

CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE

Cartes postales et timbres : [collection Jacques Bobée](#)

ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

Charles François Maurice HOUDAILLE, chef de mission

Né le 7 mai 1858 à Vernioz (Isère)

Fils de Philippe Maurice Houdaille, propriétaire, et de Caroline Pétrequin.

Marié à Jeanne Largillier. Enf. : Maurice (1889-1986) et René (1893-1922), polytechniciens, Madeleine, Alix, Geneviève.

Polytechnicien (1896).

29 oct. 1898 : chef de la mission d'études du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

Directeur des services centraux de la Cie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt (1905).

Administrateur des Mines d'Anderny-Chevillon, de la Société des usines franco-russes, vice-président de la Société française de photographie et de la Société des amis des aveugles.

Commandeur de la Légion d'honneur (13 juillet 1915).

Comm. de l'Étoile noire du Bénin

Officier du dragon d'Annam

Décédé à Paris le 24 octobre 1916.

VARIETÉS

LES VOIES DE PÉNÉTRATION DANS LES PAYS TROPICAUX PAR

M. Eug. SALESSES, capitaine du génie
(*La Dépêche coloniale*, 7 octobre 1897)

.....
Côte-d'Ivoire. — Il y a lieu de mentionner d'abord le Transnigérien du capitaine Marchand, qui partirait du port de Grand-Lahou, remonterait la vallée de la Bandama, et aboutirait au Bagoé, affluent du Bani ou Petit-Niger ; le Bani se jette dans le Niger près de Ségou ; des embranchements mèneraient à Kong ; le tracé contournerait le massif montagneux de Sikasso.

Ce projet nécessite des études hydrographiques le long du Bani, du Bagoé et de la Bandama ; en outre, il faut faire des levés à grande échelle ; avant tout, il faut chasser Samory de Kong et doter la Côte-d'Ivoire d'un port véritable, au moyen d'un wharf qui supprime l'inconvénient de la barre. On pourrait se contenter d'abord d'envisager une ligne reliant Grand-Bassam avec Grand-Lahou et Grand-Lahou avec Kong ; il semble que, pour concurrencer les Anglais de la Côte d'Or et desservir la vallée de la Volta, le Mossi, les Bobos et les mines d'or du Lobi, il vaudrait mieux diriger le chemin de fer vers Bondoukou si le terrain le permet, en utilisant les rivières navigables le plus possible.

Un voie ferrée dans ce pays aurait, au point de vue commercial, l'énorme avantage d'être assurée d'un transit certain par le commerce des bois précieux, l'acajou entre autres ; ces régions doivent être également fertiles en caoutchouc, et, de plus, aurifères. Un wharf à Grand-Bassam ou Grand-Lahou, l'expulsion de Samory, et l'étude détaillée d'une voie de pénétration s'imposent pour la prospérité de la colonie de la Côte-d'Ivoire. Déjà, ses gouverneurs, M. Binger, et après lui M. Mouttet, ont fait tracer de nombreux sentiers muletiers et quelques routes dans la bande de terrain qui s'étend jusqu'à 200 kilomètres de la côte.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 9 novembre 1898)

Les officiers et l'adjoint du génie ci-après sont mis à la disposition du ministre des Colonies pour faire partie d'une mission chargée d'étudier un chemin de fer à la Côte-d'Ivoire :

MM. Crosson-Duplessix¹, capitaine, sortant de l'École supérieure de guerre ; Thomasset, capitaine à l'état-major particulier, à Tours ; Macaire, lieutenant au 5^e régiment à Versailles ; Borne, adjoint au service géographique, à Nice.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 26 novembre 1898)

Ainsi que nous l'avions annoncé, le tracé d'une ligne de chemin de fer reliant Kong à la mer va être étudié.

Par le paquebot français le *Stamboul* à destination de l'Afrique occidentale part une mission chargée d'étudier le tracé en question. Cette mission est commandée par le capitaine Houdaille ; elle sera composée de MM. les capitaines Crosson-Duplessix et Thomasset, du lieutenant Macaire et de l'adjoint du genre Borne. Une quinzaine de sous-officiers et de sapeurs du génie l'accompagneront.

Par le même paquebot partiront également MM. Hostains, administrateur colonial, et le lieutenant d'Ollone, qui vont reconnaître le cours supérieur du Cavally et compléter l'œuvre de la mission de notre collaborateur Bailly si tragiquement disparue.

À la Côte-d'Ivoire

¹ Charles-Gaston Crosson-Duplessix (et non *Duplessis*)(Mélecey, Haute-Saône, 1865-Nice, 1931) : polytechnicien, officier du génie, membre de la mission Joffre d'étude du chemin de fer au Soudan (1892-1893), détaché au chemin de fer du Dahomey (5 juin 1901), directeur du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire (août 1905-nov. 1906). Il finit sa carrière comme général de division, commandant supérieur du génie au Maroc. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

(*La Dépêche coloniale*, 15 janvier 1899)

Un de nos vaillants explorateurs africains, administrateur colonial plein de mérite, M. Clozel, est rentré cette semaine en France, rapportant de la Côte-d'Ivoire, après une pénible campagne de quinze mois, des informations d'un vif intérêt.

Notre compatriote était parti en septembre 1897 pour regagner la colonie et, en route pour l'intérieur dès son débarquement, il avait occupé le 5 décembre Bondoukou, sur la frontière britannique, ville qui avait été évacuée cinq jours auparavant par les Anglais venus de la Côte d'Or. Cette localité importante se trouvait cependant sur territoire français d'après un traité régulier, mais il convient de rappeler que, deux ans plus tôt, les indigènes avaient sollicité sans succès la protection de la France contre Samory et que ce furent les forces anglaises voisines qui repoussèrent les bandes de l'Almamy commandées par Bokari.

M. Clozel et sa petite troupe de miliciens furent néanmoins bien reçus à Bondoukou, non seulement à cause du traité jadis passé avec Binger au nom de la France, mais en raison aussi de l'effet moral que produisit le départ du millier d'hommes qu'avaient amenés les Anglais devant les vingt-cinq tirailleurs de M. Clozel. Celui-ci annonça, d'ailleurs, l'arrivée prochaine des troupes du commandant Caudrelier, dont la venue, en établissant au printemps dernier la jonction définitive du Soudan avec la Côte-d'Ivoire, assura la soumission complète de la population, par suite de l'évacuation de Bouna par les forces britanniques.

Les indigènes de cette région de l'Indiéné [Indénié] sont des plus paisibles et montrent du dévouement envers la France ; ils avaient su traiter avec Samory, dont les sofas détruisirent peu en conséquence dans le voisinage de Bondoukou. Mais des troubles graves furent causés en avril dernier, plus au sud, par l'irruption autour du poste d'Assikasso, que M. Clozel avait créé dès 1896 pour surveiller la frontière, de nombreuses bandes armées provenant des territoires anglais limitrophes de la Côte d'Or.

M. Clozel se trouvait alors à Grand-Bassam, appelé auprès du gouverneur, M. Mouttet, depuis le mois de février, et il regagna d'urgence son cercle avec un détachement de trente miliciens, pour dégager Assikasso. Un premier combat avec les assiégeants coûta à la troupe française la moitié de son effectif et M. Clozel, blessé, dut attendre, des renforts qui lui permirent enfin de délivrer, après un siège de deux mois, les deux vaillants compatriotes, MM. Lefilliâtre et Chalret du Rieu, qui s'y étaient courageusement défendus avec leurs miliciens et la population. De nouveaux renforts envoyés du Sénégal à Grand-Bassam, sous les ordres du lieutenant Lalière permirent ensuite, en juillet dernier, à M. Clozel, de ramener le calme dans le pays, en rejetant sur le territoire britannique, ce qui restait des 6.000 hommes que les autorités anglaises avaient laissés envahir la colonie française. Le capitaine Benquey vint du Soudan méridional prendre le commandement à Bondoukou où M. Lamblin avait maintenu le drapeau français et, la pacification devenue complète, M. Clozel put revenir à la côte, pour venir ensuite prendre, en France, un repos bien gagné. Les relations étaient rétablies avec Kong, à la suite de son occupation définitive, par le commandant Pineau, venu du Nord, quoique cette région dépende, administrativement, de la Côte-d'Ivoire.

M. Clozel estime que la vaste région dévastée par Samory se relèvera rapidement de ses ruines, avec la sécurité que nous y apportons ; la repopulation aidant, les traces du passage de l'Almamy, surtout dans la région de Bondoukou, peuvent avoir disparu avant trois ans.

[Exportations]

Dès maintenant, le mouvement commercial de l'intérieur vers les ports du littoral a notablement repris ; dans ces derniers mois, plusieurs tonnes de caoutchouc, représentant une valeur d'une centaine de mille francs, sont arrivées à la côte. Cette

année, la production totale en caoutchouc doublera facilement et il est intéressant de remarquer, à ce propos, que les naturels de la Côte-d'Ivoire savent récolter le précieux suc végétal sans tuer les arbres producteurs.

L'augmentation du commerce portera aussi sur l'exportation de la poudre d'or, en raison du courant commercial qui ne peut manquer de se détourner sur notre colonie pour la zone limitrophe de la Côte d'Or, où les noirs anglais profitaient des troubles existant sur nos territoires pour accaparer les transactions commerciales.

Quoiqu'on l'état actuel, les prospections manquent pour savoir si l'exploitation de l'or serait productive par l'intervention européenne, l'industrie indigène en tire profit, mais l'ivoire qui a donné son nom à cette côte fait maintenant défaut.

Les difficultés principales pour le développement économique de la colonie sont de deux ordres : l'absence de main-d'œuvre, avec une population de neuf habitants seulement au kilomètre carré, et aussi de moyens de communication, dans un pays couvert de forêts et dont les fleuves sont semés de rapides.

Néanmoins, l'administration s'est efforcée de faciliter les transports et des routes de pénétration conduisent déjà de la Côte à Bondoukou d'une part et à Kouadiokodi, plus au centre, d'autre part. Le fil télégraphique, qui déjà réunit les divers ports de la côte, s'avance vers l'intérieur jusqu'à Bettié et tout le matériel nécessaire pour prolonger la ligne, par la vallée de la Comoé, vers le Soudan, se trouve débarqué à Grand-Bassam.

[La mission Houdaille]

Il est d'ailleurs question d'une ligne de chemin de fer, dont l'étude préliminaire a été confiée à une importante mission technique, dirigée par le capitaine du génie Houdaille et qui a débarqué le 16 décembre à Grand-Bassam. Divisée en deux groupes et bien outillée, la mission s'est aussitôt mise au travail pour relever les deux tracés possibles vers Kong, celui par la Comoé et celui par le Baoulé, mais le premier projet est préférable. Cette étude est faite aux frais de la colonie, ce qui est d'un bon exemple et montre un juste désir d'expansion commerciale, en présence des efforts de l'Angleterre, qui a commencé un tronçon de voie ferrée dans la Côte d'Or, vers Coumassie.

[Le wharf de Grand-Bassam]

D'ailleurs, un wharf est en construction, à Grand-Bassam, et, en doublant celui de Cotonou, il constituera au moins un avantage pour les possessions françaises de cette région africaine, seule dotée de ces appontements si nécessaires au commerce pour les opérations maritimes. Le wharf de Grand-Bassam doit être construit en six mois, et tout le matériel nécessaire se trouve actuellement débarqué ; le montage doit commencer au milieu de janvier.

Il est agréable de remarquer, au point de vue commercial, l'extension croissante des maisons françaises à la Côte-d'Ivoire. C'est ainsi que la grande Compagnie française de l'Afrique occidentale, après avoir acquis les comptoirs d'une autre maison marseillaise, la Compagnie française de la Côte-d'Ivoire, vient d'acheter les factoreries de la maison anglaise Swanzy, qui était ancienne et importante. Il ne reste plus guère que trois maisons anglaises comme représentant les étrangers et c'est un progrès indéniable d'aptitude coloniale en notre faveur.

Un fait intéressant et peu connu est l'importance du commerce fait sans intermédiaire avec l'Europe par plusieurs gros négociants indigènes. Ainsi, à Jackville et à Assinie, existent des commerçants du pays qui font chaque année pour un million d'affaires, surtout en bois d'acajou, directement avec l'Angleterre, en général, et auquel sont envoyés, en échange, des produits manufacturés européens.

J. L.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 31 janvier 1899)

Communiqué du capitaine Houdaille :

La mission d'études du chemin de fer, placée sous la direction du capitaine du génie Houdaille, membre du Comité des travaux publics des colonies, a débarqué à Grand-Bassam le vendredi 16 décembre et s'est installée provisoirement dans les locaux de la Société de la Côte-d'Ivoire, mis gracieusement à sa disposition par M. Cross, agent principal de la Compagnie française de l'Afrique occidentale.

Cette mission comprend : 6 officiers, 7 sous-officiers, 8 caporaux et sapeurs provenant tous du régiment de chemin de fer et dont le plus grand nombre a déjà fait partie de missions d'études, soit au Soudan, soit à Madagascar. Elle a recruté, à Dakar, 25 Sénégalais et à Konakry 84 porteurs.

En présence de la divergence des opinions sur le tracé le plus avantageux à adopter pour la ligne, la mission exécutera pendant le mois de janvier une série de reconnaissances préliminaires.

Dès le 23 décembre, M. le capitaine Crosson-Duplessix explorera les environs de Petit-Bassam, en vue de l'étude ultérieure d'un port, signalé par M. Binger, ancien gouverneur de la colonie.

Le 28 décembre, un deuxième détachement sous les ordres du capitaine Thomasset se dirigera sur Dabou-Thiassalé.

Le 30 décembre, le reste de la mission comprenant le lieutenant du génie Macaire, le docteur Lamy, l'adjoint du génie Borne, partira d'Alépé sous les ordres directs du chef de mission.

Vers le 25 janvier, le capitaine Houdaille pense pouvoir soumettre au gouverneur des propositions sur la direction générale du tracé.

En dehors de l'étude du chemin de fer, le chef de la mission a l'intention de recueillir une série de documents pouvant intéresser l'avenir de la colonie, et dans ce but, il a chargé chacun des officiers d'un travail spécial.

Pour leur permettre de mener à bien cette partie de leur tâche, il fait appel au concours des commerçants de la colonie qui, par leurs connaissances approfondies des ressources du pays, pourront lui fournir de précieux renseignements.

Houdaille.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 12 février 1899)

La situation sur la Côte-d'Ivoire laisse un peu à désirer. Les tribus turbulentes de la région du Baoulé menacent constamment la sécurité.

La mission Houdaille, partie de Grand-Bassam dans les premiers jours de janvier, a dû rebrousser chemin devant l'hostilité des tribus Boubourys. On a envoyé 40 miliciens à Dabou sur la côte ouest, mais si un châtiment exemplaire n'est pas immédiatement infligé aux tribus rebelles, on pourrait craindre une véritable émeute.

(*La Dépêche coloniale*, 3 mars 1899)

Le tracé du chemin de fer de la Côte à Coumassie aurait été définitivement arrêté à la suite du voyage de M. Selford, ingénieur conseil du gouvernement colonial ; la ligne passera par les mines d'or de Tarkwa.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 21 mars 1899)

On écrit de Grand-Bassam :
« Quelques tribus sont en rébellion ; mais une répression énergique ne va pas tarder à être exercée.
« Le wharf est en pleine construction et sera terminé dans le courant de juillet. »

—o—

Un arrêté du gouverneur par intérim autorise sur la caisse de réserve un prélèvement de 100.000 francs destiné à l'acquittement des dépenses : 1° de la mission d'études du de fer de la Côte-d'Ivoire, pour 50.000 francs ; 2° de l'installation des lignes télégraphiques dans l'intérieur de la colonie, pour 50.000 francs.

INFORMATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 11 avril 1899)

M. Guillain, ministre des colonies, vient de recevoir les meilleures nouvelles de la mission Houdaille, chargée, on le sait, de tracer sur place un avant-projet du chemin de fer dans notre colonie de la Côte-d'Ivoire.

La mission est redescendue à Alépé, après avoir relevé le tracé de la ligne principale et des variantes.

Son effectif est au complet ; l'état sanitaire s'est maintenu excellent.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 2 juin 1899)

Le ministère des colonies est informé que la mission Houdaille, chargée d'étudier le tracé d'un chemin de fer entre la côte du golfe de Guinée et l'intérieur de notre colonie de la Côte-d'Ivoire, est revenue, depuis quelques jours, au bord de la mer.

Elle se trouve actuellement à Jacquville, région où ne sévit aucune épidémie.

L'état sanitaire du capitaine Houdaille et de ses collaborateurs est excellent. Ils seront ramenés en France par le premier paquebot qui s'arrêtera à Jacquville.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 29 juin 1899)

Le ministre des colonies vient de recevoir de très satisfaisantes nouvelles de la mission Houdaille, envoyée à la Côte-d'Ivoire pour y étudier le projet éventuel d'un chemin de fer entre Grand-Bassam et l'hinterland de la colonie. La mission s'est embarquée à bord du *Soudan* pour rentrer en France. Tous ses membres sont en excellente santé.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 19 juillet 1899)

Le tracé de la future voie ferrée a été, comme nous l'avons plusieurs fois indiqué, étudié complètement.

