huile de palmiste est en notable progression. L'exportation a été la suivante (en tonnes).

	Palmistes	Huile
1921	5.954	3.881
1922	8.592	6.790

Cette progression ne pourra que s'accroître dans les années à venir. La Côte-d'Ivoire doit devenir le principal fournisseur français pour les matières grasses.

Cacaoyers. — La Côte-d'Ivoire offre au développement du cacaoyer un champ merveilleux de par son climat et son sol. L'administration locale a poussé les indigènes à développer cette culture. Mais instruite par l'exemple de la colonie voisine de la Gold-Coast, importatrice de denrées alimentaires parce que tous ses habitants font des cultures industrielles, elle évite de faire courir aux habitants de la Côte-d'Ivoire, les risques de la monoculture. En outre, grâce aux instructions répandues dès le début, elle a réussi à obtenir un cacao bien fermenté de qualité très supérieure qui fait prime sur le marché. Cette qualité doit être maintenue. Le commerce y est le premier intéressé. Des suggestions ont été soumises à la chambre de commerce pour la création d'un office de vérification afin d'empêcher la sortie du cacao, de qualité inférieure.

Les régions où la culture du cacao a pris le plus d'extension sont celles d'Aboisso, de l'Indénié, de Tiassalé, de Sinfra et les bords de la lagune Ebrié. de Bingerville à Abidjan. Partout, les cultures, tant européennes qu'indigènes, sont en voie d'accroissement rapide.

Parmi les principales plantations européennes, nous citerons : la Noé, près d'Assinie ; les plantations Necker, à M'Bato ; Pelissier-Bellot, sur la lagune Potou ; Monteux, Blachon, à Bingerville ; Vialle frères, à Grand-Lahou.

L'exportation du cacao a suivi une progression rapide. Les chiffres suivants permettront d'en juger (en tonnes) :

1910	7
1913	47
1916	186
1918	420
1919	959
1920	1.036
1921	1.474
1922	2.362

Les prévisions, pour 1923, sont de 4.000 tonnes, et il n'est pas téméraire d'affirmer qu'avant dix ans la production du cacao, à la Côte-d'Ivoire, atteindra 10.000 tonnes. La surproduction n'est pas à craindre avant longtemps, la consommation métropolitaine, qui oscille autour de 70.000 tonnes,

absorbera facilement les quantités envoyées, et cela d'autant mieux que les cacaos coloniaux bénéficient du demi-tarif douanier.

Pour le cacao comme pour les autres produits agricoles, la Côte-d'Ivoire apportera son aide à la métropole en la libérant de l'obligation d'acheter à l'étranger.

*
* *

Caféiers — la caféier est surtout cultivé en Côte-d'Ivoire dans le cercle d'Assinie (plantation d'Elima).

Citons les plantations Mussard-Blachon, à Bingerville.

Il existe également deux plantations dans le Sud du cercle d'Odieson à Landréasso et la Boa. À signaler également les plantations des indigènes des cercles de l'Indénié et au sud de Bondoukou. Cet arbuste vient naturellement dans la région forestière. Moins exigeant que le cacaoyer au point de vue exposition et richesse du sol, il peut heureusement compléter les plantations de cacaoyers. La production suffit actuellement non seulement à tous les besoins de la consommation locale mais alimente une exportation d'une certaine importance qui a atteint 63 tonnes en 1922.

*
* *

Kolatié — Les kolatiés se trouvent dans toute la zone forestière. Les plus importants peuplements existent dans les régions de l'Ouest — pays Dans, Bétés et Gouros — et dans la région du Mango. En outre, l'administration a fait planter de nombreux kotas dans les cercles les plus favorables à cette culture.

On sait que les noirs de l'Afrique Occidentale sont très friands de la précieuse noix de kola qui est un stimulant de premier ordre. Le commerce de cette noix est extrêmement important et représente une valeur annuelle de plus de 20 millions de francs. Les colporteurs indigènes ou dioulas descendent du Nord avec des bœufs, des moulons, du sel et des pagnes et vont l'échanger dans la forêt contre des kotas. Les principaux marchés se tiennent à Man, Daloa, Bouaflé.

*
* *

Bois. — Enfin aux produits agricoles proprement dits il y a lieu d'ajouter la richesse fondamentale de la Côte d'Ivoire. Ce sont ses bois. La France possède en Côte d'Ivoire une forêt admirable dont les essences très variées atteignent des dimensions prodigieuses. À côté de bois précieux tel que l'acajou existent un grand nombre de bois : dabéma, tali, avodiré, etc., que notre pays pourrait importer pour remplacer les bois d'œuvre achetés à grand frais à l'étranger.

La forêt couvre, en Côte-d'Ivoire, 120,000 kilomètres carrés. L'exploitation, active surtout dans la région est, n'en couvre pas la dixième partie. L'administration locale favorise, dans toute la mesure du possible, l'industrie forestière. La législation en vigueur est extrêmement libérale. Les intéressés choisissent eux-mêmes leurs chantiers — carrés de 5 km de côté — qui leur sont loués moyennant des redevances assez modestes. Il existe déjà dans la colonie trois scieries, à Abidjan et Moossou. Ces scieries alimentent la Côte-d'Ivoire et les colonies voisines de planches et madriers et sont d'un précieux secours pour l'industrie locale, mais leur débit ne permet pas encore l'envoi en France des bois sciés.

Jusqu'à présent, en effet, les bois sont exportés en grume. Il peut sembler qu'il serait préférable de faire le débit à la colonie même, afin de ne pas transporter un poids mort

important de sciure et déchet. Mais c'est en France que l'on peut tirer le meilleur parti au débitant. La meilleure solution semble, pour le moment, le débitant en gros plateaux à la colonie des bois lourds, renvoi en billes équarries pour les bois légers (acajou, notamment), afin de faciliter les manipulations durant le transport.

Il y a encore place à la Côte-d'Ivoire pour de vastes entreprises d'exploitations forestières. Nos industriels peuvent trouver là la plupart des bois qui manquent à la métropole.

Les exportations d'acajou sont en progression marquée. Elles sont les suivantes (m³) :

1919	34.961
1920	53.742
1921	60.429
1922	83.241

Ce dernier chiffre représente en poids 55,000 tonnes environ.

En résumé, la prospérité de la Côte-d'Ivoire est actuellement solidement assise sur l'exploitation des produits de son sol. Résumons l'ensemble des exportations dans le tableau ci-après :

Exportation (en tonnes)

• Produits principaux :		
Bois		55.000
Palmistes :	8.592	
Huile de palme :	6.790	
Cacao :	2.362	
		17.744
• Produits secondaires		
Piment :	138	
Coton :	7	
Café :	63	
Glu :	26	
Kolas :	30	
Caoutchouc :	13	
Coprah :	13	
Kapock :	3	
Ricin :	3	
		350
Total		73.103

73.103 Cette exportation s'accroît rapidement et il n'est pas exagéré d'escompter qu'elle aura doublée d'ici peu d'années.