Le capitaine Houdaille est persuadé que, grâce à ce chemin de fer, un courant d'affaires considérable s'établira pour le plus grand profit de notre colonie.

Le capitaine Houdaille propose un tracé qui partirait du Petit Alépé, limite de la navigation à vapeur du Comoé, passerait à l'est de Memni et se dirigerait en ligne droite sur le N. O. par le groupe des villages Denguéra, Apuquoi, Koumanie, N'Dolo, Tchovi, Kodioso, Anépé, Apiagui, Adoquoi, Dobonimo et Séka-Séka. Séka-Séka ou Mopé, point terminus provisoire de la ligne, se trouve à 207 mil. de Petit Alépé sur la ligne de partage des eaux de la rivière Mè et de l'Agnéby.

La capture de Samory et la dissémination des bandes qu'il conduisait ont produit une impression profonde sur tous les indigènes et la mission a rencontré partout l'accueil le plus sympathique.

Le Chemin de fer de pénétration
de la Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} août 1899)

La mission Houdaille, que le département des colonies avait envoyée à la fin de 1898, à la Côte-d'Ivoire, pour y étudier le tracé d'un chemin de fer de pénétration, est rentrée en France après avoir accompli très heureusement et très rapidement ce programme.

À la suite de la prise de Samory, qui permettra de consacrer désormais au développement économique de nos colonies de la côte occidentale d'Afrique toutes les ressources qui étaient employées chaque année pour le maintien de nos droits de souveraineté, le ministre des colonies avait décidé de confier au capitaine du génie Houdaille une mission qui devait avoir pour objet : de relever topographiquement la lagune du Grand-Bassam en vue de rechercher un emplacement favorable à l'établissement d'un port accessible aux navires ; de choisir dans la région le point de départ d'une ligne de chemin de fer qui serait reliée à Grand-Bassam et au port projeté ; d'étudier en détails sur un parcours d'environ cent cinquante kilomètres un tracé de chemin de fer se dirigeant vers Kong ; d'exécuter enfin une reconnaissance entre Kong et le point terminus de cette section de cent cinquante kilomètres de façon à vérifier la possibilité de la continuation de la ligne vers le nord.

Le capitaine Houdaille, auquel avaient été adjoints MM. **Crosson-Duplessix** et **Thomasset**, capitaines, Macaire, lieutenant, Borne, adjoint du génie, Lamy, médecin des colonies ; sept officiers, quatre caporaux et quatre sapeurs du génie, n'a pas mis plus de six mois pour exécuter en tous points le programme qui lui avait été assigné, malgré les dangers et les difficultés de toutes sortes.

En dehors des travaux purement techniques qui leur incombaient, les officiers de la mission se sont livrés à des études ethnographiques, économiques, climatologiques, etc., et ils ont rapporté des documents qui, à divers points de vue, présentent un très grand intérêt ; ils n'ont, d'ailleurs, pas délaissé le rôle politique que leur passage au milieu de populations, la plupart inconnues, leur fournissait l'occasion de remplir, et leur action s'est encore, dans cette partie de leur tâche, manifestée d'une façon très heureuse pour l'extension de l'industrie française.

Ajoutons que le docteur Lamy s'est particulièrement distingué au cours des épidémies de fièvre jaune et de peste bubonique qui ont sévi à la Côte-d'Ivoire.

Il convient enfin de faire ressortir que tous les travaux de la mission, tels que l'établissement des rapports, des plans, des profils, des devis, etc., ont été terminés dans la colonie même, avant l'embarquement pour la France ; que, notamment le jour même de son arrivée à Paris, le capitaine Houdaille a pu remettre au ministère des colonies sa comptabilité absolument en règle.

En résumé, la mission accomplie par le capitaine Houdaille et par ses collaborateurs a donné des résultats d'une réelle importance et jeté les bases d'une œuvre dont la réalisation sera d'un puissant effet pour le développement de notre colonie de la Côte-d'Ivoire.

La mission est revenue intacte, n'ayant perdu ni un Européen, ni un tirailleur, ni un porteur et n'ayant pas tiré un seul coup de fusil dans une région jusqu'alors fermée aux Européens. Elle peut donc, à juste titre, prendre rang parmi les explorations vraiment fécondes en résultats utiles, auxquelles nous devons le vaste domaine colonial qui constitue aujourd'hui l'Afrique occidentale française.

Côte-d'Ivoire
LE RAPPORT HOUDAILLE ET LE CHANGEMENT DE CHEF-LIEU
(*La Dépêche coloniale*, 2 août 1899)

D'après les instructions du ministre des colonies, les capitaines Houdaille et Crosson-Duplessix ont étudié la création d'un port à Petit-Bassam et à Abidjean. Ils ont trouvé dans le golfe d'Abidjean un magnifique bassin à flot naturel, de 2 kilomètres de longueur sur 1 kilomètre de largeur, précédé d'une rade en lagune où toute une flotte pourrait s'abriter.

C'est là une question du plus haut intérêt pour la Côte-d'Ivoire dans les circonstances actuelles. Une épidémie de fièvre jaune, à peine éteinte, vient de démontrer la nécessité de déplacer le chef-lieu de la colonie. En outre, un raz-de-marée a emporté récemment, sur 25 mètres de longueur, le wharf en construction à Grand-Bassam, wharf qui ne sera ainsi utilisable que dans un avenir éloigné et qui, en tout cas, constituera toujours un moyen précaire et excessivement coûteux de débarquement.

La création d'un port à Petit-Bassam s'impose donc à bref délai, d'après le rapport de la mission.

INFORMATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 24 août 1899)

M. le capitaine du génie Houdaille, hors cadres, à la disposition du ministre des colonies, a été inscrit d'office à la suite du tableau de concours de 1899 pour la croix d'officier de la Légion d'honneur. (Services exceptionnels rendus dans la direction des travaux de la mission chargée de l'étude de la construction d'un chemin de fer à la Côte-d'Ivoire.)

ARMÉE COLONIALE
(*La Dépêche coloniale*, 22 septembre 1899)

Parmi les nominations au grade de capitaine faites dans le corps du génie, nous relevons celle de M. Macaire, lieutenant à la disposition du ministre des colonies, M. Macaire faisait partie de la mission du capitaine Houdaille, qui a, comme on sait, récemment étudié le projet d'un chemin de fer de pénétration à la Côte-d'Ivoire.

LES CHEMINS DE FER AUX COLONIES

À LA CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 21 novembre 1899)

Résumé sommaire des opérations de la mission Houdaille

La mission d'études du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, embarquée à Marseille le 25 novembre 1898, à bord du *Stamboul*, comprenait 6 officiers, 7 sous-officiers rengagés ayant déjà fait partie de missions analogues, 4 caporaux et 4 sapeurs, 25 tirailleurs recrutés à Saint-Louis, 84 porteurs engagés à Konakry, 10 interprètes, boys ou cuisiniers, en tout 140 personnes. Tout le personnel européen, à l'exception bien entendu du docteur Lamy, médecin de 2^e classe des colonies, provenait du régiment des chemins de fer, 5^e génie, et avait en outre une compétence spéciale dans la question.

Le capitaine Houdaille, chef de mission, avait rédigé en 1887 la première instruction sur le tracé rapide des voies ferrées. En 1888, il organisait le matériel de campagne des compagnies de sapeurs de chemins de fer. Membre du Comité des travaux publics des Colonies, il s'est occupé tout spécialement du matériel du chemin de fer du Soudan.

Le capitaine Crosson-Duplessix avait fait partie en 1893-1894 de la mission du colonel Joffre au Soudan.

Le capitaine Thomasset, attaché pendant deux ans au service des études du chemin de fer du Soudan, était rentré en France au début de l'année 1898.

Le lieutenant Macaire, au moment du départ, était attaché à l'exploitation de la ligne de Chartres à Orléans, confiée au 5^e régiment du génie.

L'adjoint du génie Borne, avant d'être détaché au service géographique de l'armée, avait servi au régiment de chemin de fer. Enfin, sur sept sous-officiers, quatre rentraient de Madagascar, où ils avaient fait partie de la mission du colonel Roques ; les trois autres avaient été détachés au service de la voie du chemin de fer du Soudan.

Avec de pareils éléments et en appliquant le principe de la division du travail et de l'initiative individuelle, la mission devait rapporter, et a rapporté, en effet, une riche moisson de documents.

La mission débarquait à Grand-Bassam le 16 décembre avec son personnel et son matériel au grand complet. Aussi, six jours après, le 23 décembre, le capitaine Houdaille pouvait-il mettre en route le détachement du capitaine Crosson-Duplessix qui devait étudier le port de Petit-Bassam.

Le 27 décembre, le capitaine Thomasset arrivait à Dabou pour étudier la vallée du Bandama, mais par suite de la maladie de l'administrateur, M. Voisin, atteint d'une bilieuse, et transporté d'urgence à Grand-Bassam, le gouverneur jugea utile, en raison de l'état des négociations engagées avec les Boubourys, de remettre à une date ultérieure une reconnaissance qui aurait pu donner lieu à des malentendus.

Voilà à quoi se réduit le prétendu échec éprouvé par la mission Houdaille dans la région des Boubourys.

Le capitaine Thomasset étudia la baie de Dabou et les régions voisines, et le 13 janvier, il rejoignait le gros de la mission à Denguera. Le 29 décembre, le chef de la mission se rendait à Allépé, point de départ provisoire de la ligne de pénétration. Parvenu le 1^{er} février à Mopé, il y faisait installer un poste, et de là il faisait partir une

série de reconnaissances dirigées par ses officiers, dans le Morenou, vers le Baoulé et vers Bettiré.

Le 17 mars, il commençait son mouvement de retour en piquetant le tracé du chemin de fer de Mopé à Petit-Allépé, où il parvenait le 2 avril. Après deux jours de repos, il organisait de nouveau quatre détachements.

L'un, sous les ordres du lieutenant Macaire, devait effectuer des sondages en lagune et sur la Comoé ; le second, commandé par le capitaine Crosson-Duplessix, complétait les études du port de Petit-Bassam–Abidjean et étudiait l'embranchement reliant Abidjean à la ligne de pénétration projetée ; le troisième, dirigé par l'adjoint du génie Borne, exécutait le tracé de l'embranchement Grand-Bassam Allépé. Enfin, un sergent relevait le cours de la Comoé, d'Allépé à Bettié. Plus tard, le lieutenant Macaire se rendait à Malamalasso pour étudier un projet d'usine hydraulique donnant 2.000 chevaux.

Pendant ce temps, les sous-officiers disponibles, sous la direction du chef de mission et du capitaine Thomasset, rédigeaient les divers projets dans un bureau de dessin construit en quelques jours en pleine forêt, à 2 km. d'Allépé.

Le 31 mai, en raison de l'épidémie de fièvre jaune et de peste bubonique qui sévissait à Grand-Bassam, la mission quittait Allépé pour se rendre à Jacquerville, point désigné pour l'embarquement.

Le *Liban*, de la Compagnie Fraissinet, ayant refusé de prendre la mission, le capitaine Houdaille dut attendre jusqu'au 26 juin l'arrivée du *Galatz*, qui débarqua le personnel à Marseille le 15 juillet, après une absence de huit mois.

Ce séjour d'un mois à Jacquerville ne fut pas complètement perdu.

Un nouveau bureau de dessin fut installé pour faire des copies de tous les dossiers, de sorte que, le lendemain de son débarquement, le chef de la mission put déposer à l'inspection générale des travaux publics des colonies, treize dossiers, contenant plus de trois cents pièces ou dessins, complètement terminés en double expédition, ainsi qu'une comptabilité rigoureusement en règle, aussi bien au point de vue finance qu'au point de vue matière.

Ports. — Le capitaine Crosson-Duplessix a étudié en tous détails le projet d'un port intérieur dans la baie d'Abidjean, située à mi-distance entre Grand-Bassam et Jacquerville. Cette baie, s'enfonçant à 2 kilomètres dans l'intérieur des terres, bordée par des collines de 35 mètres de hauteur, a 4 kilomètres de largeur et 7 à 16 mètres de profondeur.

Un chenal de 800 mètres dans le sable et un dragage de 2 kilomètres dans la lagune permettront aux bateaux de 3.000 tonneaux d'y accéder.

La dépense ne paraît pas devoir dépasser 4.000.000.

Chemin de fer. — L'étude du chemin de fer a été précédée par l'exécution de 720 kilomètres de levés, au 1/10.000^e à la planchette déclinée, chaînés d'un bout à l'autre.

Ces 720 kilomètres se répartissent ainsi qu'il suit :

Grand-Bassam, Allépé, Mopé, N'Zi	260 km.
Reconnaissance de Morenou	160 km.
Mopé, Bettié, Adoquoi	100 km.
Allépé, Abidjean, M. Bato	100 km.
Allépé, Malamalasso, Bettié	100 km.
Total	720 km.

À Allépé et Mopé, la mission a ouvert à la hache et au coupe-coupe une tranchée continue dans la forêt, de 3 mètres de largeur et de 106 kilomètres de longueur. À son retour, 40 kilomètres de tranchées transversales ont été ouvertes dans les mêmes conditions.

Ce travail préliminaire considérable a permis d'établir 500 kilomètres de tracé de chemin de fer, dont 150 étudiés en tous détails et 350 à l'état d'avant-projet. La ligne principale aurait 300 kilomètres et partirait soit de Grand-Bassam, soit d'Abidjan si ce point est définitivement choisi comme capitale pour se diriger vers le Baoulé par Mopé.

Un embranchement de 100 kilomètres desservirait le Morenou avec prolongement éventuel sur Kong. Une autre ligne de 60 kilomètres pourrait relier Bettié à la ligne de pénétration.

Suivant le mode de construction et les régions, le prix de revient du kilomètre peut varier de 60.000 à 80.000 francs pour une voie de 1 mètre.

Usine électrique. — Le lieutenant Macaire a étudié aux environs de Malamalasso une usine hydraulique pouvant donner jusqu'à 2.000 chevaux et fournir la force électrique soit au chemin de fer, soit à des scieries. Un affluent de la Comoé, le Mala-Mala, fournit à lui seul aux plus basses eaux, en avril, 700 chevaux avec une chute de 35 mètres de hauteur ; le reste de la force sera obtenu avec des barrages peu coûteux établis sur la Comoé, qui coule entre deux rives de ruchers de Malamalasso à Dabosué.

Richesse forestière. — Deux cents observations recueillies dans le cours de la mission ont permis d'établir une carte statistique de la richesse forestière, carte qui donne, kilomètre par kilomètre, le nombre d'arbres, leur diamètre, le cube équarri par hectare.

Un hectare de forêts a été complètement abattu entre Allépé et Memmi. On y a trouvé 16 essences différentes, dont 14 de bois durs.

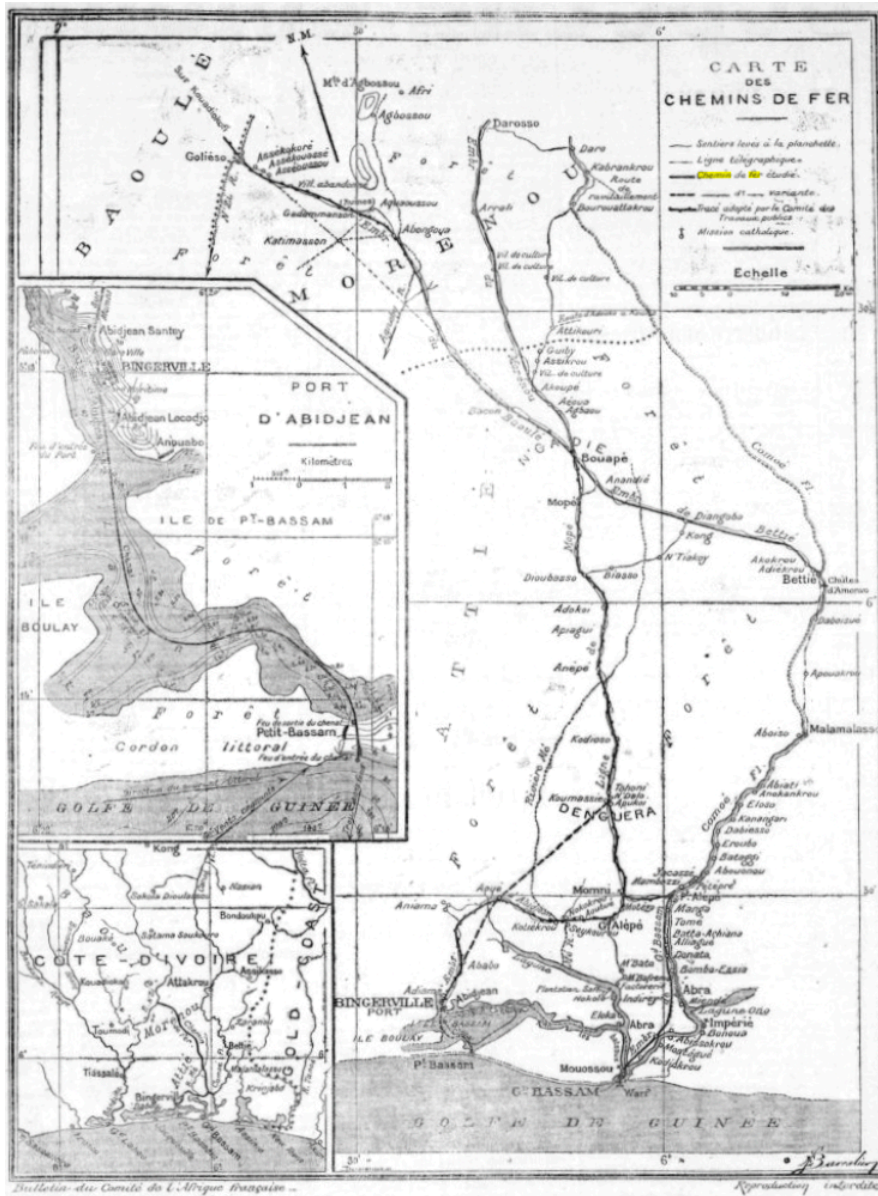
Le cube par hectare ressort au chiffre moyen de 50 mètres cubes ; comme la forêt a une surface de 6.000.000 d'hectares, on arrive au chiffre fantastique de 300.000.000 de mètres cubes de bois équarri à vives arêtes représentant, au prix du sapin, à 50 francs le mètre cube, une valeur de 15 milliards.

Rapports divers. — Le capitaine Crosson-Duplessix rapporte en outre une étude très complète sur l'ethnographie ; le capitaine Thomasset s'est occupé de la géologie ; enfin, le docteur Lamy a étudié la météorologie, la faune et la flore des régions traversées. Il a eu, en outre, l'occasion d'appliquer deux fois avec succès le sérum anti-venimeux du docteur Calmette.

Ce rapide exposé permet de se rendre compte des travaux de la mission.

Le capitaine du génie,
chef de mission
Houdaille

LE CHEMIN DE FER DE LA Côte-d'Ivoire
 ET LE PORT DE BINGERVILLE
 (La Dépêche coloniale, 21 février 1900)



Nous avons donné dans notre numéro du 21 novembre dernier, le résumé sommaire des opérations de la mission Houdaille.

Nous pouvons publier aujourd'hui, grâce à l'obligeance du *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, la carte du projet du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire et du projet de port à Bingerville.

On sait que la Côte-d'Ivoire est recouverte presque entièrement par une épaisse forêt qui rend les communications très difficiles. C'est pourquoi le gouvernement local s'est efforcé d'y multiplier les routes pour lesquelles il avait inscrit annuellement à son budget, depuis 1896, un crédit de 50.000 fr. Malheureusement, « dans un pays où les

bêtes de somme sont rares et vivent mal, où, par suite de la rareté de la main-d'œuvre, des accidents du sol, du nombre des cours d'eau, l'établissement de routes carrossables serait excessivement coûteux et à peu près inutile, il faut savoir reconnaître que la construction de voies ferrées est la seule solution pratique de la question des transports par terre².

Tout porte donc à croire que l'établissement du chemin de fer dont l'étude vient d'être faite par la mission Houdaille donnera un nouvel essor à la Côte-d'Ivoire, déjà en pleine prospérité.

Il faut remarquer, en outre, que les difficultés que peut rencontrer, en territoire africain, l'exploitation d'un chemin de fer semblent être moins considérables à la Côte-d'Ivoire que partout ailleurs. Il est toujours à craindre, en effet, que les voies ferrées qu'il est question de construire ne desservent des pays dont l'exportation, par suite du manque de moyens de transports à bon marché, n'est pas encore considérable ; de plus, on redoute à bon droit que les conditions économiques dans lesquelles vivent ces pays depuis des siècles ne puissent changer du jour au lendemain, et qu'il soit, par suite, nécessaire de créer de nouvelles productions pour assurer le fret des nouvelles voies ferrées.

Or, si ces réserves doivent être faites à la Côte-d'Ivoire comme dans la plupart des pays africains, elles n'y présentent pas une importance considérable.

En premier lieu, les exportations de la Côte-d'Ivoire ont quadruplé de 1896 à 1897 et sextuplé de 1895 à 1897 ; c'est là un excellent présage pour l'avenir. De plus, il faut espérer que la création de la ligne projetée modifiera la direction que prennent les produits de la colonie dont une bonne moitié est embarquée à destination de l'Angleterre. La raison en est dans la rareté des bateaux français qui font escale à la Côte-d'Ivoire et dont le nombre est de deux fois inférieur à celui des bateaux anglais. Un port bien aménagé devant être construit à Abidjean, au point de départ même de la ligne, tout porte à croire que nos bâtiments y viendront faire aux bateaux étrangers une concurrence qui leur sera facilitée par les nombreuses maisons françaises établies dans la colonie.

En ce qui concerne les nouvelles productions qu'il sera nécessaire de créer pour alimenter le chemin de fer, l'avenir semble plus brillant encore. Les ressources ne manquent pas : en effet, la forêt équatoriale renferme des richesses qui ne demandent qu'à être exploitées. Sur un hectare de forêt abattu par elle, la mission Houdaille a trouvé seize essences différentes dont quatorze de bois dur. Il semble que l'acajou spécialement doive faire l'objet d'un commerce important. « Le cube par hectare, dit le capitaine Houdaille, ressort au chiffre moyen de 50 mètres cubes. Comme la forêt a une surface de 6.000.000 d'hectares, on arrive au chiffre fantastique de 300.000.000 de mètres cubes de bois équarri à vives arêtes représentant, au prix du sapin, à 50 fr. le mètre cube, une valeur de 15 milliards !]

Si l'on ajoute à l'exploitation des bois celle de l'or, dont d'importants gisements ont été signalés par tous les explorateurs de la Côte-d'Ivoire ; si l'on constate que les cultures riches, telles que le café, le cacao, le coton y réussissent parfaitement, si l'on tient compte des résultats qu'a déjà donnés la culture du caoutchouc, dont on rencontre des espèces très variées sur tout le territoire de la colonie, on peut conclure que le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire trouvera, pour s'alimenter, des richesses de toutes sortes, qui paieront un jour largement la métropole et la colonie des sacrifices qu'elles auront consentis pour une entreprise qui présente, dès à présent, toutes les chances de succès.

² Clozel, « La situation économique de la Côte-d'Ivoire », *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, 1899.

La nouvelle frontière de la Côte-d'Ivoire, bien qu'elle suive les limites politiques des cercles d'Odjenné, de Kong et de Bouna, nouvellement réunis à la colonie, semble cependant rigoureusement géographique. Elle contourne, en effet, presque exactement les bassins des fleuves côtiers, c'est-à-dire de la Sassandra, du Bandama et de la Comoé. Elle touche, par suite, aux dernières branches du réseau fluvial du Niger, la grande artère commerciale du Soudan. Quelque inconvénient que présente pour la colonisation la forêt épaisse qui recouvre la plus grande partie de la colonie, celle-ci n'en conserve pas moins un avenir commercial considérable. Tous les explorateurs ont signalé la présence de l'or dans les régions montagneuses ; nul doute qu'on ne parvienne à l'exploiter avantageusement : des études techniques ont déjà été faites, qui ont donné des résultats satisfaisants.

D'autre part, la création d'un port à Abidjean et l'établissement d'un chemin de fer entre ce point et Konadiokosi sont actuellement à l'étude au Pavillon de Flore. Ces travaux auront une heureuse influence sur la prospérité de la colonie. Les exportations de 1898 ont déjà dépassé de 328.500 francs celles de 1897. Tout porte à croire que la nouvelle délimitation, qui incorpore à la Côte-d'Ivoire les territoires riches et peuplés d'Odjenné, de Kong et de Bouna, donnera au commerce de la colonie un essor plus considérable encore.

LA MISSION HOSTAINS
ET LA JONCTION DE LA
CÔTE-D'IVOIRE, DU SOUDAN ET DE LA GUINÉE
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} avril 1900)

Le retour de la mission Hostains et d'Ollone, qui vient d'explorer la partie occidentale de la Côte-d'Ivoire, appelle l'attention sur l'une des parties les moins connues de nos possessions africaines.

Jusqu'à ce jour, l'épaisse forêt équatoriale, peuplée en cet endroit de tribus anthropophages, s'était opposée au passage de toute mission et à l'établissement de tout itinéraire. Deux de nos courageux compatriotes, plus heureux que leurs devanciers, viennent enfin de réaliser la jonction du Soudan, de la Côte-d'Ivoire et de la Guinée, par l'arrière-pays de Libéria.

Il ne faut pourtant pas en conclure que la pénétration française soit aujourd'hui définitivement assurée dans la région qui doit unir entre elles ces trois colonies. L'établissement d'un itinéraire, si dangereux et si méritoire qu'en ait été le parcours, ne saurait suffire à ce résultat. Néanmoins, la question est aujourd'hui posée et le devoir du gouvernement est d'examiner comment pourront se développer notre influence et nos relations commerciales dans les pays qui viennent d'être ouverts à notre activité. La question, certes, est ardue. À force de prudence et d'habileté, la mission Hostains-d'Ollone a pu traverser le dangereux pays des Tepos et gagner Beyla. Les détails nous manquent encore pour discuter les raisons de cette réussite ; mais tout porte à croire que les paroles de paix et de bienveillance n'ont pas seules calmé des indigènes qui appartiennent aux peuplades les plus irréductibles que nous ayons rencontrées jusqu'à ce jour. D'après certains renseignements, MM. Hostains et d'Ollone auraient été reçus avec cordialité chez les Gons ; cette peuplade n'en avait pas moins préparé, à la limite de son territoire, une embuscade dans laquelle faillirent tomber nos explorateurs, ce qui prouve que le seul appareil de la force leur avait valu l'accueil rassurant du début.

La pénétration française dans le pays nouvellement exploré peut donc rencontrer de sérieuses difficultés. Notre expérience doit d'ailleurs être éclairée en grande partie sur ce point. On sait combien a été difficile la répression de certaines révoltes survenues dans quelques villages perdus dans la forêt dense. Notre vieil ennemi Samory connaissait

d'ailleurs si bien le caractère des populations du Haut-Cavally qu'il y était venu chercher son dernier refuge, lorsqu'il se sentit acculé par les troupes françaises. C'est dans cette inextricable forêt, au milieu d'anthropophages, qu'il avait établi sa retraite, comptant sur notre hésitation pour tromper notre surveillance et tenter de remonter vers le Nord.

Là où Samory pouvait régner par la terreur, nous ne saurions employer les mêmes moyens.

Jusqu'à ce jour, notre politique s'est bornée à l'abstention. Nous étions trop occupés ailleurs pour nous occuper d'une région nettement délimitée sur le papier par la Convention intervenue en 1890 avec la République de Libéria. Nos fonctionnaires, nos officiers, nos explorateurs n'avaient fait que côtoyer ces pays dangereux où nos intérêts immédiats ne nous appelaient pas encore ; le malheureux Bailly-Forfillier y avait perdu la vie pour s'y être trop imprudemment engagé.

Ce ne fut que la lutte contre Samory qui nous entraîna, par le Soudan méridional, dans des territoires encore si peu explorés ; une pointe dans le Sud avait été poussée par la mission Blondiaux, dont les travaux et les renseignements furent si bien utilisés par le capitaine Gouraud, dans sa poursuite du vieil Almauny [Almamy]. Aujourd'hui, c'est par la Côte-d'Ivoire que la pénétration s'est accomplie, si bien que l'attention du public colonial et celle du gouvernement se trouvent forcément reportées sur cet arrière-pays de Libéria dont l'opinion ne saurait plus se désintéresser.

Les résultats de la mission Hostains et d'Ollone seront certainement précieux au point de vue géographique et ethnographique. Quels seront-ils au point de vue politique ? Prendra-t-on des mesures immédiates en vue d'organiser les régions nouvellement parcourues, qui se trouvent dans notre zone d'influence ? Attendra-t-on que chacun des gouvernements intéressés ait progressivement pacifié cette région-frontière, avant d'ouvrir des voies de communication avec les colonies limitrophes ? La plus grande prudence s'impose à ce sujet.

Mais il n'en est pas moins important de prendre des mesures immédiates pour rendre accessible dans le plus bref délai une région qui peut offrir de grandes ressources à la colonisation.

Émile Lenoir.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 24 avril 1900)

Le président de la République a reçu, hier matin, M. Hostains et le capitaine d'Ollone, de retour d'une mission à la Côte d'Afrique.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 29 avril 1900)

Le capitaine du génie Houdaille, chef de la mission du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, vient d'être promu au grade de chef de bataillon.

Société de géographie de Paris
(*La Dépêche coloniale*, 11 mai 1900)

Conférence de MM. d'Hostains et d'Ollone sur leur mission en Côte-d'Ivoire, Guinée, Soudan.

L'EXPOSITION UNIVERSELLE
(*Le Journal des débats*, 23 septembre 1900)

Les colonies : la Côte-d'Ivoire

Le commissaire de la colonie de la Côte-d'Ivoire, à l'Exposition, s'appelle Pierre Mille. [...] Il faut... visiter l'exposition de la Côte-d'Ivoire, installée dans un pavillon assez avenant, coquet dans sa simplicité, imitation de quelque factorerie de là-bas [...] Si l'on veut mettre en valeur le reste du pays, il faut créer un chemin de fer. La carte le dit, le crie, irréfutable, et je n'ai jamais vu d'image si éloquente.

La mission du capitaine Houdaille a préparé, précisément, les études de cette voie ferrée, en a donné le tracé général, et on espère qu'en 1906, elle sera terminée si l'on peut se mettre à l'œuvre dès l'année prochaine. Il s'agit, en l'espèce, d'un chemin de fer de 280 kilomètres de longueur, très économique, à voie étroite, avec des travaux d'infrastructure réduits au minimum, des traverses simplement posées sur le sol. Il reliera Abidjan, la nouvelle capitale, ou, mieux, le port de Bingerville, qu'on crée en ce moment au bord de la baie d'Abidjan, Kong, centre commercial de l'hinterland, en passant par Memni et Mopé. Il montera perpendiculairement à la côte, fera un crochet parallèle au littoral, puis reprendra une direction parallèle à la direction du départ. Il traversera toute l'opulente forêt équatoriale et le pays de l'or. Toutes les ressources de la Côte-d'Ivoire seront ainsi exploitées. [...]

LÉGION D'HONNEUR
(*La Dépêche coloniale*, 25 janvier 1901)

Parmi les fonctionnaires des colonies, notons la nomination... au grade de chevalier, de M. l'administrateur Hostains, chef de la mission Hostains-d'Ollone.

Cette dernière nomination, quoique tardive, comme nous le faisons remarquer récemment, donne entière satisfaction aux efforts que le vaillant explorateur a faits au cours de son voyage à la Côte-d'Ivoire.

La mission Hostains-d'Ollone
À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 10 juillet 1901)

M. le capitaine d'Ollone, membre de la mission Hostains-d'Ollone, vient de publier, en un fort volume in-8° raisin, le récit de la mission qu'il a accomplie dans l'arrière-pays de la République de Liberia.

Nous avons déjà parlé de la mission Hostains-d'Ollone. On sait qu'elle a eu des résultats importants au point de vue politique : elle a assuré la jonction, autour de la République de Liberia, de nos colonies de la Côte-d'Ivoire, de la Guinée et du Soudan français.

Le titre de l'ouvrage : *De la Côte d'Ivoire, au Soudan et à la Guinée* indique l'ordre dans lequel ont été visitées ces colonies. L'itinéraire de la mission part, en effet, de Roc-Bereby, passe à Beyla-Bissandougou et Kankan pour aboutir ensuite à Conakry.

Nous ne pouvons malheureusement donner, dans le cadre de cet article, qu'une critique rapide de l'ouvrage de M. d'Ollone. Une analyse plus complétée eût été fort intéressante; la mission Hostains a parcouru en effet des régions dont une grande partie était totalement inconnue jusqu'à ce jour ; elle a visité des peuplades dont la réputation d'anthropophagie commandait la plus grande prudence, elle a été en butte à des difficultés dont nos compatriotes ont pu sortir presque toujours pacifiquement, bien que la nécessité les ait forcés à repousser par les armes un guet-apens qui leur avait été tendu.

La place nous faisant défaut, nous nous bornerons à un résumé rapide et aussi complet que possible de l'ouvrage du capitaine d'Ollone.

Cet ouvrage se divise en deux parties distinctes ; dans l'une, la mission est racontée avec tous les épisodes intéressants, avec les détails de chaque étape et des renseignements détaillés sur le caractère spécial aux habitants de chaque village. C'est la partie épisodique.

En second lieu, sous le titre *Appendices*, cinq chapitres supplémentaires traitent des questions qui se rapportent à l'histoire des régions visitées, à leur géographie, à l'orographie (climat, faune, géologie), à l'ethnographie et au commerce.

C'est la partie épisodique qui constitue en quelque sorte tout le volume ; peut-être pourrait-on regretter que les chapitres relatifs aux questions économiques ne présentent pas une plus grande importance. Remarquons, toutefois, qu'on ne saurait exiger d'un officier les qualités d'un économiste et que, somme toute, le but du capitaine d'Ollone était de raconter simplement les épisodes de sa mission et de conclure, au point de vue politique, comment il fallait profiter des résultats acquis dans l'administration des pays explorés ; or ce but a été rempli.