LA CÔTE-D'IVOIRE

LE PORTAGE ET LA POLITIQUE DES ROUTES
(*La Dépêche coloniale*, 21 juillet 1923)



La Côte-d'Ivoire est un pays immense. Sa superficie est de 340.000 kilomètres, soit près de 6/10 de celle de la France. Or elle ne comprend encore que 340 kilomètres de rail. Le chemin de fer est, il est vrai, activement poussé vers le Soudan, mais toute la région Ouest sera, pendant quelques années encore, privée de voie ferrée.

Tous les produits du pays : palmistes, huile, cacao doivent donc être amenés aux gares de distances plus ou moins longues. Jusqu'à ces dernières années, le portage était le seul moyen employé. Tout a été dit sur les méfaits de ce moyen de transport primitif et barbare. Le portage est la plaie des régions africaines, la grande misère des populations. Il est aussi désastreux pour les porteurs astreints à de nombreuses étapes qu'aux populations traversées dont les réserves de vivres s'épuisent par le perpétuel passage des caravanes.

Pour supprimer radicalement ces inconvénients, le gouverneur de la Côte-d'Ivoire, M. Antonetti, a conçu un grand programme routier afin de permettre l'emploi constant des automobiles. Amplifiant le programme esquissé par ses prédécesseurs, il a déjà réalisé un réseau routier de 4.500 kilomètres qui dessert les régions les plus reculées de la colonie. Ce réseau a été établi en tenant compte des considérations suivantes.

Le véhicule de l'avenir en Côte-d'Ivoire est de plus en plus l'automobile. C'est déjà un mode de transport extrêmement répandu dès à présent. Par sa rapidité, il permet d'atteindre en peu de temps les régions les plus éloignées de la colonie. Le trajet Man-Bouaké (320 kilomètres) a été souvent fait en une seule journée. Le but étant d'atteindre les points les plus éloignés de la colonie il faut donc étendre le plus possible les itinéraires en allant au plus direct sans faire des détours superflus pour desservir des petites agglomérations de populations.

*
* *

Mais, dira-t-on, ces tracés tout droits qui caractérisent les routes de la Côte-d'Ivoire abordent de front les montées les plus rudes. Cela peut arriver. Il y a, en effet, une différence entre le but cherché par les constructeurs des premières routes de France et le but poursuivi ici.

En France, le seul véhicule anciennement en usage était la voiture traînée par des chevaux. Il fallait ménager les attelages et ne leur donner que des rampes relativement douces à gravir. Par ailleurs, avec des attelages faisant huit à dix kilomètres à l'heure, il n'y avait pas de tournants dangereux. Avec l'automobile, au contraire, il vaut mieux une rampe plus forte que l'on peut aborder en vitesse, qu'une route en lacets qui vous oblige à ralentir et dont chaque tournant est un danger. Dans ce pays où le cheval n'existe pas, l'on peut sans inconvénient admettre des pentes assez fortes pour les routes, à condition que l'on puisse les aborder en ligne droite. C'était une formule nouvelle à trouver. Elle s'imposera à la métropole le jour où l'on fera des routes spéciales pour auto.

Dans ce pays où les rivières sont nombreuses et où la construction des ponts nécessaires se chiffrait par dizaines de millions, il a fallu également trouver une formule nouvelle. Des bacs formés de quatre grandes pirogues réunies par un tablier permettent de passer des voitures pesant trois tonnes en ordre de marche. Il existe déjà plus de trente grands bacs de cette catégorie.

*
* *

Les routes de la colonie se classent en quatre catégories ,

La première et la deuxième sont praticables aux automobiles en toute saison. Celles de la première ont des ponts en pierres et ciment et sont empierrées en totalité ou en partie. Elles sont comparables aux routes de France.

Dans la première catégorie, nous citerons les routes suivantes (km) :

Bassam-Abidjan-Dabou-Asagni 175

Le prolongement de cette route est actuellement en cours de Dabou à Tiassalé. Elle doit, par Tiassalé et Tiébissou, rejoindre Bouaké et permettre avant peu aux automobiles de se rendre de Bassam à Bamako.

Bouaké-Béoumi 58
Agboville-Abengourou 140
Dimbokro-Toumodi 36

Les routes de première catégorie en construction sont

Lopou-Tiassalé 72
et la route par la plage entre Bassam et Abidjan 35
Soit 108

Les routes de deuxième catégorie sont partiellement empierrées aux plus mauvais passages. Elles ont des ponts en bois faits avec les moyens du pays. Certains de ces ponts sont des œuvres d'art et il faut rendre hommage aux administrateurs non techniciens qui ont su les réaliser avec des moyens rudimentaires.

Ces routes partent en étoile autour des stations importantes du chemin de fer et permettent l'accès facile des points les plus éloignés du territoire.

Citons les principales :

Point de départ Agboville

Vers Bondoukou, cette route atteint Anibilékrou, 66 kilomètres.

Point de départ Dimbokro

Routes de l'Est :
Bongouanou-Ouellé-Bocanda 205

Routes de l'Ouest :
Vers les pays Gouros, Bétés et Dans.

Après Toumodi, cette route dessert Bouaflé-Daloa-Duékoué-Logoualé et Man¹
383

Sur cette route, s'embranchent les voies suivantes :

Toumod-Kokumbo (mine d'or) 28
Bouaflé-Sinfra-Oumé 112
Daloa-Issia 49
Man-Kouibly 64
253

Point de départ Bouaké

Routes du Sud :
Bouaké-Tiébissou-Raviart et M'Bahiakro 180
Routes de l'Est :
Bouaké-Bondoukou 228
Avec l'embranchement Satama Sokoro-Dabakala 52
Routes du Nord :
Bouaké-Ouagadougou jusqu'à la Léraba 323

¹ Non compris les 36 kilomètres de Dimbokro-Toumodi.

Avec les embranchements Ngolodougou Kong 66
 Gbadikaha-Korhogo 62
 Quongolodougou limite colonie (vers Sikasso) 105
 Routes de l'Ouest:
 Après Béoumi-Séguéla et Touba ² 261
 Avec les embranchements Kouroukourounga-Mankono 22
 Sifié-Man 107
 et les transversales : Touba-Man 115
 Touba-Odienné 160

Routes du nord-est de la colonie

Ces routes partiront dans un avenir très prochain du grand centre ferroviaire de Ferkessédougou. Elles comprennent pour l'instant la transversale Korhogo-Boundiali-Odienné 250
 avec l'embranchement Odienné, limite colonie (vers Bougoumi) 103

Les routes de la deuxième catégorie représentent actuellement un total de 3.040 kilomètres.