L'hostilité des Tépos, dont la mission devait longer le territoire après avoir quitté la Côte, imposait la plus grande attention. Après s'être mise en route le 14 février 1899, la mission parvient néanmoins sans incident jusqu'au Cavally, qu'elle traverse à 150 kilomètres de son embouchure. Laissons ici la parole au capitaine d'Ollone :

« C'est avec une certaine émotion qu'à un détour de sentes, nous nous trouvons subitement sur les bords du Cavally. Le fleuve est magnifique ; il se forme sous nos yeux par la réunion de deux grands cours d'eau aux noms même inconnus, le Douo, large de 100 mètres, et le Hana, large de 60, puis, tout de suite, il s'étend en une nappe large de 500 mètres et se sépare en une foule de bras au milieu d'un dédale d'îles. De grands rochers noirs sortent de son sein et donnent au paysage un cachet étrange.

« Quand on vient de marcher pendant tant de jours comme dans une caverne, à travers un chaos interminable de collines abruptes et de ravins marécageux dont on ne voit que la place où pose le pied, où, sous l'immense voile qui recouvre et cache la terre, tout est secret, immobile, impénétrable et semble encore dans les ténèbres de la non-vie, on est saisi de trouver tout à coup ce grand fleuve. Au milieu de cette végétation exubérante qui le borde comme pour le cacher, qui, sur chaque îlot, sort de son sein comme pour le recouvrir, ses flots rapides sous le soleil éclatant sont une révélation du mouvement et de la vie. C'est une force qui marche, se riant des fourrés et de leurs obstacles ; rien ne l'arrête, il connaît et suit son chemin. Et ce chemin, c'est le nôtre ! Il va à la mer, le domaine des blancs ; il vient du Soudan, notre empire ; il nous rattache à notre pays et nous indique le but ; la route que nous voulons ouvrir, il la parcourt sans se lasser depuis toujours ! »

Sur le Cavally, la mission installe un poste, Fort Binger ; elle y apprend qu'une nouvelle mission, dirigée par le lieutenant Wœlfell, est partie de Beyla, dans le Soudan français, pour venir à sa rencontre.

Après Fort-Binger, la mission Hostains-d'Ollone quitte les Tabetonos, aux mœurs desquels M. d'Ollone consacre un chapitre fort intéressant. Elle traverse successivement les territoires de Graoros, des Paloubés, des Sapos.

Chez les Paloubés, une surprise :

« De loyaux sujets de la reine Victoria ont eu l'idée de répandre, chez les noirs l'image de leur gracieuse souveraine et ils l'ont imprimée sur des mouchoirs de cotonnade, sans prévoir l'usage qui en serait fait ; un stock de ces mouchoirs, déposés sur la côte, a pris le chemin des Paloubés, et nous ne pouvons nous empêcher de rire aux larmes en voyant tous les indigènes arborer le portrait de la reine d'Angleterre à une place où on n'a pas l'habitude d'en mettre : ce n'est pas sur leur cœur, oh non ! Pauvre Queen ! *Schoking* ! en vérité ! »

À Paoulo, chez les Sapos, le calme de M. Hostains et la parfaite discipline de la mission triomphent d'une tentative de surprise des indigènes. L'alerte aboutit à un traité en bonne et due forme et à l'installation du pavillon français.

À Sooudi, chez les Kopos, la mission est forcée de palabrer pour traverser le Cavally ; elle continue néanmoins sa route après avoir hissé le pavillon français dans le village.

Jusque chez les Vayas, nos compatriotes continuent leur route sans de trop grandes difficultés. Un conflit avec les porteurs amène une attaque où quelques-uns des hommes de la mission sont blessés.

Les combats se continuent alors sur la route ; la mission est suivie, en queue, sur les flancs, par des bandes armées qu'il faut incessamment réduire à l'impuissance. Fort heureusement, nos armes perfectionnées ont raison des assaillants auxquels on ne laisse jamais le temps de recharger leurs fusils. Cette situation inquiétante menaçait de s'éterniser lorsqu'un jour, au début d'une attaque, les tirailleurs de l'escorte échangent avec les indigènes des « Anicé ! » (bonjour !) joyeux et retentissants. Les Bambara se reconnaissent, une poule blanche est agitée en l'air en signe de paix ; on était au Soudan !

Malgré l'hostilité des gens, un village s'était rencontré où les indigènes Malinkés avaient reconnu les leurs ; cette heureuse chance permit à la mission d'avancer sans plus être inquiétée. Remarque particulière : autant les gens du Sud ignoraient l'existence du Soudan, croyant la forêt infinie, autant les gens du Nord ignorent l'existence des pays du Sud ; cette ignorance tient à l'impossibilité de traverser, sans être mangé, les peuplades anthropophages qui séparent les deux pays.

Cependant les clairières se succèdent plus nombreuses, et la mission arrive à Nzo presque à la lisière de la forêt équatoriale. Avec quelle joie la mission retrouve-t-elle l'accueil fait par les populations soudanaises à la nation souveraine !

La sortie de la forêt est saluée avec plaisir ; bientôt, nos compatriotes arrivent à Beyla. Ils sont presque au port.

Le retour à la côte s'effectue sans incident par Kérouane, Bissandougou, Kankan Kouroussa et Timbo.

Dans cette dernière ville, MM. Hostains et d'Ollone rencontrent M. Pobeguin, administrateur, qui le premier a relevé la Côte-d'Ivoire et a remonté le Cavally jusqu'à Grabo.

Enfin, le 25 février 1900, plus d'un an après son départ de la côte, la mission Hostains-d'Ollone arrivait à Conakry, capitale de la Guinée française, d'où elle s'embarquait pour la France.

Les résultats de la mission sont les suivants :

En premier lieu, toute crainte de compétition de la part de la République de Libéria doit être écartée dans les régions visitées par MM. Hostains et d'Ollone ; non seulement ils n'ont trouvé aucune trace de pénétration de la part de la République nègre, mais encore les indigènes ne soupçonnent même pas l'existence de cet État.

En outre, cet impénétrable pays est une mine inépuisable de richesses : essences précieuses dans la forêt, acajou, gomme, dolas, caoutchouc.

M. le capitaine d'Ollone préconise enfin la création de moyens de communication entre le Soudan et la Côte-d'Ivoire. « Qu'une ligne de postes, uniquement chargée de protéger les voyageurs, jalonne une route sûre entre le Soudan et la côte ; et l'on verra en foule accourir les Dioulas, désireux d'acquérir les kolas, le caoutchouc, et d'accéder à

la mer par la voie la plus courte...Tous les indigènes, ajoute M. d'Ollone, nous ont dit qu'ils voudraient voyager, mais qu'ils ne le pouvaient, faute de sécurité, et qu'ils seraient heureux que nous nous chargions de la police... Cependant, toute manifestation d'autorité, tout emploi inutile de la force compromettraient à jamais la situation.

« Puisque l'occupation est possible, il est absolument nécessaire de la faire ; on ne peut laisser subsister dans la forêt un foyer d'hostilité exerçant la plus fâcheuse influence sur les populations du Soudan et de la côte. Jamais celles-ci ne nous croiront invincibles et n'abdiqueront toute velléité d'indépendance, tant qu'elles verront les gens de la forêt se rire de nos armes. »

Nous ne pouvons malheureusement donner ici les résultats économiques contenus dans les « Appendices » du volume de M. d'Ollone. Les pays parcourus par la mission sont cependant trop nouveaux et trop intéressants pour que nous nous abstenions d'en parler. Nous aurons donc l'occasion d'y revenir, d'en faire des études plus complètes, en nous référant aux détails donnés par MM. Hostains et d'Ollone.

Qu'il nous suffise aujourd'hui de terminer en disant que l'ouvrage de M. le capitaine d'Ollone nous a paru très consciencieux : qu'il est accompagné de deux cartes dont l'une permet de suivre, étape par étape, la marche de la mission, et que les nombreuses et fines gravures dues au crayon de M^{me} Paule Crampel, la correction parfaite de l'exécution matérielle, l'agrément indiscutable du style font le plus grand honneur à la maison Hachette chargée de l'édition, à l'artiste qui a exécuté les illustrations et au brillant officier qui a finement et simplement raconté les émouvantes péripéties de son long et périlleux voyage.

Émile Lenoir.

CANDIDATURE DU BARON EMPAIN

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 31 juillet 1901)

La Commission des travaux publics des colonies s'est réunie il y a trois jours ; elle aurait approuvé le projet de convention présenté par M. Empain, qui consiste à donner à ce dernier la construction du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, moyennant diverses concessions territoriales (minières et agricoles).

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 11 octobre 1901)

On annonce que le contrat depuis longtemps en suspend entre les ministères des finances, des colonies et le groupe Empain, ayant pour but la construction du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire et l'achèvement des chemins de fer éthiopiens, vient d'être enfin signé après de longues et pénibles négociations ; il serait intéressant de connaître l'étendue des concessions faites au groupe Empain sur la Côte-d'Ivoire. Il y a là une question dont se sont vivement préoccupés plusieurs groupes financiers et industriels qui ont déjà formé de nombreuses demandes d'autorisations de recherches à la Côte-d'Ivoire.

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 20 octobre 1901)

À la demande d'un certain nombre de négociants, commerçants et demandeurs en concessions de la Côte-d'Ivoire, l'Union coloniale française a pris l'initiative d'une réunion qui aura lieu jeudi prochain. Cette réunion a pour but d'examiner la situation créée à ces premiers occupants par les concessions territoriales consenties par l'administration au groupe Empain.

Les concessions à la Côte-d'Ivoire

(*La Dépêche coloniale*, 24 octobre 1901)

Au sujet de la réunion que nous avons annoncée et dont l'Union coloniale a pris l'initiative, concernant les droits des premiers occupants à la Côte-d'Ivoire, nous recevons la lettre suivante que nous insérons volontiers :

Paris, le 23 octobre 1901.

Monsieur le directeur de la *Dépêche coloniale*,

Je lis dans un de vos derniers numéros que demain doit avoir lieu une réunion de concessionnaires de la Côte-d'Ivoire pour protester contre la concession du chemin de fer à M. Empain.

Voulez-vous me permettre de donner mon opinion fondée sur plus de trois ans de séjour à la Côte-d'Ivoire ?

Il n'est besoin d'aucune concession extraordinaire pour construire le chemin de fer de Bingerville vers Kong.

La mission d'officiers du génie a estimé le coût de la première section, matériel roulant compris, à 15 millions de francs. Or, la colonie a un excédent de recettes qui atteint 600.000 francs et qui, avec les nouvelles taxes sur les indigènes, dépassera de beaucoup ce chiffre.

600.000 francs représentent, à 5 %, l'intérêt et l'amortissement d'un capital de 12 millions de francs si, à ce capital, on ajoute les réserves qui atteignent près de 2 millions de francs (exactement 1.700.000 francs).

Voilà les 15.000.000 de francs presque gagés en faisant exécuter les travaux en régie par l'État sous la direction d'officiers du 5^e régiment du génie. Ainsi il ne sera pas nécessaire de porter atteinte à des droits acquis, ni de constituer un monopole monstrueux qui ne manquerait pas de faire renaître de très sérieux embarras.

Que les concessionnaires actuels se concertent, qu'ils prient le délégué de la colonie qui est membre du Parlement de porter la question à la tribune et le projet Empain restera dans la brousse d'où il n'aurait jamais dû sortir.

Avec mes meilleurs sentiments,

Camille Dreyfus,
ancien député,
premier explorateur de l'Atié supérieur.

LES INTÉRESSÉS DE LA CÔTE-D'IVOIRE AU PAVILLON DE FLORE (*La Politique coloniale*, 30 octobre 1901)

Nous connaissons aujourd'hui le texte complet de la protestation des intéressés de la Côte-d'Ivoire contre le projet de convention avec le groupe Empain. Cette protestation a été présentée lundi matin à M. Decrais, par les délégués de l'Assemblée qui s'est réunie le 24 courant, on s'en souvient, à l'Union Coloniale. Est-il besoin de répéter ce que nous avons déjà plus d'une fois déclaré : Que nous refusons notre adhésion à une théorie qui ne tend à rien moins qu'à faire d'une de nos colonies une réserve au profit de certaines sociétés et particuliers, en méconnaissance des droits de l'État, au nombre desquels celui d'accorder des concessions figure parmi les moins discutables. Et il est singulièrement audacieux de dénier à l'État la faculté de faire usage de ce droit au mieux de tels ou tels de nos intérêts coloniaux, les plus pressants suivant son appréciation.

En somme, l'impression est que l'on se trouve en présence d'une coterie, qui supporte impatiemment le partage avec de nouveaux venus.

C'est aussi là, sans doute, l'impression de M. Decrais. le ministre s'est contenté de répondre à la délégation qu'il ferait part à ses collègues des vœux qui lui étaient soumis, lorsque la question serait examinée en Conseil, M. Decrais ne pouvait promettre moins ni réserver davantage.

Voici, d'ailleurs, le texte de ce document :

Monsieur le Ministre,

La plupart des sociétés et des particuliers intéressés dans les affaires commerciales ou minières de la Côte d'Ivoire se sont réunis, le 24 octobre courant, au siège de l'Union Coloniale Française, afin d'envisager les conséquences que comporte, au point de vue de leurs intérêts personnels et de l'avenir de la colonie, le projet de convention que vous a soumis M. Empain, en vue de la concession du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

Ont pris part à cette réunion :

La Compagnie française de Kong, représentée par M. Simonnet ;
La Compagnie française de l'Afrique occidentale et le Syndicat d'exploration de la Côte-d'Ivoire représentés par M. Le Cesne ;
La Compagnie des explorations de la Côte-d'Ivoire, représentée par M. le comte Delamare et M. Barran ;
La Société Coloniale Française de la Côte de Guinée, représentée par M. Voillot ;
La Société Française d'exploration africaine, représentée par M. Moreau ;
La Société minière de l'Afrique occidentale, représentée par M. d'Espagnat ;
La Société Française industrielle et commerciale de la Côte-d'Ivoire, représentée par M. Pautret ;
La Société des recherches minières, représentée par M. Vallée ;
MM. Riester, Philippot, Camille Dreyfus, Albert Cousin, vicomte de Chabannes La Palice, Fondère, Langé, Chillet, Dufour, Holbet, Jamet, Mallet, Marinier, Petitdidier, Planche, Templier, Varheit.

M. Legouëz ³, directeur de la Compagnie parisienne électrique, représentait M. Empain, à cette réunion.

Après une discussion approfondie du projet, qui s'est caractérisée par une parfaite courtoisie et un désir de conciliation des intérêts en présence, auxquels a rendu hommage le délégué de M. Empain lui-même, l'assemblée nous a, à l'unanimité, confié le mandat de porter respectueusement à votre connaissance les objections que ce projet a soulevées et de remettre entre vos mains les vœux suivants.

Considérant que si l'intérêt commercial de la colonie de la Côte-d'Ivoire réclame la construction d'une voie ferrée de pénétration, dont une étude est achevée, depuis plus de deux ans, il importe d'éviter que le mode et les conditions d'exécution de cette voie ne lèsent les droits des particuliers, ne compromettent la tranquillité et les finances de la colonie ;

Considérant que le projet de convention qui attribue la construction de cette ligne à M. Empain menace à la fois ces divers intérêts ;

Qu'en effet : 1° Ce projet accorde à titre gratuit au concessionnaire un permis général d'exploration minière, dans la zone comprise entre la rive droite du fleuve Comoé à l'est, le méridien de Jacquville, à l'ouest, et limitée au nord par le neuvième parallèle, c'est-à-dire sur un territoire de 400.000 kilomètres carrés environ ; que la durée exceptionnelle de ce permis d'exploration, qui n'est, pour aucune région, inférieure à deux années et qui, pour certaines autres, est bien plus longue et va jusqu'à près de 20 années, et les privilèges spéciaux de recherches et d'exploitation qui l'accompagnent, permettront au concessionnaire d'accaparer à son profit exclusif les meilleurs gîtes aurifères de cette vaste région ;

Que, dès le début de l'année courante, des groupes et syndicats financiers ont envoyé des prospecteurs et des missions parcourir cette même région et en explorer le sous-sol ; que, dans les premiers mois de l'année, des demandes de permis d'exploration ont été adressées au gouvernement local ; mais qu'une dépêche ministérielle, du 9 mai 1901, a enjoint à ce fonctionnaire d'ajourner la délivrance de tout permis de ce genre, non seulement dans la zone sur laquelle devait porter le privilège réservé par le projet de convention à M. Empain, mais même, pour des motifs qui ne nous sont pas connus, dans toute l'étendue comprise entre le Comoé et le Bandama ; qu'en conséquence, le gouverneur de la Côte-d'Ivoire a sursis à la délivrance

³ Raynald, Legouëz (1857-1944) : polytechnicien, ingénieur en chef des ponts et chaussées, représentant du groupe Empain.

même des permis qui avaient été demandés dans cette zone, antérieurement à la réception de la dépêche du 9 mai ;

Que depuis lors, les missions dont nous avons parlé se trouvent immobilisées en ce qui concerne cette région, ce qui est une source de dépenses considérables pour les groupes qui les avaient organisées ;

Qu'au préjudice qui en résulte dès maintenant pour ces groupes, s'ajouterait une véritable dépossession si les permis demandés par eux leur étaient définitivement refusés ou tardivement octroyés ;

2° Que le projet de convention accorde au concessionnaire la jouissance à l'exploitation exclusive de superficies territoriales calculées à raison de 3.000 hectares par kilomètre de voie ferrée ;

Que si l'on peut différer de sentiment sur la valeur de ce système de colonisation, on ne peut méconnaître que les applications qui en ont été tentées dans nos colonies, et en particulier l'expérience qui se poursuit actuellement au Congo français, n'aient été fertiles en déboires ; que les monopoles d'exploitation, concédés dans cette colonie, ont été jusqu'ici un leurre pour les concessionnaires, une source de difficultés pour l'administration ;

Qu'on ne peut douter que l'exercice du privilège de jouissance concédé à M. Empain à la Côte-d'Ivoire ne se heurterait à une violente résistance, d'abord de la part des naturels de la Côte-d'Ivoire, pour la plupart renommés en Afrique par leur indépendance, accoutumés d'ailleurs à jouir librement des produits du sol, et en outre de la part des traitants appoloniens qui ont, en quelque sorte, conquis le monopole des transactions avec les indigènes dans cette colonie ;

Que le Gouvernement local, pour assurer au concessionnaire la jouissance promise, se trouverait entraîné à employer la force, faute de quoi il serait exposé de la part du concessionnaire à des recours en indemnité ;

3° Que, sans condamner absolument le système des attributions territoriales, comme moyen d'assurer, dans les pays neufs, l'exécution des travaux publics, on doit demander, dans l'intérêt même de la colonie, que les compensations de ce genre soient réduites à de justes limites, comme il a été fait récemment dans le contrat de concession du chemin de fer du Dahomey.

Mais que, dans la convention actuelle, ces attributions ont une étendue démesurée, sans qu'on entrevoie les compensations dont doit bénéficier la colonie de la Côte-d'Ivoire, en retour des abandons qu'elle consent au profit de M. Empain ;

Qu'en effet, celui-ci s'engage seulement :

1° À fournir à la colonie du matériel (rails, boulons, éclisses, aiguilles) évalué 18.000 francs ;

2° Et à lui avancer une somme de 35.000 francs par kilomètre, avance d'ailleurs remboursable et notoirement insuffisante pour couvrir les frais de la construction, que les experts les plus autorisés évaluent à environ 100.000 francs par kilomètre ; que la colonie aura donc seule la dépense presque entière et les aléas de la construction de la voie ferrée (infrastructure et pose de voie, le concessionnaire n'assumant que la construction des bâtiments, la fourniture du matériel roulant et l'exploitation de la ligne ; que le concours qu'il apporte dans ces conditions à la colonie est aussi onéreux qu'illusoire, celle-ci lui abandonnant gratuitement un domaine d'une richesse inestimable, sans recevoir en retour de compensation appréciable ; qu'en effet, la ligne terminée se trouvera construite par la colonie pour le seul bénéfice du concessionnaire, seul possesseur des superficies ayant une réelle valeur dans la région que la ligne dévernera ;

Qu'avec la perspective de ses grandes richesses minières, la Côte-d'Ivoire peut espérer d'obtenir un chemin de fer, à des conditions bien autrement favorables ;

Qu'à la vérité, nous n'ignorons pas que les avantages concédés à M. Empain sont destinés à rémunérer l'assistance que, dans une autre région de l'Afrique, il apporte au

Gouvernement Français ; mais on doit remarquer que les intérêts en jeu sur ce dernier point, touchent de près à notre politique extérieure et que leur sauvegarde importe, non pas à une seule colonie, mais au pays tout entier ; qu'il serait dès lors équitable de demander au budget métropolitain la rançon qu'on prétend faire acquitter par la seule colonie de la Côte-d'Ivoire ;

Considérant qu'il convient en l'occurrence de rechercher une solution qui respecte et concilie les intérêts en cause ;

Les soussignés, en leur nom et au nom de leurs commettant, vous demandent respectueusement, Monsieur le Ministre :

1° De surseoir à l'approbation du projet de convention proposé par M. Empain, et de vouloir bien faire étudier, soit une modification de ce projet, soit une nouvelle combinaison qui assure l'exécution du chemin de fer instamment réclamé par le commerce de la Côte-d'Ivoire en sauvegardant la prospérité de la colonie.

2° Et attendu que tout retard, à l'époque de l'année où nous nous trouvons, apporté à l'attribution des permis en suspens, aurait pour effet d'imposer aux intéressés la perte d'une année, les soussignés vous demandent en outre, Monsieur le Ministre :

De donner sans retard satisfaction, tout au moins aux demandes de permis d'exploration régulièrement déposées avant la réception dans la colonie de la dépêche du 9 mai, sur quelques territoires qu'elles portent ; et, sans exception à toutes demandes, à quelque date qu'elles se soient produites, se rapportant au territoire localisé entre le méridien de Jacquville et le Bandama, sur lequel M. Empain n'élève aucune prétention.

CHEMIN DE FER ET MINES À LA CÔTE-D'IVOIRE (*La Dépêche coloniale*, 28 novembre 1901)

Il n'est pas inutile de revenir sur les incidents qu'a soulevés dernièrement la question des chemins de fer de la Côte-d'Ivoire. Cette question s'est présentée sous un jour bien inattendu et dans des conditions vraiment faites pour déconcerter l'opinion.

Un entrepreneur de travaux publics s'offre à construire un chemin de fer dans cette colonie. Le ministère étudie le projet et l'approuve ; la colonie, gouverneur et conseil d'administration consultés, accepte à son tour, et c'est en France, parmi les personnes qui ont des intérêts dans cette même colonie, que se manifeste un sentiment d'hostilité contre le présent qu'on veut leur faire. Ils se réunissent, délibèrent, et s'en vont tout droit au ministère des colonies notifier leur opposition à un projet qui, à ce qu'il semble, aurait dû les combler de joie.

Voilà un fait absolument anormal. Il vaut la peine d'essayer de l'expliquer.

—O—

Dans le monde entier, les colonies de toutes les puissances construisent des chemins de fer ou demandent à en construire. Hier encore, on publiait dans les journaux anglais un discours du gouverneur de Lagos qui signalait à ses administrés et à son gouvernement les efforts véritablement remarquables de nos colonies françaises de l'Afrique occidentale, pour pénétrer, par des voies ferrées, jusqu'au fond de leur hinterland. La Guinée construit un chemin de fer, le Dahomey construit un chemin de fer, le Sénégal construit un chemin de fer. La Côte-d'Ivoire, depuis longtemps, veut en construire un. On a envoyé dans ce pays un officier des plus distingués, le commandant Houdaille, qui en a même rapporté une étude suffisamment avancée, dit-on, pour permettre une exécution prochaine. Le pays est donc à la veille de s'ouvrir. Il ne vaut plus pour cela que des capitaux. Là-dessus, un capitaliste se présente, M. Empain, entrepreneur belge fort connu, homme d'une intelligence supérieure, d'une

honorabilité incontestable. Il s'offre à faire le chemin de fer dans des conditions que nous avons déjà publiées. À peine son offre est-elle connue que s'élèvent de violentes protestations. Cela semble inexplicable. Cela est très facile à expliquer.

—O—

Le projet, dit projet Empain, tel du moins qu'il se présentait il y a quelques semaines, offrait beaucoup d'inconvénients. Tout d'abord, il était extrêmement onéreux pour la colonie, et — soit dit en passant — il serait vraiment bien intéressant de savoir sur quels motifs un homme aussi intelligent que le gouverneur intérimaire, M. Clozel, et le conseil d'administration de la colonie ont pu s'appuyer pour accepter d'enthousiasme un contrat dont le moins qu'on puisse dire est qu'il gênerait pour longtemps les finances de la colonie.

Second inconvénient : ce projet faisait au concessionnaire une part véritablement trop belle dans la distribution des richesses de la colonie. Il lui attribuait à la fois du sol ou du sous-sol, de nombreux hectares de terres avec ce qu'ils portent et ce qu'ils produisent, de nombreux hectares de sous-sol avec ce qu'ils peuvent renfermer de mines. À un moment où l'on a de fortes raisons de croire que la Côte-d'Ivoire abonde en richesses minérales et particulièrement en mines d'or d'une richesse aurifère que certains prétendent comparable à celle du Transvaal, il semble excessif de permettre à un seul homme de s'emparer à son profit exclusif de millions d'hectares qui, peut-être, rendront un jour des centaines de millions de francs.

Enfin, troisième inconvénient : ce même contrat comporte une ligne de chemin de fer entièrement personnelle au concessionnaire. La ligne que M. Empain se propose de construire traverse précisément le territoire que M. Empain se réserve d'exploiter ; et ainsi, après lui avoir donné, en échange d'un chemin de fer qui doit être une très lourde charge financière pour la colonie, des territoires qui seront exploités à son profit exclusif, on lui accorde que ledit chemin de fer passera juste au milieu desdits territoires. En d'autres termes, on offrait à M. Empain une partie spécialement intéressante de la Côte-d'Ivoire et, par-dessus le marché, un chemin de fer qui lui permettrait d'utiliser cette partie.

En vérité, c'était trop. Il est bon d'ouvrir le pays, il sera bon d'exploiter les richesses de son sol et de son sous sol, mais il n'est pas indispensable que cette exploitation ait lieu au bénéfice d'un seul.

Ajoutons d'ailleurs que, jusqu'à présent, l'unique profit de ce projet a été de retarder l'ouverture de ce pays que, précisément, l'on prétend ouvrir. On a obtenu ce résultat flatteur soit en fermant entièrement — pour réserver les droits éventuels du concessionnaire — des territoires sur lesquels avaient été, antérieurement à son projet, faites de nombreuses demandes de concessions minières, soit en ajournant indéfiniment l'examen d'autres demandes du même genre dans d'autres parties de la colonie.

Ce n'est pas tout. Phénomène curieux et qui ne peut manquer de frapper M. le ministre des colonies : parmi ceux qui refusent le cadeau qu'on leur veut faire de ce chemin de fer. figurent des hommes que, précisément, ce chemin de fer semblerait devoir le plus intéresser : je veux dire les commerçants. Des commerçants qui ne veulent pas d'un chemin de fer qu'on leur offre ? Qui ne veulent pas qu'on leur ouvre les territoires ? Qui ne veulent pas qu'on leur permette l'accès de nouvelles clientèles ? Parfaitement. D'où vient cela ? De ceci : que la découverte des richesses minières va bouleverser l'économie générale de la colonie. Jusqu'ici, les commerçants ont fait du commerce dans des conditions qu'ils connaissent parfaitement. Ces conditions vont changer avec les mines.

Il y a, dans le recueil de Moreau Saint-Méry, une lettre bien curieuse de Colbert au gouverneur d'une des Îles-sous-le-Vent. Le gouverneur avait écrit à Colbert que, dans cette île, on venait de découvrir de l'or, et Colbert lui répond : « N'ouvrez pas la mine, sinon vous tuerez le commerce et l'agriculture ».

De ne pas ouvrir la mine, il ne peut être question ; mais d'ignorer que l'ouverture de la mine doit bouleverser les conditions économiques du pays, il ne peut être question davantage. L'ouverture d'un centre minier va tout simplement les révolutionner. On faisait jusqu'alors dans la colonie un commerce d'échange : marchandises européennes contre produits africains. Désormais, et pendant une première période de plusieurs années, il n'y aura plus de produits africains : ni caoutchouc, ni gomme, ni copal, ni ivoire, ni peaux ; mais de l'or. Là où sera l'or, là sera le commerce. Si les mines réussissent, la main-d'œuvre qu'elles vont attirer dans ce pays sera si abondante que tout le commerce européen se fera désormais en produits destinés à la nourrir, à la vêtir et à la loger.

Voilà pourquoi les commerçants refusent *aujourd'hui* le chemin de fer. Ils savent que le commerce va être bouleversé dans ses conditions essentielles ; ils ne savent pas et ne peuvent pas savoir quelles seront les conditions de l'avenir. Où seront les centres commerciaux ? Là où les usines se développeront ; et là où seront les mines les plus riches, là devra être le chemin de fer ; et tant que l'on sera dans l'incertitude sur l'emplacement de ces meilleures mines, on devra également rester dans l'incertitude sur l'emplacement du chemin de fer.

—o—

Alors, on ne fera rien ? On attendra patiemment que les mines se soient révélées ? En attendant, on croupira dans l'inaction ? Les autres colonies françaises s'outilleront ; les colonies étrangères s'outilleront à leur tour, la colonie seule de la Côte-d'Ivoire ne fera rien ? Elle attendra le bon plaisir de MM. les demandeurs de concessions minières ? Pas du tout.

Les demandeurs en concessions de mines sont, au contraire, des plus impatients qu'on fasse quelque chose. Ils prient d'abord qu'on leur permette de faire le recensement des richesses de la colonie, de jeter des coups de sonde dans les périmètres qu'ils ont demandés, et de connaître enfin la valeur minière de ces périmètres. Dès qu'ils seront renseignés, ils prient qu'on leur permette ensuite de faire appel aux capitaux et, dans ce pays où on leur reproche de ne vouloir rien faire, de développer au contraire une activité qui sera la fortune pour eux et pour la colonie. Et quand les coups de sonde, habilement donnés, auront révélé les véritables centres de la richesse minérale du pays, alors seulement — et là seulement, où cette richesse aura été révélée —, ils demandent que l'on construise le chemin de fer.

—o—

En attendant, ils ne prétendent pas non plus que, même en fait de travaux publics, on persévère dans l'inaction ; si l'on ne fait pas le chemin de fer, ou si l'on ne fait pas tout le chemin de fer que prévoyait le projet incriminé, il y a tout de même quelque chose à faire.

Il y a d'abord à faire le port de la colonie qui, en tout état de cause, est indispensable. Pour creuser un port sur cette côte occidentale, on n'a pas le choix. Le port doit être et sera sur un point de la côte que tout le monde connaît dès à présent : c'est la baie d'Abidjean, siège de la nouvelle capitale : Bingerville.

En même temps que le port, les lagunes ; ces lagunes, si, comme on le croit possible, étaient reliées les unes aux autres et, par là, toutes ensemble, à la mer, rendraient à la colonie, au point de vue du développement du pays et du transport du gros matériel, d'autres services, mais des services aussi éminents que le chemin de fer en rendra jamais.

Et enfin, pendant qu'on fera le port et qu'on réunira les lagunes, on pourra aussi amorcer le chemin de fer. Car tout chemin de fer, quel qu'il soit, devra avoir sa tête de ligne dans une région qui, elle aussi, est d'avance parfaitement connue, car elle dépend du port. On peut donc, en partant de ce port, commencer à construire une première section, par exemple de 100 kilomètres, qui, du rivage, mènera à l'entrée du futur centre minier. Cette première section, tout le monde la reconnaît utile. Arrivé au bout

de ces 100 kilomètres, on verra dans quel sens il convient de faire dévier la ligne, à droite, à gauche ou devant soi, suivant ce qu'aura révélé l'enquête minière.

—o—

Voilà le plan de travaux qui s'impose à l'heure actuelle. Avant de songer à un chemin de fer de 500 ou 600 kilomètres, d'abord le port, les lagunes et quelque 100 kilomètres de voie ferrée. Et si le même demandeur est, pour les 100 kilomètres en question, toujours prêt à offrir ses services à la colonie et au gouvernement, nous croyons pouvoir dire que, non seulement la colonie et le gouvernement, mais même les opposants d'aujourd'hui lui en seront reconnaissants, et qu'ils consentiront bien volontiers à ce qu'on lui donne, dans des proportions équitables, un droit privilégié de recherches minières en rapport avec l'effort entrepris et les aléas de l'opération.

Par là, il rendra à la colonie un véritable service, et ce service rendu lui confèrera des titres à obtenir plus tard d'autres concessions avantageuses pour lui, sans être ruineuses pour les autres.

Joseph Chailley-Bert.

À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 20 juillet 1902)

On n'a pas oublié la combinaison qui fut examinée à un moment donné, à propos du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, et qui consistait à laisser ce que l'on appelait le groupe Empain construire la voie ferrée de notre colonie, moyennant la concession de 300.000 hectares de permis d'exploration minière.

Le groupe Empain ne demandait pas un centime à l'État ni à la colonie pour doter cette dernière du rail qui est si nécessaire à son développement économique, rien que le droit d'explorer sur une surface de 300.000 hectares... La proposition Empain ne réussit pas, pour différentes causes, dont la principale était qu'il paraissait impossible, même en échange du chemin de fer, de créer un tel privilège au profit d'un seul et au détriment de la collectivité.

Or, l'on nous affirme aujourd'hui que le ministre des colonies a autorisé le gouverneur de la Côte-d'Ivoire à examiner une demande formulée par un Syndicat, dans le but d'obtenir 357.000 hectares de terrains, dans une des régions réputées parmi les plus riches de la colonie, et où ce Syndicat aurait nécessairement le monopole de l'exploration et des recherches. Ce Syndicat, pensions-nous, devait offrir, en échange d'une pareille faveur, quelque chose de bien avantageux pour la colonie. Ce n'est pas sans stupéfaction que nous apprenons qu'il s'agit d'une concession gratuite !

Hâtons-nous d'ajouter que le ministre qui a examiné cette affaire, n'est pas l'honorable M. Doumergue. Celui-ci voudra, sans doute, se rendre compte de ce que permet dans cet ordre d'idées, le décret du 6 juillet 1899; il y verra qu'un seul concessionnaire ne peut obtenir, par le gouverneur de la colonie, qu'une superficie maxima de 50.000 hectares : pourquoi, dès lors, 357.000 hectares au syndicat qui nous occupe ?