Des nouvelles routes sont en construction. Citons celle de Sassandra à Gagnoa 162

Celle de Tiassalé-Toumodi 80
 et Yamoussoukro-Tiébissou 45
 La route Abengourou-Bondoukou après Anibilékrou 140

En résumé, les routes de première et de deuxième catégories praticables toute l'année aux automobiles représentent 3.450 kilomètres de routes construites et 400 en construction.

Les routes de 3^e catégorie relient entre elles les subdivisions administratives. Elles permettront l'emploi des charrettes pour le transport des produits et peuvent être progressivement portées à la 2^e catégorie par le renforcement des ponts pour permettre le passage des automobiles. Ces routes dépassent 1.000 kilomètres dans toute la colonie.

Enfin, les chemins de 4^e catégorie ne sont que des sentiers caravaniers améliorés et débroussés régulièrement. Aucun travail d'art n'y est fait. Ils relient entre eux des marchés indigènes dont l'importance commerciale ne justifie pas encore les frais d'établissement d'une route.

*
* * *

La réalisation de ce programme routier largement conçu rend les plus grands services. Il y a maintenant 200 voitures automobiles qui circulent, alors qu'il y en avait 3 il y a cinq ans. Par l'emploi courant des automobiles pour le transport rapide des voyageurs et des produits, il permet d'économiser une main-d'œuvre importante qui s'emploie à des cultures rémunératrices. La seule route d'Agboville-Abengourou a permis, cette année, non seulement d'économiser 200.000 journées de portage pour évacuer la récolte de cacao de l'Indénié, mais elle a rendu possible l'exportation d'un produit riche que toute la population réunie eût été impuissante, par ses seuls moyens, à conduire au chemin de fer.

Enfin, la route est créatrice de richesse et toute route qui s'ouvre se borde de plantations.

² Non compris les 58 kilomètres de Bouaké-Béoumi.

DES ROUTES À LA CÔTE-D'IVOIRE

LEUR CRÉATION PROVOQUE L'ACCROISSEMENT DES CULTURES DES CACAOYERS

LE PONT DU COMOÉ
(*La Dépêche coloniale*, 26 juillet 1923)

Nous avons signalé, à différentes reprises déjà, le très bel effort fait à la Côte-d'Ivoire par M. le gouverneur Antonetti pour développer le réseau routier de la colonie. Celle-ci est dès maintenant la mieux outillée de l'Afrique Occidentale au point de vue des moyens d'évacuation terrestre.

Dès qu'une route traverse une forêt même désertique, comme celle d'Akoupé au Comoé, on voit les indigènes petit à petit débrousser en bordure, créer des villages, puis pratiquer des cultures vivrières d'abord et des cacaoyères ensuite. Cependant, les travaux de construction doivent être sériés car on ne peut entreprendre des routes partout.

La chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire, qui examinait récemment cette importante question, estime que la route d'Agboville à Abengourou, avec pont sur le Comoé, doit être terminée au plus tôt afin qu'il soit possible d'évacuer facilement le cacao de la région de l'Indénié.

La colonie, en effet, a la chance que la récolte du cacao y soit un peu plus précoce qu'à la Gold Coast ; malheureusement, la route d'Agboville à Abengourou n'est pas praticable dès le début des achats, ce qui fait que le commerce local ne peut expédier le cacao avant les Anglais de la Gold Coast et profiter des cours en général élevés au début de la traite.

Cependant, durant la dernière campagne, l'Indénié a produit 1.000 tonnes de cacao et cette production va augmenter rapidement. On s'est donc demandé s'il sera matériellement possible, dans quelques années, d'évacuer la totalité de la récolte par camionnettes automobiles comme on le fait actuellement. Aussi a-t-on suggéré la construction d'une voie Decauville entre le chemin de fer et l'Indénié.

Mais une pareille ligne coûterait environ soixante millions, alors que le trafic ne saurait justifier une dépense aussi élevée. Mieux vaut, par conséquent, se contenter de la route, en l'améliorant le plus possible. Rien n'empêche, d'ailleurs, d'augmenter le nombre des automobiles en circulation ; l'essentiel est de ne pas abîmer la route en chargeant trop les camionnettes ; celles-ci ne doivent pas dépasser 2.800 kg, chargement compris, et, au surplus, il importe de ne point les faire rouler à une trop grande vitesse.

Quant au pont sur le Comoé que réclament les commerçants de la Côte-d'Ivoire, il présenterait de grosses difficultés de construction, car le tablier devrait se trouver à 17 mètres au-dessus de l'eau. On pourrait se contenter de mettre en service deux bacs neufs, capables de supporter une charge de près de trois tonnes, car le bac actuel est insuffisant et trop vieux.

LE RÉSEAU ROUTIER DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 10 août 1923)

La route directe Bassam-Abidjan a été ouverte aux automobiles le 1^{er} juillet. Les difficultés de construction de cette route ont été grandes et c'est grâce à la ténacité du gouverneur Antonetti qu'il a été possible d'en triompher. La distance séparant ces deux villes n'est pas très grande (38 kilomètres), mais la région traversée, en bordure de la mer, ne comporte ni pierre, ni terre, ni aucuns matériaux solides pour établir solidement la chaussée de la route. Cette route au départ de Bassam passe au nord de la lagune Ouladine, elle suit ensuite le cordon littoral jusqu'au village de Coumassie où elle traverse la lagune sur une digue longue de 400 mètres qui a nécessité l'apport de cinquante mille mètres cubes de terre. Ensuite, elle traverse l'île de Petit-Bassam pour arriver juste en face d'Abidjan. La traversée de la lagune est assurée par un bac à moteur.

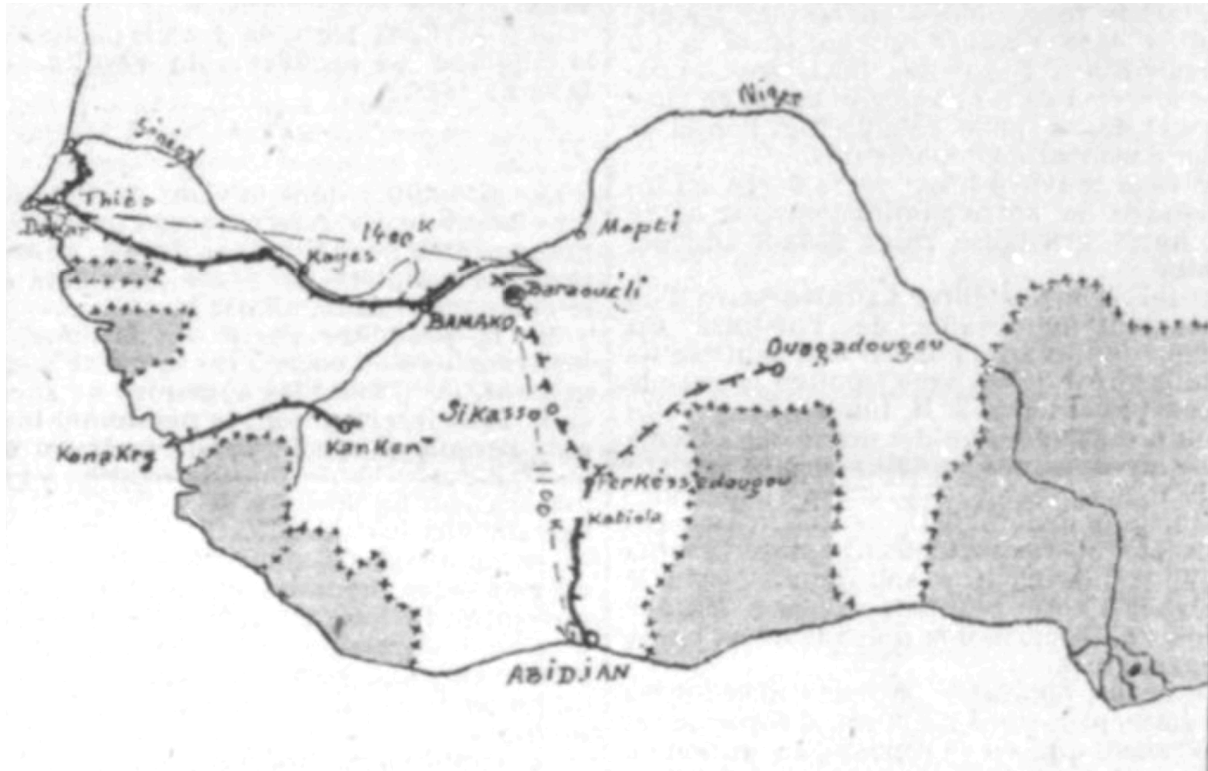
Ainsi que nous le disions plus haut, il n'existait aucuns matériaux propres à construire la route sur tout le parcours, le sol est uniquement composé de sable. Il a fallu amener de la terre et des pierres par chalands de distances parfois supérieures à vingt kilomètres, pour construire la chaussée.

Cette route est d'un intérêt primordial pour la colonie. En mettant le chemin de fer a quarante-cinq minutes d'auto du port d'embarquement, elle rendra les plus grands services à tous les commerçants. Jusqu'à achèvement de l'empierrement, seules les voitures de tourisme et les camionnettes légères, munies de pneumatiques et ne pesant pas plus de 1.300 kg, en ordre de route, sont autorisées à circuler.

L'ouverture de cette route marque une étape nouvelle dans l'exécution du programme routier poursuivi, depuis plusieurs années déjà, par le gouverneur Antonetti.

LA CÔTE-D'IVOIRE

LE CHEMIN DE FER ET L'OUVERTURE DU SOUDAN (*La Dépêche coloniale*, 11 août 1923)



Le chemin de fer du Soudan

L'une des tendances les plus marquées du commerce moderne est de rechercher pour l'évacuation des produits, la voie la plus courte vers la mer.

Dans un article très documenté, publié par le *Bulletin de l'Afrique française*³, le gouverneur Antonetti a démontré comment le trafic du Soudan nigérien, après avoir suivi durant des siècles la voie longue et dangereuse des caravanes traversant le Sahara et allant en Algérie, a adopté ensuite la voie plus courte de l'Ouest par le Sénégal. Une nouvelle évolution est en train de se produire. La voie la plus courte va encore une fois l'emporter.

L'arrivée prochaine du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire dans le centre de la boucle du Niger, va enfin donner à tous les produits de cette région un accès facile et rapide à la mer. Ce sera un événement capital pour l'évolution des 4 millions d'hommes qui habitent la Haute-Volta et la partie occidentale du Soudan que l'arrivée de la première locomotive venant du golfe de Guinée. Les marchandises de la région de Bobo ont 1,750 kilomètres à parcourir pour aller s'embarquer à Dakar. Par Abidjan, la distance n'est que de 850 kilomètres seulement. La plus grande proximité de France, en s'embarquant à Dakar, ne jouera que pour les voyageurs. Les marchandises iront

³ Numéro de janvier 1921 « La Côte-d'Ivoire, porte du Soudan ».

toujours chercher le bateau par la voie la plus courte. Pour un cargo, 1,000 kilomètres de plus sont peu de choses. L'augmentation du prix de transport à la tonne est infime. Pour un chemin de fer, cette distance est presque prohibitive.

*
* *

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire atteint actuellement le kilomètre 371, à la gare de Katiola, qui va être incessamment ouverte au trafic. Plus au nord, les travaux sont activement poussés vers Tafiré et Ferkéssédougou. Une mission d'étude est sur le terrain et étudie le meilleur tracé à suivre.

Si les détails de ce tracé ne sont pas encore arrêtés à l'heure actuelle, les grandes lignes à suivre sont déjà connues. À Ferkéssédougou, le chemin de fer se partagera en deux branches. La voie de l'est gagnera Ouagadougou par le plus court chemin, en rasant l'angle nord de la Gold-Coast. La voie de l'Ouest gagnera Sikasso, puis Barouéli. où elle se reliera à la voie Thiès-Kayes-Bamako, mettant ainsi en communication directe Dakar à Abidjan par une voie ferrée ininterrompue de 2.500 km. environ (Dakar-Barouéli : 1.400 km., Abidjan Barouéli, 1.100 km.). D'ici peu d'années, le trajet pourra se faire en quatre jours.

Les deux voies partant de Ferkéssédougou et allant l'une vers l'ouest, l'autre vers l'est, formeront un véritable entonnoir qui recueillera tout le trafic de la boucle du Niger située à l'est de la ligne Sikasso-Mopti. Le trafic des régions situées à l'ouest de cette ligne continuera à se diriger vers Dakar ou la Guinée.