TROUPES COLONIALES
(*La Dépêche coloniale*, 15 janvier 1903)

Corps de santé

Par décision ministérielle du 13 janvier 1903, M. le médecin aide-major de 1^{re} classe stagiaire Duperron, affecté à l'Afrique occidentale française, est placé hors cadres et mis

à la disposition du ministre des colonies, pour être adjoint à la mission d'études du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire (départ de Marseille le 5 février 1903).

KOKUMBO

(*La Dépêche coloniale*, 19 juillet 1903)

.....
M. Philippot, l'ingénieur chargé de l'étude du chemin de fer, télégraphie à la date d'hier que son expédition poursuit activement les travaux de relèvement du profil de la route et qu'il ne doute pas que ses études n'aient un bon résultat.

.....

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 9 octobre 1903)

Le capitaine d'Ollone, connu pour sa belle exploration du bassin du Cavally, à la Côte-d'Ivoire, vient d'être chargé par le ministre de l'instruction publique d'une mission dans l'Extrême-Asie. Il visitera l'Inde, Java, l'Indo-Chine, la Chine, le Japon et la Corée.

DÉBUT DES TRAVAUX

CONSEIL DES MINISTRES
(*Le Journal des débats*, 4 novembre 1903)

Le ministre des colonies a entretenu le Conseil de la construction du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, dont les 80 premiers kilomètres seront construits dans la colonie.

SESSION DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE
(14 novembre 1903)
Discours du gouverneur général Roume

MESSIEURS,

.....
Le décret d'ouverture des travaux à exécuter à la Côte-d'Ivoire sur les fonds d'emprunt vient d'être rendu et toutes les dispositions sont prises pour commencer au plus tôt, sous la direction du commandant Houdaille, la construction de la première section du chemin de fer d'Abidjan à Erymakouguié, soit 79 kilomètres, et le percement du chenal de Petit-Bassam. Le premier échelon de la mission de construction vient d'être mis en route.

Paulin *Alfred* THOMASSET, directeur

Né à Nîmes, le 25 décembre 1870.

Fils de Paulin Thomasset, employé de préfecture, et de Marie Alloncle.

Polytechnicien.

Marié en 1916 à Paris avec Adolphine Marie Dantan. Veuf. Remarié en 1918 à Dakar avec Gabrielle Angoulvant, fille du gouverneur général [Gabriel Angoulvant](#).

Chevalier de la Légion d'honneur du 17 juillet 1903 : capitaine du Génie hors cadre. A fait partie de la mission Houdaille à la Côte-d'Ivoire (tracé du chemin de fer).

Officier de la Légion d'honneur du 9 janvier 1914 : chef de bataillon du génie, directeur du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

Inspecteur général des travaux publics de l'Afrique équatoriale française (nov. 1917), puis inspecteur général des travaux publics de l'Afrique occidentale française où il a suivi Angoulvant.

Commissaire du gouvernement auprès de la [Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba](#) (1927).

Candidat malheureux comme délégué de la Côte-d'Ivoire au conseil supérieur des colonies (juin 1928).

Commandeur de la Légion d'honneur du 23 février 1929 : ingénieur en chef des colonies, inspecteur général des Travaux publics en AOF.

Administrateur de la [Compagnie équatoriale de mines](#) (1933).

Président de la [Compagnie des eaux et électricité de l'Ouest-Africain](#)

et de l'Union hydro-électrique africaine.

Décédé à Paris XVII^e, le 3 janvier 1953.

CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 12 février 1904)

On nous écrit de Bingerville, 1^{er} janvier 1904 :

Les travaux des chemins de fer et du port sont commencés et menés avec activité.

Nous attendons le colonel Houdaille pour la fin de ce mois. Il a été devancé par les capitaines Thomasset, qui dirige les travailleurs d'Abidjean, et Calmel, qui remplace intérimairement le chef du service des travaux publics, l'ingénieur Michel.

Le lieutenant-gouverneur est parti le 15 janvier en tournée d'inspection dans les cercles de la haute Côte-d'Ivoire. Son voyage durera environ trois mois.

— o —

On nous écrit de Bingerville, le 19 janvier :

Une peuplade de la région Ebrié, les Akués, qui occupent un territoire très voisin de Bingerville, se sont mutinés contre l'autorité de l'administrateur du cercle, M. Lamblin.

À la suite du refus formulé par le chef du village M'bandoum, à quelques kilomètres de Bingerville, de séparer la ligne télégraphique, M. Lamblin s'est rendu dans ce village avec les miliciens de Bingerville. La population du village a laissé approcher l'administrateur et les miliciens jusqu'à une vingtaine de mètres et a fait feu sur eux. M. Lamblin a été grièvement blessé à la cuisse. On l'a transporté à Bingerville où sa blessure est en bonne voie de guérison.

Il a été remplacé à la tête des miliciens par l'administrateur Tellier.

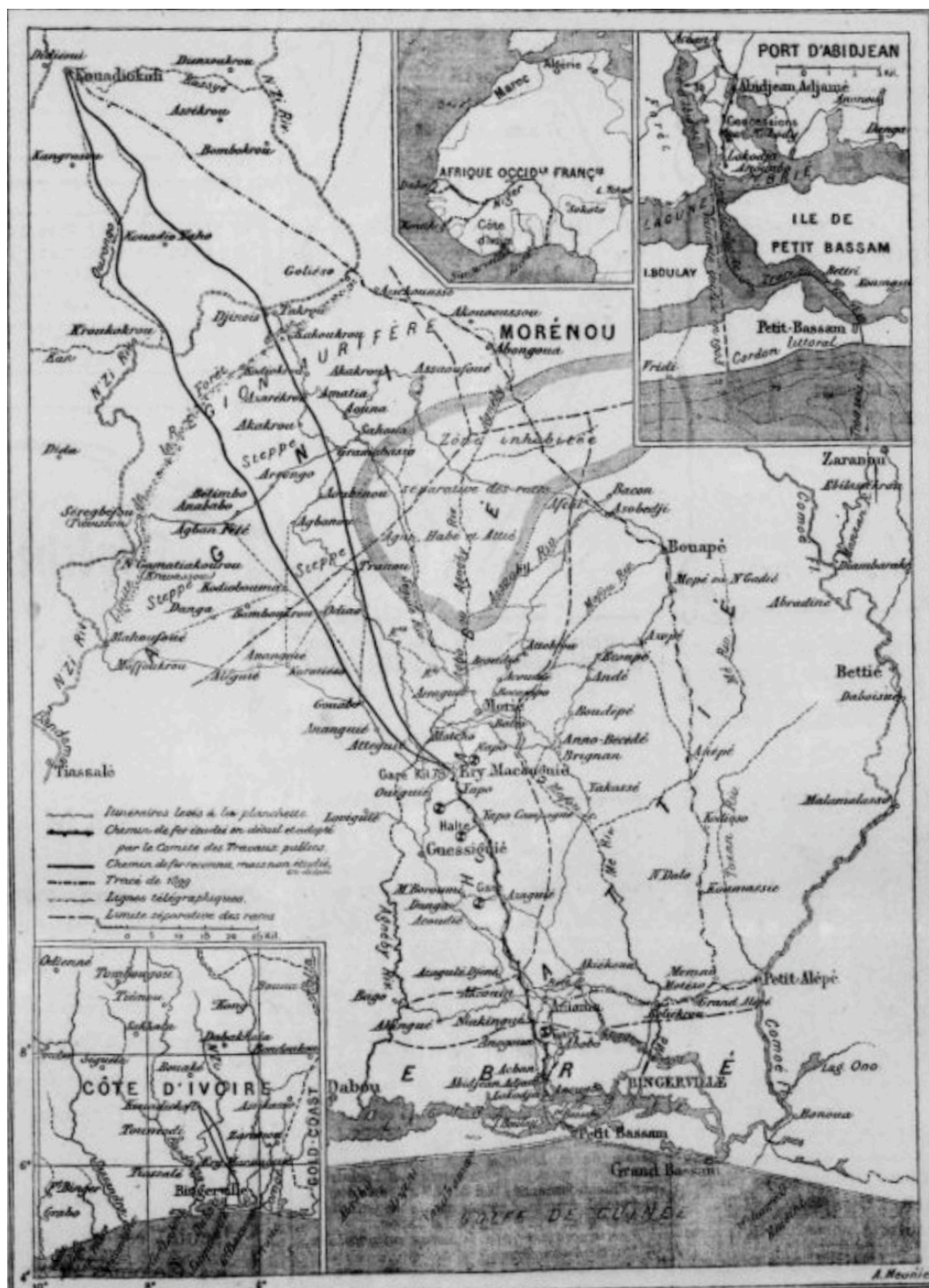
Outre M. Lamblin, 17 miliciens ont été blessés.

Les autres peuplades habitant l'Ebrié ne se sont pas jointes aux Akués. Elles fournissent des ouvriers au chemin de fer, ouvriers qui donnent entière satisfaction au capitaine Thomasset.

Cette tentative de rébellion n'aura aucune répercussion.

LES GRANDS TRAVAUX PUBLICS À LA CÔTE-D'IVOIRE (La Dépêche coloniale, 18 février 1904)

Le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* publie les renseignements suivants sur les études récentes qui servent de base aux travaux de la Côte-d'Ivoire :



II. — Le chemin de fer d'Abidjan à Éry-Makouguié

Alors qu'il y a unanimité de vues sur la nécessité d'un chemin de fer à la Côte-d'Ivoire, les idées, jusqu'ici, ne semblaient pas encore nettement assises sur le tracé à adopter. Les uns voulaient que la ligne desservît le Sanwi et l'Indénié, où de nombreux permis de recherches minières ont déjà été délivrés, d'autres que, partant d'un point navigable du Bandama, elle se dirigeât vers le Baoulé par Toumodi et Kouadiokofi, d'autres encore qu'elle desservît la région entre Bandama et Comoé.

À cette dernière direction correspond le projet étudié par la mission Houdaille en 1898-1899.

La vérité est que tous ces chemins de fer peuvent avoir leur raison d'être, mais il est non moins vrai que la colonie, dont les ressources, tant en argent qu'en main-d'œuvre, sont limitées, est dans l'obligation de faire un choix entre les solutions proposées.

Le port étant décidé, la tête de ligne du futur chemin de fer se trouve fixée, par le fait même, à Abidjan, sur la rive nord de la lagune, pour prendre et déposer les marchandises sur les quais de débarquement ; d'autre part, les renseignements recueillis ayant démontré l'importance prépondérante du Baoulé au point de vue économique, il semblait rationnel de chercher à gagner le plus rapidement possible le Baoulé central, en prenant Golieso (terminus de l'embranchement Bouapé-Golieso, étudié en 1899 par la mission Houdaille) et Kouadiokofi comme points de direction, sinon comme objectifs, de manière à recouper la route commerciale de Kong en dehors de la zone directe de drainage de Thiassalé et du Bandama navigable.

Telle est la direction générale du nouveau tracé étudié récemment par le capitaine du génie Crosson-Duplessix. Ayant collaboré, comme second du commandant Houdaille, aux projets de port et de chemin de fer de 1899, le capitaine Crosson-Duplessis était qualifié pour diriger cette étude qui a été exécutée dans des conditions particulières de rapidité.

Outre le capitaine Crosson-Duplessix, qui venait de faire un séjour de vingt mois au Dahomey, la mission chargée de la nouvelle étude comprenait deux officiers : le capitaine du génie Lefort et l'officier d'administration Borne, et six sous-officiers.

La besogne qui incombait à la mission était délicate. La région où elle devait opérer était presque totalement inconnue et habitée par des populations quelque peu réfractaires, sinon hostiles à la pénétration européenne.

Du 1^{er} février au 1^{er} avril, la mission procédait à la reconnaissance de l'axe probable du tracé et levait à la planchette, indépendamment de l'itinéraire axial, de nombreux itinéraires parallèles, de manière à battre, tant au point de vue géographique que technique, une zone assez vaste pour que le tracé pût s'y dérouler dans les meilleures conditions.

La mission parvenait ainsi sur les bords du N'Zi, au centre d'une vaste région aurifère en pleine exploitation, ayant rencontré partout, grâce aux procédés employés et à la réputation qui la précédait un accueil hospitalier de la part des indigènes, notamment chez les Agnis du N'Zi où l'on pouvait craindre la répercussion des opérations militaires du Baoulé. La confiance était telle que les indigènes se livraient sans la moindre gêne, sous les yeux des Européens, à leurs travaux aurifères, et rien n'était plus bizarre que de voir ces grands diables sortir de leurs puits tout barbouillés de blanc.

La route de Kouadiofi était ouverte, mais la nécessité de procéder aux études de détail avant les pluies obligeait la mission à revenir à marches forcées.

Du 1^{er} février au 1^{er} avril, la mission avait levé à la planchette 700 kilomètres d'itinéraire.

Les études de détail, commencées dans les premiers jours d'avril, étaient terminées sur 80 kilomètres à la fin de mai.

Le tracé adopté par le Comité des travaux publics s'étend sur 79 kilomètres d'Abidjan-Lokodjo à Éry-Makouguié, centre commercial et politique important du pays Habé, en même temps que nœud de nombreuses routes. Le tracé desservira les villages

abriés d'Adjamé, Acban, passera entre Aniamas et Akéouin, centres habités par une population industrielle et commerçante qui a, sinon le goût du travail, du moins celui de gagner de l'argent. Il desservira ensuite les villages Habés de Azaguié, Yapo, Ery-Makouguié.

Les évaluations, basées sur les prix unitaires obtenus au chemin de fer du Dahomey et largement calculées font ressortir le kilomètre à 78.000 francs.

En raison de la nature très ondulée et découpée du terrain, spéciale d'ailleurs aux terrains granitiques et gneissiques, le tracé est lui-même assez ondulé et le profil quelque peu brisé ; on a pu toutefois ne pas descendre au-dessous de 100 mètres pour le rayon des courbes et ne pas dépasser 15 millimètres pour la rampe maxima.

Il n'y a aucun obstacle à franchir : pas de lagune ni de Lama comme au Dahomey, aucun ouvrage important. Le pont le plus considérable est celui sur le Bété qui n'exigera qu'une ouverture de 10 à 12 mètres.

Le remblai le plus considérable ne dépasse pas 5 mètres et le déblai maxima 2 m. 50.

La variante étudiée à travers l'Attii par Aniamas, Akiékoua, Yakassé, Brignan, Boudepé, Azopé, Mopé rencontrerait un terrain plus difficile et allongerait le parcours inutilement de 20 à 25 kilomètres.

L'importance de Yakassé au point de vue aurifère ne paraît pas d'ailleurs nettement établie.

Au delà d'Ery-Makouguié, deux tracés allant recouper les routes commerciales venant de Thiassalé sont possibles, l'un par Tranou, Gramabasso, Azarékrou, Djinoirs, l'autre par Ananguié, Gouabo, Odiao, Bétimbo.

Ils mettent le N'Zi à 175, à 180 kilomètres de la côte et Kouadiokofi à 260, à 265 kilomètres d'Abidjan, en admettant pour le tracé au nord d'Ery-Makouguié un allongement d'un quart, comme pour la partie située au sud de ce point.

Jusqu'à Tranou (km. 130), le terrain est similaire de celui rencontré au sud d'Ery-Makouguié. Au nord de Tranou, on commence à rencontrer la savane et de beaux plateaux allongés où le tracé sera plus facile et moins incurvé. D'Ery-Makouguié à Tranou, le coût kilométrique sera le même que pour les 80 premiers kilomètres ; au nord de Tranou, il pourra être réduit à 75.000 francs.

Le tracé n'a pas été arrêté complètement jusqu'au N'Zi, en raison de la nécessité de reconnaître comment le tracé se déroulera sur la rive droite du N'Zi. Le passage de l'Agnéby exigera un pont de 40 mètres, le passage du N'Zi un pont de 80 à 100 mètres.

En résumé, le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire est intermédiaire comme difficulté entre les chemins de fer du Dahomey et du Soudan et celui de la Guinée.

Tel est le tracé étudié par le capitaine Cresson-Duplessis et dont le commandant Houdaille va assurer l'exécution. Un simple coup d'œil jeté sur la carte montre qu'il raccourcit notablement celui adopté en 1899 ; en outre, il présente l'avantage de sortir beaucoup plus tôt de la forêt dense.

Quant au trafic du futur chemin de fer, il serait prématuré d'établir dès maintenant des chiffres précis. Si les richesses naturelles abondent à la Côte-d'Ivoire, il y a toutefois un élément qui manque quelque peu, c'est la population qui est assez clairsemée dans la forêt. Aussi est-il prudent de compter avec le temps pour obtenir une exploitation rémunératrice. Il en est d'ailleurs ainsi de la plupart des chemins de fer coloniaux.

Pour éviter certains inconvénients, rencontrés au Dahomey notamment, dans la délivrance des concessions territoriales, c'est la colonie qui construit elle-même en régie l'infrastructure et la superstructure de son chemin de fer. L'infrastructure sera ainsi facilitée, la superstructure suivant de près la tête des terrassements, et le rail amenant à pied d'œuvre les matériaux nécessaires à la construction des ouvrages d'art.