*
* *

Quels seront les produits transportés par ces chemins de fer dont le total atteindra 2.000 kilomètres ? L'on peut citer en première ligne le karité. À partir de Tafiré commence la zone où les peuplements naturels sont très denses. Ils ne sont que faiblement exploités actuellement par les indigènes qui ne s'en servent que pour leur consommation personnelle. Mais dès que le chemin de fer en permettra l'évacuation, il n'est pas exagéré d'envisager une exportation possible de 50.000 tonnes par an, qui augmentera rapidement.

Une partie du coton de la vallée du Niger ira à la mer par Abidjan. Les régions de San, Djéné et Mopti auront toujours avantage à suivre cette voie plus courte. L'on peut envisager une exportation possible de 15.000 à 20.000 tonnes annuellement.

La région de Korhogo Sikasso est un des centres d'élevage les plus importants. Grâce à l'activité des « dioulas », colporteurs indigènes, les exportations annuelles de bœufs se montent actuellement à plusieurs milliers de têtes. Ce commerce prendra une extension nouvelle après l'arrivée du rail.

Enfin, les régions de la Haute-Volta seront productrices en grande quantité de graines, maïs et mil, destinées à faire de l'alcool industriel. C'est par milliers de tonnes que s'embarqueront les produits de cette sorte.

Et dans ces régions, jusqu'à présent uniquement agricoles, nous avons en réserve les possibilités minières du pays Lobi, à peine soupçonnées. Grâce aux géologues nouvellement en service à Dakar, l'exploration méthodique du pays va très prochainement commencer.

Tout le trafic de la partie centrale de la boucle du Niger aboutira dans peu d'années à la mer, à Abidjan. La capacité des wharfs de Grand-Bassam sera rapidement débordée et alors se posera dans toute son ampleur la question du grand port de la Côte-d'Ivoire.

*

Si le chemin de fer dit de la Côte-d'Ivoire n'est pas particulier à cette colonie, mais est en réalité le chemin de fer du Soudan, le port à construire sera également le port de 4 millions de Soudanais desservis par le rail. Il faut d'Abidjan, aboutissement actuel du rail, atteindre la mer par la voie la plus courte. Chaque kilomètre inutile grèvera à perpétuité les produits de l'hinterland d'un droit de péage inutile.

La solution d'attente prévue dans le programme répond entièrement à cette nécessité. Elle prévoit le prolongement de 6 kilomètres vers le sud du chemin de fer qui aboutit actuellement à Abidjan et le conduit à la mer, à Vridi, endroit se prêtant admirablement à la construction d'un grand wharf puissamment installé, qui permettra d'amener directement la marchandise à la mer.

Cette solution permettra d'attendre la construction d'un grand port en eau profonde, dont la nécessité se fera sentir un jour. Il serait désirable que l'étude en fut entreprise immédiatement.

LA CÔTE-D'IVOIRE

ABIDJAN, GRAND PORT EXUTOIRE DU SOUDAN

LA CRÉATION DE LA NOUVELLE VILLE (*La Dépêche coloniale*, 31 août 1923)

Nous avons montré déjà que le chemin de fer dit de la Côte-d'Ivoire n'est pas particulier à cette colonie, mais qu'il est aussi, et surtout, le chemin de fer du Soudan : de même le port à créer au terminus de ce chemin de fer sera le port du Soudan. Ce sera l'accès à la mer de 4.000.000 d'hommes qui, grâce à la paix française, auront doublé d'ici vingt-cinq ans.

La ville qui s'édifiera à cet endroit deviendra, par la force des choses, l'une des plus importantes de la côte africaine du golfe de Guinée. Elle sera le débouché d'un territoire de près d'un million de kilomètres carrés, le point de passage obligé pour tous les produits en provenance ou à destination de cette contrée immense. Il est fatal qu'une importante agglomération humaine se crée à cet endroit.

Avec une claire prescience des nécessités de l'avenir, le gouverneur Antonetti a choisi Abidjan, terminus actuel du chemin de fer, pour jouer ce rôle de grand port du Soudan. Des intérêts privés, la situation acquise de Bassam, l'erreur de la création de Bingerville, ont longtemps retardé l'essor d'Abidjan. Depuis quatre ans, avec une ténacité inlassable, les travaux préliminaires sont poursuivis, grâce aux moyens restreints du budget local. L'heure est venue où, par l'apport de fonds d'emprunt, les travaux importants vont pouvoir être entrepris.

L'on sait qu'à la Côte-d'Ivoire⁴, il existe trois capitales : Bassam, port de la colonie, pourvu de 2 wharfs, avec 7.370 habitants, dont 124 Européens ; Bingerville*, chef-lieu administratif, où sont réunis tous les bureaux de l'administration, avec 751 habitants, dont 75 Européens ; Abidjan, tête de ligne du chemin de fer, avec 5.371 habitants, dont 340 Européens.

Ces trois villes sont éparpillées le long de la lagune Ebrié, sur une distance de 50 kilomètres, Les marchandises débarquées au port doivent subir de nombreux transbordements avant d'être chargées sur wagon. Quant aux bureaux, isolés dans une

⁴ Voir « L'Erreur des trois villes ». Bulletin du Comité de l'Afrique française, n° 7 et 8 de juillet-août 1917.

petite bourgade de brousse — véritable « béguinage administratif » —, ils sont fort loin des intérêts dont ils ont la charge.

Rassembler les morceaux épars de la capitale, en faisant une cité digne des richesses présentes et des possibilités futures de la Côte-d'Ivoire, a été le but constamment poursuivi par le gouverneur Antonetti, dès son arrivée à la colonie. Marquant nettement son intention de mettre fin aux tergiversations et de passer aux actes, en 1921 une première annuité de 300.000 francs était inscrite au budget local pour le transfert du chef-lieu. Cette annuité, renouvelée l'année suivante, a été portée à 1 million en 1923.

Grâce à ces crédits, de nombreux services : les domaines, les postes, la santé, etc., sont déjà installés dans la future capitale.

En attendant la réalisation du programme Sarraut qui prévoit le prolongement du chemin de fer jusqu'à la mer et 3.500.000 francs de crédit pour aider la colonie à faire de la future ville une véritable capitale, une somme de 250.000 francs, prévue au budget de 1923, a permis de pousser à fond les études de travaux de tout ordre, à prévoir pour le transfert. La colonie a confié à deux architectes éminents, MM. Olivier et Jausse, l'étude complète de l'aménagement urbain d'Abidjan.

Il faut, en effet, voir grand et préparer à la ville un cadre digne de son importance future. Le transfert du chef-lieu, qui s'est effectué jusqu'ici par étapes, va pouvoir se faire en bloc et l'on peut escompter qu'en 1925, ce sera un fait accompli. Il restera à Bingerville les écoles, où les études pourront se poursuivre en paix, et le jardin d'essais. Un centre d'étude d'agronomie tropicale sera installé dans le palais actuel du gouvernement.

La question du transfert de la capitale étant ainsi heureusement résolue, le moment est venu d'étudier définitivement la question du port en eau profonde. Certes, l'importance des dépenses à prévoir — elles sont de l'ordre de cent millions — ne paraît pas être justifiée par le commerce actuel. Aussi, n'est-il prévu pour commencer que l'exécution des travaux d'attente. Abidjan sera relié, par une voie ferrée de 10 kilomètres, à Vridi, où sera construit un wharf puissamment outillé. Les marchandises débarquées seront mises immédiatement sur wagon et n'auront plus de transbordement à effectuer.

*
* * *

Pour l'avenir, il est indispensable d'avoir un devis chiffré des travaux du port à construire. Ce port est à placer à Abidjan pour les raisons ci-après :

1° D'après les conclusions de M. Noël, la solution Vridi n'est pas plus chère que l'amélioration de l'embouchure de la Comoé ;

2° C'est la voie la plus courte pour atteindre la mer (10 km. au lieu de 50 par Bassam) ;

3° Pour construire les hangars, entrepôts, magasins de toute nature que nécessiteront le grand port, la place ne manque pas à Abidjan. Les îles de Petit-Bassam, Boulay, tous les bords de la lagune Ebrié constituent des emplacements de choix ;

4° La situation sanitaire d'Abidjan, situé sur un plateau bien aéré, sera toujours excellente ;

5° La situation typographique de la presqu'île d'Abidjan permettra la construction facile de quais et d'appontements en eau profonde sur le pourtour de la ville.

6° Il sera possible d'amener en abondance une eau d'excellente qualité pour les besoins de tout ordre et le ravitaillement des navires ;

7° Le sol avoisinant étant de bonne qualité, et non de sable, il sera facile d'avoir des jardins potagers pour fournir les navires en vivres frais ;

8° Le chemin de fer permettra d'apporter du bétail soudanais en grande quantité pour le ravitaillement ;

9° Le rassemblement des différents services donnera une grande facilité aux commerçants et industriels pour régler leurs affaires dans le minimum de temps ;

10° La présence d'une colonie européenne nombreuse permettra la création d'industries destinées à améliorer l'existence commune.

*
* *

La création d'une grande ville à Abidjan sera l'œuvre la plus marquante des années à venir. Grand port du golfe de Guinée, cette cité aux avenues ombragées de manguiers et de flamboyants, sera par la beauté l'égale de Conakry, sur laquelle elle aura toujours l'avantage du climat plus frais. Ce sera une des escales les plus agréables de la côte. Après avoir franchi la barre dont les lames déferlantes seront maintenues par les jetées du chenal, les bateaux navigueront sur les eaux calmes de la lagune, au milieu d'îles verdoyantes, et viendront accoster directement à quai. À ce moment, la barre inclémente aux navires sera définitivement vaincue. Abidjan sera vraiment la porte du Soudan mystérieux largement ouverte. Grâce à la clairvoyance du colonel Thomasset, ouvrier de la première heure, et à la politique prévoyante et tenace du gouverneur Antonetti, une nouvelle ville coloniale, appelée au plus grand avenir, sera née.

LA CÔTE-D'IVOIRE

RICHES EN ESSENCES DE TOUTES NATURES,
SES IMMENSES FORÊTS SONT DES RÉSERVES PRODIGIEUSES

(*La Dépêche coloniale*, 5 septembre 1923)

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Bobee_Exploitation_forestiere.pdf

UN CRIME RITUEL À LA CÔTE-D'IVOIRE
UN HOMME ASSASSINÉ ET MANGÉ

QUATRE CONDAMNATIONS A MORT
(*La Dépêche coloniale*, 14 septembre 1923)

Bingerville, 25 août.

Un crime rituel, commis dans des conditions particulièrement atroces, vient d'être jugé par le tribunal de cercle de Tabou. Ce crime ou l'anthropophagie et la sorcellerie sont mêlées, montre bien la persistance des ancestrales coutumes de barbarie et de cannibalisme parmi les populations de la région de l'Ouest et quelle sauvagerie nous avons à vaincre pour faire évoluer ces races encore arriérées.

Il y a quelques années, un homme d'un village de Segréke, dans le Bas-Cavally, engagé comme krooman à bord d'un vapeur, disparut pendant l'escale de Tabou. L'on soupçonna les féticheurs de la société secrète du village voisin de Kablaké de l'avoir tué, mais aucune preuve ne put être donnée. L'affaire fut classée. Quelques temps après, une jeune fille du premier village, mariée à un homme de Kablaké, disparut également dans des conditions mystérieuses.

Les habitants de Ségreké réclamèrent alors à ceux de l'autre village un homme comme prix du sang, pour le tuer à leur tour. Après des hésitations dues à notre présence, les hommes de Kablaké « donnèrent » non un des leurs, mais un étranger achanti nommé Kokou Diemi, à charge pour les demandeurs de prendre livraison de leur victime.

Celle ci fut attirée dans un *guet apens*. Sous prétexte de lui montrer un endroit favorable pour piéger les biches, un nommé Kra Diané l'attira dans la forêt déserte. Là, aidé du sorcier Hélébou Pouo, ils assommèrent le malheureux sans méfiance.

*

La véritable scène de sabbat qui se déroula ensuite est bien digne de la sorcellerie africaine. Aidé par son acolyte, que deux autres complices étaient venus rejoindre, le sorcier dépeça le cadavre, raclant les os pour en détacher la chair et la graisse. Les cheveux furent soigneusement rasés pour permettre d'enlever la peau du crâne, la chair fut mise dans une grande marmite et partagée entre les assassins. Pour sa part, le grand sorcier se réserva la graisse fondue dans deux bouteilles, cette graisse ayant, à son avis, de merveilleuses propriétés médicamenteuses.

Leur forfait accompli, les meurtriers cachèrent les ossements sous les broussailles, puis rentrèrent au village. Quelques jours après, les camarades du mort s'étant mis à sa recherche apprirent qu'un acte de sorcellerie avait été accompli au village de Kablaké.

Ils prévinrent l'administrateur qui, après une longue et pénible enquête, découvrit la vérité.

Les quatre complices viennent d'être condamnés à mort par le tribunal de cercle de Tabou. Ce crime rituel compliqué d'anthropophagie montre à quel point les vieilles superstitions sont tenaces dans les mystérieuses profondeurs de l'âme des populations de la grande forêt de l'Ouest.

LETTRES DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1923)

Le commerce de la Côte-d'Ivoire a continué aussi actif durant le mois de juillet 1923. Les importations ont été 4.575.134 fr. ; les exportations 5.896.425 fr. ; soit au total 10.471.559 francs.