Telle est l'œuvre importante — chemin de fer et port — dont le commandant Houdaille, le chef de la mission de 1899, va entreprendre l'exécution.

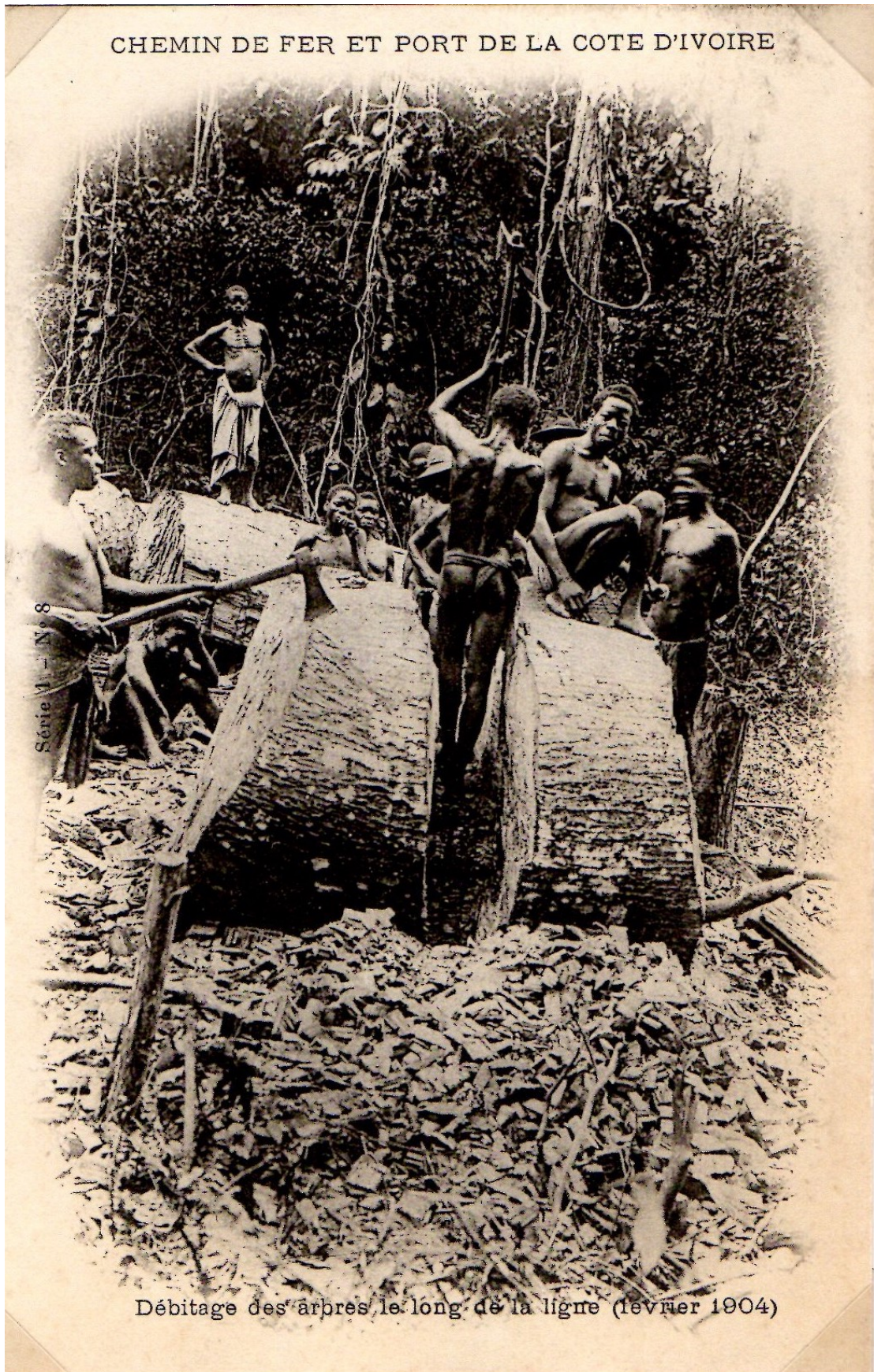


Le kilomètre 1 sur les bords de la lagune.



Piquetage en forêt (février 1904)

CHEMIN DE FER ET PORT DE LA COTE D'IVOIRE



Débitage des arbres le long de la ligne (février 1904)

Débitage des arbres le long de la ligne (février 1904)

Série 1 - N° 6

CHEMIN DE FER ET PORT DE LA COTE D'IVOIRE



Lorry d'inspection (février 1904)

Lorry d'inspection (février 1904)

Série 1 - N° 9

CHEMIN DE FER ET PORT DE LA COTE D'IVOIRE



Magasin du Chemin de Fer à Abidjan (mars 1904)

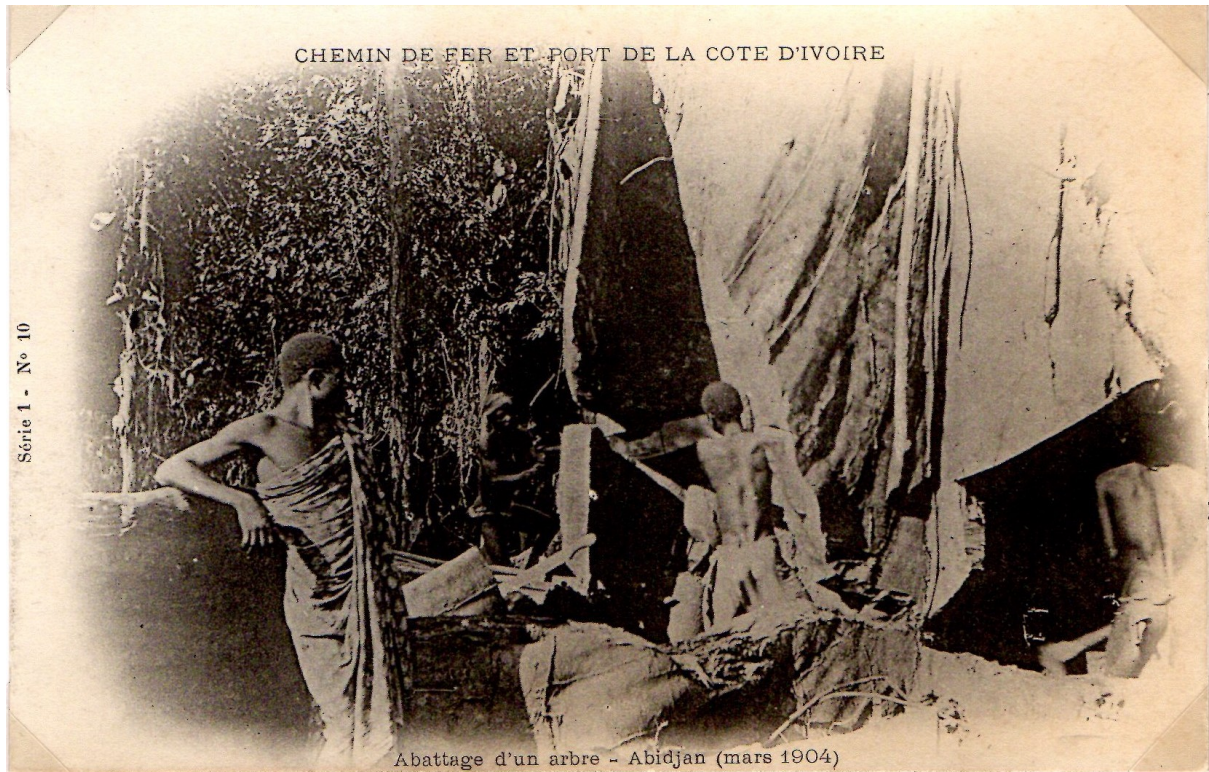
Magasin du chemin de fer à Abidjan (mars 1904)



Abidjean. — Ensemble des ateliers et magasins du chemin de fer de Lokodjo. L.S.



Abidjean. — Un coin des ateliers du chemin de fer de Lokodjo. L.S.



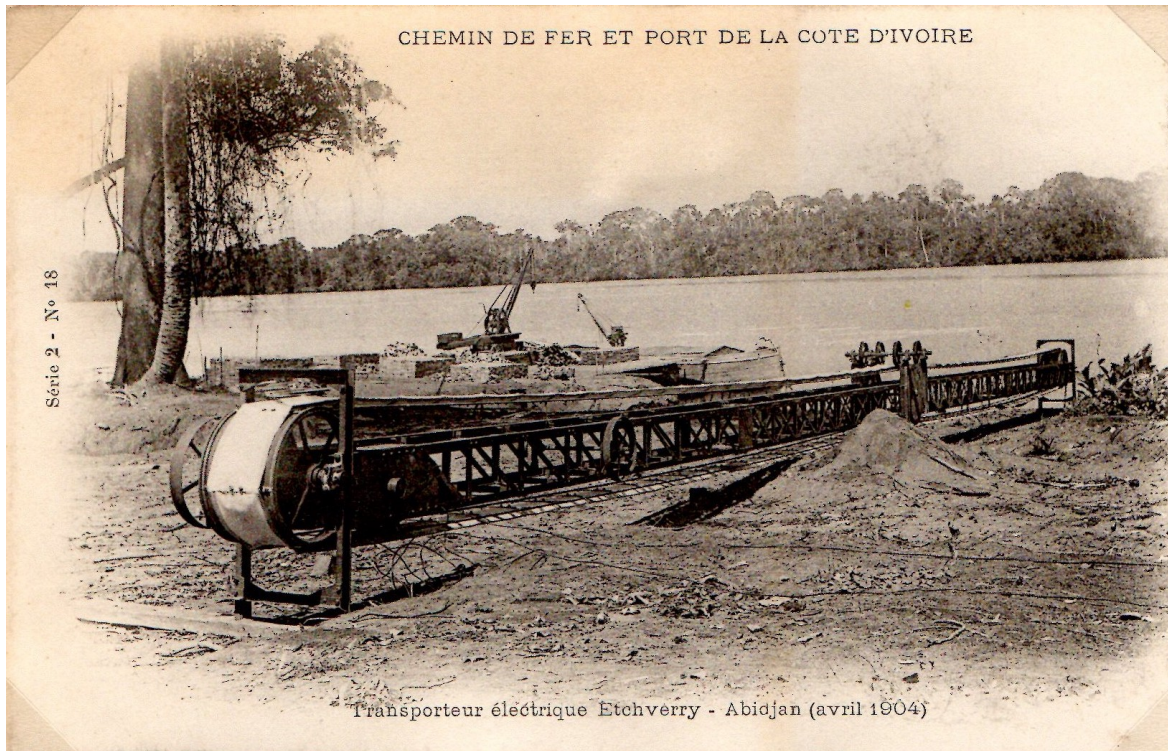
Abattage d'un arbre (Abidjan, mars 1904)



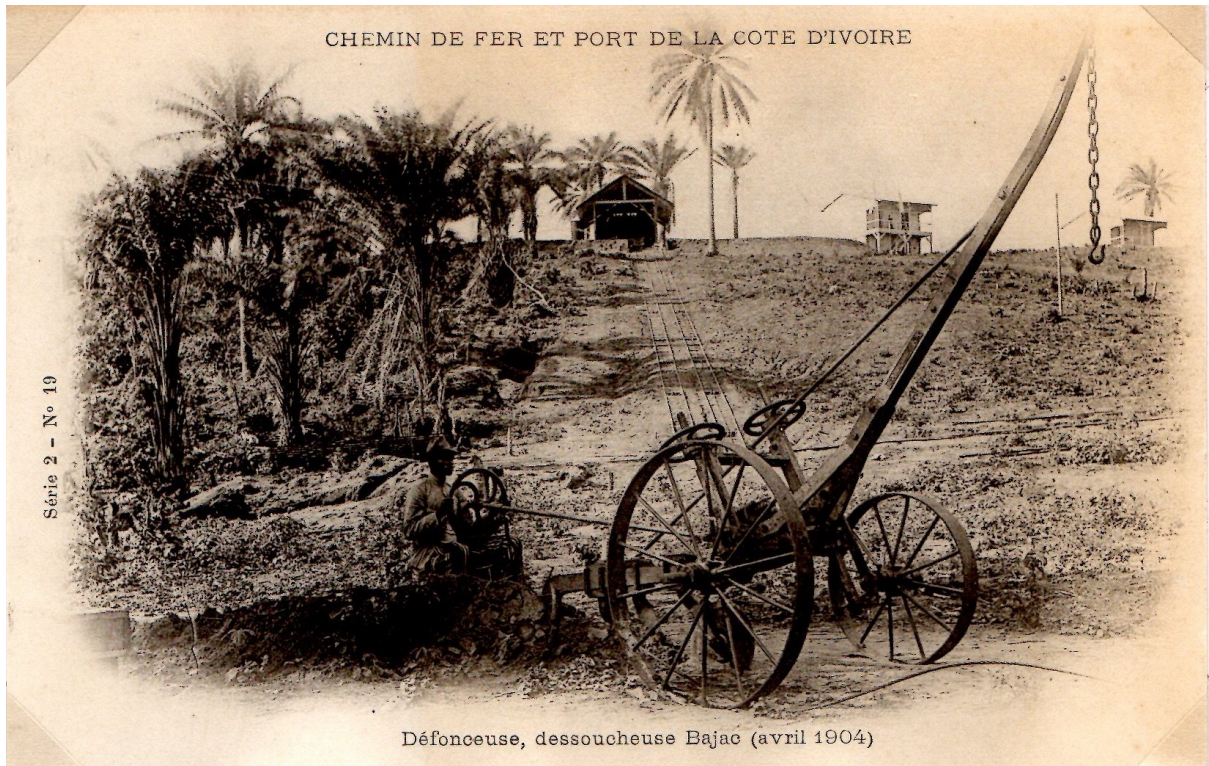
Tranchée du chemin de fer - km 6 (mars 1904)



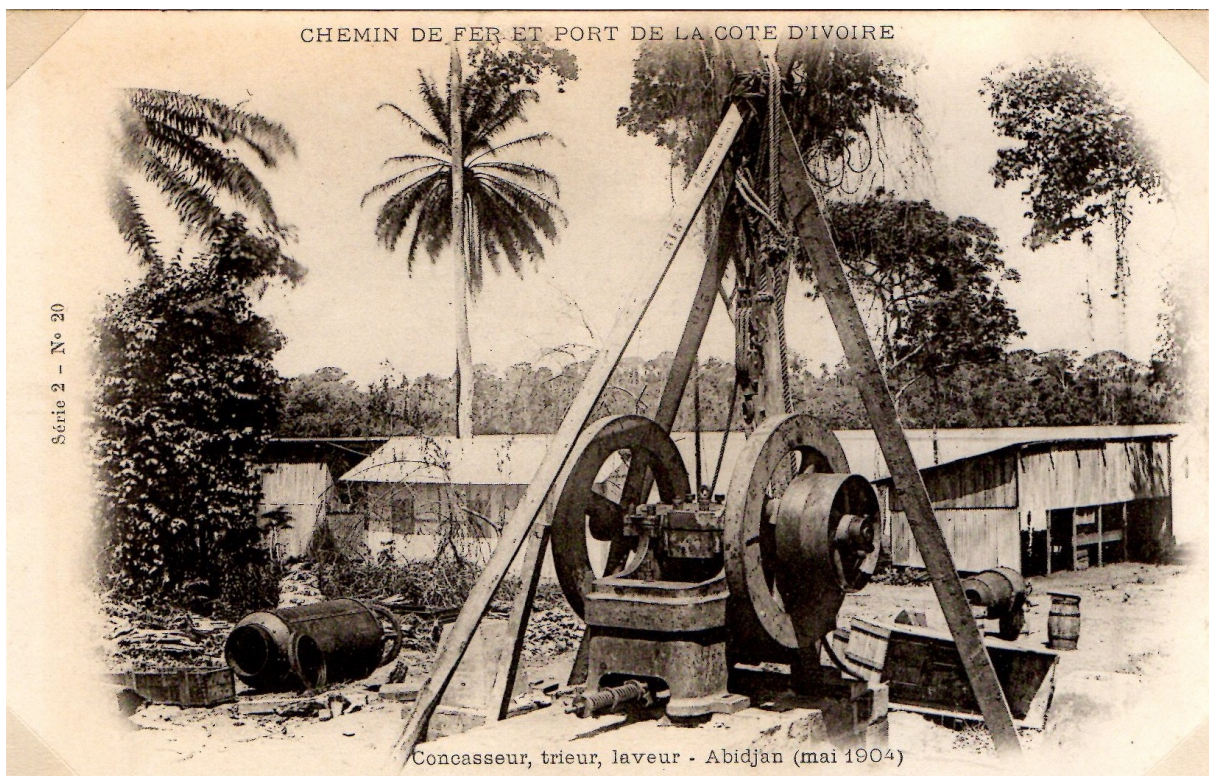
Appontement d'Abidjan (avril 1904)



Transporteur électrique Etcheverry - Abidjan (avril 1904)



Défonceuse, dessoucheuse Bajac (avril 1904)



Concasseur, trieur, laveur — Abidjan (mai 1904)

La situation de la Côte d'Ivoire

Tournée du gouverneur
(*La France militaire*, 17 mars 1904)
(*La Politique coloniale*, 19 mars 1904)

On écrit de Bingerville :

Le 15 janvier, M. Clozel, gouverneur de la Côte-d'Ivoire, accompagné de MM. Tellier, administrateur adjoint des colonies, Bouvet, capitaine d'artillerie coloniale, officier d'ordonnance, et Delafosse, administrateur adjoint des colonies, qui se rend en service dans le cercle de Kong, a quitté Bingerville pour entreprendre une tournée dans le Baoulé. Il s'est arrêté à Abidjan, à 30 km au N.N.O. de Grand-Bassam, pour visiter les travaux du chemin de fer qui sont commencés depuis le mois de décembre sous la direction du capitaine du génie Thomasset. Plus de mille travailleurs, Kroumens, Dahoméens et originaires des villages Ebriés voisins étaient sur les chantiers. Sur près de deux kilomètres, la plate-forme du futur railway est terminée.