Pour le mois correspondant de 1922, ce chiffre n'avait été que de 5.331.994 francs.

Les ports les plus actifs ont été : Bassam, 8.159.772 ; Lahou, 984.506 ; Sassandra, 639.701 ; Assinie, 493.671.

Le mouvement de la navigation a été de 72 navires dont 29 français, 19 anglais. Ces navires ont débarqué 1.884 tonnes et en ont embarqué 10.248.

Parmi les principaux produits exportés, nous citerons : Palmistes, 1.765.272 kilos ; acajou, 6.274 mètres cubes ; bois d'œuvre, 1.765 mètres cubes ; piments, 13.646 kilos.

Parmi les principaux produits importés nous citerons : tabac en feuille, 24.606 kilos.

La valeur des produits non dénommée est de 2.592.129 fr., soit plus du double de celle de la période correspondante de 1922.

Enfin, les recettes de douane se sont élevées à 805.827 fr. au lieu de 423.867 francs.

Depuis le début de l'année, la plus-value constatée est de 1.526.773 francs.

À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 14 décembre 1923)

La reprise des cours du caoutchouc a été favorable à la production. C'est ainsi que dans la seule subdivision d'Odienné, les indigènes ont apporté aux maisons de commerce de la place dix tonnes de caoutchouc de liane pendant le mois d'octobre alors que durant toute la campagne 1922-1923, ils n'avaient apporté que quatre tonnes et demie.

Grâce aux efforts du personnel administratif, ce caoutchouc est maintenant présenté sous forme de lanières minces et est coté à l'égal des meilleures variétés de Niggers.

*
* *

D'heureux indices montrent le développement pris par les marchés intérieure de la colonie où les indigènes viennent apporter les produits de leur travail de plus en plus nombreux chaque année. On estime à plus de 3.000 le nombre des indigènes qui fréquentent le marché de Bé-Oumi. Cinquante tonnes de palmistes y sont vendues chaque semaine. Grâce au bon état de la route de Bouaké, tous les transports pour le chemin de fer sont effectués par camions automobiles.

*
* *

Par suite des fortes pluies tombées, en fin octobre, la route d'Agboville à Abengourou a été inondée en plusieurs endroits. Le marigot de Bettié au km. 126 de la route a débordé et la circulation a été interrompue durant quelques jours. Mais grâce aux mesures prises, la circulation a été promptement rétablie et l'évacuation de la récolte du cacao de l'Indénié, évaluée à 2.000 tonnes, ne sera pas compromise.

*
* * *

Les recettes douanières pour le mois d'octobre ont dépassé 1.000.000 fr, et le tonnage du port de Bassam pour le même mois s'est élevé à plus de 13.000 tonnes. Ce sont les chiffres les plus forts qui aient jamais été constatés.

Les travaux de la route Dabou-Tiassalé sont activement poussés. Le nombre des travailleurs employés sur les différents chantiers est actuellement de 700, entièrement fournis par le cercle des Lagunes.

Les chantiers sont actuellement arrivés à 32 kilomètres au nord de Dabou.

*
* * *

La remise en état du bac installé à Bocanda. sur la rivière N'Zi, se poursuit par les soins de l'administrateur du cercle du N'Zi-Comoé. Un nouveau. câble métallique de 250 mètres de longueur va être placé et les pirogues qui supportent le platelage du bac vont être changées.

En Côte-d'Ivoire, où les rivières sont nombreuses, il aurait fallu dépenser des millions et travailler des années pour construire des ponts sur tous les cours d'eau au croisement des routes. M. le gouverneur de la Colonie, vu l'urgence, a fait établir partout des bacs construits avec les moyens du pays. Il y en a actuellement une trentaine en service permettant la circulation des automobiles dans toute la Colonie.

*
* * *

Les recettes de douane du 1^{er} janvier à la fin d'octobre 1923 ont atteint 7.979.404 fr. contre 5.056.153 francs durant la même période de 1922. La plus-value est donc de 2.923.250 francs et tout fait prévoir que l'accroissement du commerce continuera durant le mois prochain.

*
* * *

Grâce à l'importance prise par la culture du cacao en Côte-d'Ivoire, il a été possible de créer une nouvelle source de revenu public par une taxe très légère sur ce produit. La « taxe territoriale spéciale sur le cacao », instituée par arrêté du 3 novembre 1923, n'est que de 0 fr. 10 par kilo de cacao circulant dans l'intérieur de la Colonie. Cette taxe, due une seule fois, sera payée par le premier acheteur qui aura la faculté, en cas de revente, de remettre le récépissé au nouvel acheteur qui pourra ainsi justifier que la taxe a été acquittée. Grâce à cette disposition bienveillante, le producteur indigène, qui n'exporte pas directement son produit en France et se borne à le vendre directement à un commerçant, est donc dispensé de la taxe.

*

* *

La lutte contre l'alcoolisme continue en Côte-d'Ivoire. Un arrêté du gouverneur Antonetti vient d'élever de 3.000 à 4.000 fr. par an le taux des licences de 1^{re} classe qui est celle des débitants donnant de l'alcool à consommer sur place et marchands vendant de l'alcool de bouche dans des flacons contenant moins de 30 centilitres. Cet arrêté sera appliqué à compter du 1^{er} janvier 1924.

La situation économique de la Côte Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1924)

Au lendemain du retour en congé en France de M. le gouverneur Antonetti, nous sommes heureux d'enregistrer l'excellente situation, au point de vue politique et économique, de la colonie qu'il dirige de façon si remarquable.

Les cinq années qui se sont écoulées depuis la guerre ont marqué un progrès très important dans le développement économique de la Côte-d'Ivoire.

Mouvement commercial

Les chiffres du mouvement commercial, indiqués ci-dessous, comparés à ceux de l'année 1913 et à ceux de la période de guerre, reflètent assez exactement ce progrès, malgré l'élévation des prix des marchandises et produits qui, à partir de 1919, est résultée du déséquilibre des changes.

Années	Importation	Exportation	Commerce total
1913	18.154.499	16.401.815	34.556.314
Période de guerre (moyenne des années 1914-1918)	11.978.308	10.001.414	21.989.722
1919	23.537.038	28.478.353	52.015.391
1920	55.180.170	59.856.245	115.036.415
1921	43.979.526	43.839.182	87.818.708
1922	37.749.898	48.530.218	86.280.116
1923	55.737.843	62.617.632	118.355.475

La diminution que l'on constate en 1921 et 1922 est due à la crise sans précédent qui, après deux années de grande prospérité — 1919 et 1920 — a paralysé toutes les entreprises.

La progression suivie, pendant cette même période, par les principaux produits d'exportation, ressort d'une façon beaucoup plus précise, au tableau suivant (kg) :

Années	Amandes de palme	Huile de palme
1913	6.949.206	6.014.460

Période de guerre (moyenne de 1914 à 1918)	6.470.088	5.130.550
1919	16.438.672	11.760.839
1920	10.966.297	8.655.191
1921	6.013.123	3.895.487
1922	8.588.793	6.756.649
1923	12.002.195	8.106.550

	Cacao	Bois d'ébénisterie
1913	47.190	22.654.279
Période de guerre (moyenne de 1914 à 1918)	215.965	20.826.640
1919	959.407	23.505.300
1920	1.036.222	41.654.600
1921	1.486.078	46.748.000
1922	2.352.891	56.277.000
1923	3.600.145	60.491.600

Les chiffres inscrits à l'année 1919, pour les amandes et huiles de palme ont été grossis des stocks accumulés dans les ports pendant les années précédentes et qui n'avaient pu être exportés, faute de moyens de transport. Ils dépassent de beaucoup, par suite, la production de l'année.

Parmi les autres productions en voie d'accroissement rapide, il y a lieu de citer les noix de colas, dont la colonie a exporté 1.652 tonnes en 1923, indépendamment des quantités emportées par les dioulas soudanais, et qu'on peut chiffrer à un millier de tonnes ; le café, dont il a été exporté 135 tonnes, le caoutchouc 122 tonnes, le coton 198 tonnes, enfin les bois de menuiserie et de charpente qui sont passés de quelques centaines de mètres cubes en 1919-1920 à 12.655 mètres cubes en 1923.

Trafic maritime

La majeure partie du trafic de la Côte-d'Ivoire est assurée par le port, ou plutôt le wharf, de Grand-Bassam. Le tableau suivant donne la progression du tonnage transité (importations et exportations réunies) dans chacun des ports de la Colonie, pour la période comprise entre 1919 et 1923 inclus :

Ports	1919	1920	1921	1922	1923
Bassam	66.398	76.898	52.760	74.043	94.883

Assinie	1.771	4.248	6.147	13.313	13.706
Lahou	8.589	14.747	15.576	13.239	14.613
Sassandra	2.062	3.280	2.645	3.423	3.364
Tabou	1.825	1.504	872	761	1.851
Totaux	80.645	100.677	78.000	104.779	128.417

Le trafic effectué en 1923 dépasse, au total, de 28.000 tonnes, ou 28 % celui de 1920, et de 48.000 ou de 60 % celui de 1919.

Wharf de Grand Bassam

L'outillage économique dont dispose la Colonie, bien qu'encore très incomplet, a été amélioré très sérieusement au cours de ces dernières années. Le vieux wharf de Grand-Bassam a été remplacé par un autre plus puissant* ; un canal de 17 kilomètres a été percé, pour relier la lagune Ebrié au fleuve Bandama et à la lagune de Lahou (ce canal, dont la profondeur est de 2 m. 40 et la largeur de 18 mètres, largeur qui va être portée à 22 mètres, permet la circulation de vapeurs et chalands, ainsi que de drômes de bois en billes, entre Grand-Lahou et Grand-Bassam) ; le réseau routier a été complété et plusieurs sections construites selon toutes les règles de l'art, de façon à pouvoir supporter un important trafic par camions automobiles ; le chemin de fer a été prolongé de 75 kilomètres vers le nord et la gare de Katiola (km. 371) ouverte à l'exploitation au mois de septembre 1923.

De nouveaux travaux vont s'imposer bientôt pour répondre au développement du trafic. Un second wharf est projeté à Vridi*, en face d'Abidjan, wharf qui permettra de décongestionner Grand-Bassam. Ce wharf pourra être relié directement à Abidjan, soit par un ferry-boat, soit par un pont sur la lagune et un tronçon de chemin de fer.

Le prolongement vers le nord de la voie ferrée s'impose non moins, pour la mise en valeur des territoires fertiles et peuplés qui constituent le centre de la boucle du Niger. La première étape consistera à pousser la construction jusqu'à Bobo-Dioulasso, par Ferkessidougou et la région de Banfora.

Enfin, il reste à étudier les moyens de mettre en valeur toute l'immense zone ouest de la Colonie qui ne dessert aucun moyen pratique de communication avec la mer.

Exploitation agricole et forestière

La Côte-d'Ivoire est un pays de grand avenir. La plupart des cultures exotiques riches, palmier à huile, cacaoyer, cocotier, caféier, bananier, kolatier, trouvent dans la zone côtière des terrains de prédilection. La forêt elle-même constitue une richesse inestimable ; le nombre d'essences exploitées s'accroît d'année en année, et l'on peut prévoir qu'à un moment, qui n'est peut-être pas très éloigné, la plupart de ces essences seront utilisées par l'industrie.

C'est alors que pourra être envisagé l'aménagement et la sélection des peuplements, opérations qu'ont rendu impossible jusqu'à présent les coupes sporadiques d'acajou et autres essences de choix.

Au nord de la forêt peuvent être cultivés en abondance coton et arachides ; le karité forme d'importants peuplements dans la zone qui avoisine le Soudan.

La population est malheureusement assez clairsemée, et la main-d'œuvre assez peu abondante. Nul doute, cependant, qu'avec une politique habile, cette population, dont les derniers recensements ont démontré l'accroissement, puisse être amenée progressivement à une augmentation considérable de la production actuelle. L'exemple

des milliers de petites plantations individuelles de cacaoyers et de caféiers que l'on rencontre depuis quelques années dans la région du sud-est, cercle de l'Indénié, d'Assinie, des lagunes, est à méditer.

C'est dans ces plantations individuelles que naît chez l'indigène le sentiment de prospérité, le goût du travail et de l'épargne qu'est le véritable avenir du pays.

La colonisation européenne peut se développer parallèlement ; elle trouve à la Côte-d'Ivoire des conditions meilleures que partout ailleurs en Afrique Occidentale française. La main-d'œuvre relativement restreinte dont elle a besoin peut être obtenue sur place assez facilement.

Restent les exploitations forestières qui éprouvent certaines difficultés à obtenir les travailleurs qu'elles occupent. Le nombre de ceux-ci pourrait toutefois être réduit considérablement si les exploitants, que favorisait particulièrement les prix élevés pratiqués depuis la guerre, consentaient à abandonner les moyens primitifs dont ils usent encore pour rassembler les bois abattus, et à compléter leur outillage par du matériel Decauville ou des tracteurs automobiles.