.....

Les Travaux à la Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} juin 1904)

La visite récente du gouverneur a eu pour conséquence la constatation officielle de l'avancement remarquable des travaux. L'impression dominante du gouverneur fut l'étonnement devant la rapidité d'une œuvre qui, il y a quatre mois, était encore à l'état de projet.

Il y a un peu plus de quatre mois, Abidjean était un coin de terre au bord de la lagune, couvert, comme tout le reste, par une brousse épaisse et par de la forêt. Aujourd'hui, un vaste espace, emplacement de la future gare et des services du chemin de fer, a été déboisé, débroussé. Sur cet espace, les constructions provisoires ou permanentes pour Européens ou indigènes, se sont élevées : quantité innombrable de cases, quatre maisons à un étage pour officiers, une grande maison à un étage pour sous-officiers, trois hangars, des appontements, un plan incliné.

Pendant que tout cela montait, les terrassements avançaient de leur côté : des mètres et des mètres cubes de terre excavaient ou élevaient le sol pour le passage de la voie, la lagune se remblayait pour arriver jusqu'aux profondeurs de 1 m. 50 nécessitées par le tonnage des bateaux en service dans la colonie.

La voie proprement dite avançait toujours, ajoutant les kilomètres aux kilomètres, atteignant successivement Locodjo, Adjamé, Agban et, bientôt, Anogoud.

Le rail Decauville se posait, et le 14 avril, on emmenait sur cette voie, dans une automobile, le gouverneur jusqu'au village d'Agban, où le service des terrassements est installé.

À Petit-Bassam, où l'on effectue le percement de la bande de sable qui sépare la lagune de la mer, le travail accompli n'est pas moins considérable. Il y a déjà près de la moitié du chenal de creusé et où l'on peut naviguer en pirogue (profondeur 0 m. 60 environ).

Il est vrai que l'on n'est pas encore à la largeur définitive, le but étant d'abord de percer avant d'élargir et d'approfondir.

À quoi est due cette incroyable rapidité d'exécution ? D'abord à la remarquable préparation qu'en a faite le commandant Houdaille, puis à l'inlassable activité du

capitaine Thomasset. Il n'y a pas eu de temps perdu, ni par suite de manque de matériel, ni par suite de fausses manœuvres. Tout est venu à son point, à son heure. Les quelques défauts de détail qui ne peuvent frapper que les gens du métier, ne sont que d'infimes incidents dans une entreprise considérable et où *tout*, absolument tout, était à créer.

Le service des études du tracé définitif de la voie est confié au lieutenant Mornet, en remplacement du lieutenant X., malade. L'étude faite l'an dernier par le capitaine Crosson-Duplessis était à 1/10.000^e ; celle en cours est à 1/2.000^e pour la révision du détail.

Le lieutenant Mornet dispose de deux sous-officiers, chargés de faire les levés, et de 70 manœuvres noirs pour les débroussements et déboisements — travail long et pénible à même la forêt tropicale. Ce personnel est restreint et constitue un minimum ; le même service au Dahomey comptait 12 Européens : aussi ira-t-on un peu moins vite.

Trente kilomètres sont aujourd'hui étudiés dans le détail. La saison des pluies est venue interrompre les travaux d'études, qui seront repris en décembre.

Il faut noter que, dans tous les services, le personnel est réduit au minimum. Ainsi aux terrassements, où il y a à l'heure actuelle près de 1.000 travailleurs, on compte : 1 adjudant, 1 sergent, 1 caporal.

D'autre part, la main-d'œuvre n'existe pas. Les noirs de la région ne sont pas habitués au travail, ou si peu. Il faut les dresser de toutes pièces. Sans le secours de la main-d'œuvre importée du Sénégal, de la Guinée et du Dahomey, les débuts auraient été pour ainsi dire impossibles. Dahoméens, Soussous et Bambaras fournissent un appoint sérieux. Il est probable que le problème de la main-d'œuvre locale se résoudra progressivement, mais il constitue encore une difficulté des plus grandes.

En résumé, on peut prévoir que le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, et les travaux qui en sont l'accompagnement, sera un beau succès pour la colonisation française. Ses prévisions d'avancement seront dépassées, sans que soient dépassées les dépenses prévues.

Il ne reste plus maintenant qu'une seule colonie en Afrique qui soit dépourvue de chemin de fer et de grands travaux publics : et c'est le Congo français !

P. B.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 4 juin 1904)

Par arrêté ministériel du 7 janvier 1904, M. Kern (Charles-Adolphe), ex-commis de 2^e classe du cadre général des travaux publics des colonies à la Guinée, démissionnaire, a été réintégré dans son emploi, et mis à la disposition de M. le chef de bataillon du génie Houdaille, directeur du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

CHRONIQUE GÉOGRAPHIQUE
(*La Dépêche coloniale*, 27 juin 1904)

Côte-d'Ivoire. — *Notes ethnographiques*. — Depuis quelques années, on a beaucoup écrit sur les différentes peuplades de la Côte-d'Ivoire...

À ces différentes études vient de s'en joindre une nouvelle, d'autant plus utile qu'elle se rapporte au pays encore presque inconnu qu'a traversé la mission du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire. Elle a été faite par M. le capitaine Crosson-Duplessis et est insérée dans le récent numéro du *Bulletin du comité de l'Afrique française*.

M. Crosson-Duplessis, après avoir constaté, avec MM. Thomann et Delafosse, que les races de la Côte-d'Ivoire sont multiples à l'infini, et qu'il n'existe en quelque sorte, dans la colonie, que de la « poussière de races », entre dans quelques considérations générales intéressantes sur les différentes races échelonnées le long du tracé du chemin de fer. Le morcellement, qui est leur caractéristique, tient tout d'abord à la difficulté des communications, causée par la forêt, puis, à l'absence d'une autorité forte et respectée, enfin à l'uniformité des produits du sol.

Les querelles fréquentes de village à village ont le notable inconvénient de rendre toute communication impossible entre les deux centres qui se sont déclaré la guerre. En outre, les groupes perçoivent, de l'un à l'autre, des dîmes qui, fréquemment répétées, entravent le commerce.

M. Crosson-Duplessis passe ensuite en revue les caractères principaux de la race ébrié, de la race attié, de la race abé [abbey] et de la race agni, que la mission a rencontrées sur son chemin.

Chez tous, la mission a trouvé beaucoup de produits européens : seaux, cuvettes émaillées, instruments de musique, etc.

L'habitat de ces différentes peuplades a pu être précisé par de nombreux levés, remis sur une carte générale. Cette carte fait ressortir, entre les agglomérations habé [abbey], attié et agni l'existence d'une zone inhabitée de 40 à 50 kilomètres de profondeur. Cette particularité s'explique par le perpétuel état d'hostilité qui existe de race à race.

Il y a lieu d'espérer que le chemin de fer, en raccourcissant les distances, fasse disparaître les dissensions locales, les douanes intérieures, et toutes les difficultés intérieures qui vont contre les intérêts des indigènes aussi bien que contre les nôtres et retardent la mise en valeur du sol si riche et si fertile de la Côte-d'Ivoire.

Situation d'ensemble de l'Afrique occidentale
Interview du gouverneur général Roume par Pierre Mille dans le *Temps*
(*La Dépêche coloniale*, 22 juillet 1904)

.....

Pour le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, le commandant du génie Houdaille a eu des surprises agréables : la main-d'œuvre est abondante ; elle s'est présentée d'elle-même. Les travaux ont commencé, quelques kilomètres de voie sont déjà posés et l'on fera des économies sur les chiffres de dépense prévus pour la construction.



Sonnette à pétrole utilisée pour sondages, système Cochard (juillet 1904)



35. Pose de la voie d'un mètre (Août 1904)

Pose de la voie d'un mètre (août 1904)



33. Débarquement de la première locomotive (Août 1904)

Débarquement de la première locomotive (août 1904)



26. Pavillons de Sous-Officiers (Août 1904)

Pavillon des sous-officiers (août 1904)



27. Cité Ouvrière des Sénégalais (Septembre 1904)

Cité des Sénégalais (septembre 1904)



Montage des premières locomotives (septembre 1904)



Dépôt de traverses métalliques (septembre 1904)

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 4 octobre 1904)

L'ingénieur Philippot, qui vient de passer dix-huit mois consécutifs au Baoulé pour étudier le tracé d'une voie ferrée entre les mines de Kokumbo et la mer, est de retour en Europe.

Il revient avec la certitude que l'entreprise n'offre aucune difficulté importante et que, par conséquent, elle peut être facilement menée à bien, pour peu qu'on trouve auprès des autorités coloniales l'aide nécessaire à une pareille œuvre. Il n'est pas besoin de dire toute l'importance que la construction de cette voie aura pour l'avenir du domaine de Kokumbo.

LE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 16 février 1905)

L'un de nos correspondants nous adressait, à la date du 30 décembre, les renseignements suivants, que des circonstances particulières ne nous ont pas permis de publier plus tôt :

Les études définitives du tracé ont été poussées jusqu'au kilomètre 50 ; elles ont été interrompues pendant la saison des pluies, puis reprises par le lieutenant Heinrich. Les chantiers de terrassement, dirigés par l'adjudant Vassou, sont arrivés au kilomètre 30 et la plate-forme est terminée jusqu'au kilomètre 29.

À partir du kilomètre 26, on arrive dans une région difficile ; les terrassements deviennent importants dans l'argile compacte mélangée de latérite et de gravier quartzeux. La ligne serpente à flanc de coteau pour traverser la vallée de la rivière Bété, sur laquelle on a jeté un pont — le premier — de 15 mètres d'ouverture. Après, l'on suit la vallée du Cimbi dans une région coupée de ruisseaux et de ruisselets.

La voie est posée jusqu'au kilomètre 11,500. Sa pose est momentanément arrêtée, faute de matériel.

À Abidjean, voici quels sont les travaux terminés :

L'infirmerie, un vrai petit village à elle seule. Elle comporte une double habitation assez vaste pour le médecin et les malades européens, et neuf bâtiments de diverses grandeurs à usages variés : salles de visite, infirmerie indigène, logements, cuisine, etc.

La douane, belle habitation en briques et fer, la seule construction permanente d'Abidjean — c'est le cadeau de nouvel an du chemin de fer au chef du service des douanes qui errait à travers la colonie sans toit où abriter ses fièvres.

Des maisons en briques pour les ouvriers noirs : ils sont quatre par maison et chacun a sa chambre.

En dehors de cela, rien de définitif comme constructions n'a été fait ; mais comme provisoire, il y a une foule de constructions de toutes sortes : logements pour le personnel européen, magasins, ateliers, remise aux machines, etc., etc.

On a fait à Abidjean, et surtout à Anouabo, la gare terminus sur la lagune, des terrassements importants. La gare elle-même est terminée ; le terre-plein du commerce est très avancé. Un appontement à charpente en fer a été construit à quatre travées de 6 mètres, pour permettre aux bateaux de lagune d'aborder et de décharger convenablement.

On vient de terminer également les terrassements d'une voie de 1 kilomètre de longueur destinée à relier la gare d'Anouabo, gare de lagune et gare terminus, avec la

gare de Locodjo, en cul-de-sac, où se trouveront les appontements destinés aux bateaux de haute mer, et l'on est en train d'y poser la voie.

Enfin, dans la gare d'Anouabo, l'on a posé des voies et les aiguillages qui s'étaient longtemps fait attendre.

On a monté trois locomotives, sept wagons à terrassements, deux tombereaux, et huit plate-forme. C'est le lieutenant Mornet qui a été chargé de l'atelier à fer et du chantier la gare d'Anouabo. Les travaux de cet officier ont été particulièrement pénibles, parce que privé un moment de mécaniciens blancs et n'ayant que des noirs insuffisamment éduqués, il lui a fallu, en même temps, assembler et monter lui-même les pièces des machines, puis les conduire comme mécanicien et même comme chauffeur à Port-Bouët.

Le canal est arrivé à la fin de sa première phase : 1 mètre de profondeur sur 10 mètres de largeur, ouvert du côté de la lagune, fermé du côté de la mer. Les chalands y circulent pour le transport du matériel débarqué à Port-Bouët et destiné à Abidjean, et des matériaux pour la construction des jetées.

On a construit, outre les habitations des Européens, deux appontements en mer pour le débarquement du matériel et un phare qui est presque terminé.

Le lieutenant Mornet doit aller en janvier dans le Bandama pour étudier la jonction par un canal de la lagune Ebrié avec le Bandama. C'est une question des plus importantes pour le développement commercial de la Côte-d'Ivoire. Ce sera peut-être l'ouverture au trafic de cette admirable voie de communication que constitue le système des lagunes.

Le commandant Houdaille n'est pas encore de retour ici : c'est le capitaine Calmel qui est directeur par intérim du chemin de fer et du port. Le capitaine Thomasset est toujours chef du service du chemin de fer qu'il continue à diriger avec la même compétence.

Dans le courant de 1905, nous pourrons commencer à noter les bons effets de la construction de cette voie ferrée, entreprise la dernière en date. Désormais, toutes nos colonies africaines, sauf le Congo, seront dotées de l'outillage économique qui leur était indispensable.

Théophile Suzon.

N.-B. — On annonce que M. le commandant Houdaille ne retournera pas à la Côte-d'Ivoire, et qu'il est à la veille d'abandonner la carrière militaire où il avait si justement acquis dans le génie une réputation méritée, pour entrer au service de l'industrie privée.

(N. D. L. D.)

Informations

(*La Dépêche coloniale*, 16 mars 1905)

Le capitaine du génie Crosson-Duplessix vient de s'embarquer sur la *Ville-de-Macéio*, à destination de Grand-Bassam. Il succède, comme directeur des travaux du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, au commandant Houdaille. Le capitaine Crosson-Duplessix a fait partie de la mission Joffre au Soudan pour les travaux du chemin de fer de Kayes au Niger.

CÔTE D'IVOIRE

(*La Politique coloniale*, 23 mars 1905)

Le chemin de fer et le port

M. Clozel, gouverneur de la Côte d'Ivoire, est arrivé le 5 janvier venant de Dakar, et a repris immédiatement possession du gouvernement. Une des premières choses qu'à faites le gouverneur a été de se rendre sur les chantiers du port et du chemin de fer. Les travaux sont très avancés, et dès l'arrivée de la drague, attendue fin février, l'ouverture de la passe à trois mètres de profondeur va être mise en train. Quant au chemin de fer, la plate forme est prête sur plus de trente kilomètres et la locomotive roule sur les treize premiers. En somme, tout va très bien et M. Clozel a témoigné sa satisfaction aux officiers du génie chargés de ces importants travaux.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 14 juin 1905)

On nous écrit de Grand-Bassam :

Les travaux du chemin de fer et du port viennent d'être visités en détail par M. Boutteville, inspecteur général des travaux publics, venu de Dakar, accompagné de M. le colonel Cornille, inspecteur des travaux de l'Afrique occidentale française. L'inspecteur général a parcouru avec M. le gouverneur Clozel les chantiers de Port-Bouët et d'Abidjan, et s'est rendu compte sur place des diverses difficultés techniques à résoudre.

Il a examiné également les travaux effectués et ceux projetés à Bingerville, où va être installé l'hôpital de la colonie. M. Boutteville paraît avoir emporté bonne impression de l'importance de l'effort accompli à la Côte-d'Ivoire sous la direction successive de M. le commandant Houdaille et de M. le capitaine du génie Calmel.

.....
A. C.

TROUPES COLONIALES

Chemins de fer de la Côte occidentale d'Afrique
(*La Dépêche coloniale*, 11 août 1905)

Sont mis à la disposition du ministre des colonies et désignés pour servir :

.....
Au chemin de fer de la Côte-d'Ivoire : MM. Le Blévenec, cap. au 4^e régiment à Grenoble ; Frachet, officier d'administration de 2^e classe à Bizerte, et Bareault, officier d'administration de 3^e classe à Ajaccio.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 2 septembre 1905)

La situation des travaux du chemin de fer est actuellement la suivante :

La voie est posée d'Abidjan jusqu'au kilomètre 30.

La plate-forme est terminée jusqu'au kilomètre 46 et les chantiers de terrassement fonctionnent au kilomètre 49.

Les chantiers marchent régulièrement, et tout fait prévoir l'achèvement de la première section d'Abidjan à Ery-Makougnié (80 km.), vers le mois de janvier prochain.

Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1906)
(*La Dépêche coloniale*, 15 octobre 1906)

L'essor commercial de la Côte-d'Ivoire prend cette année une importance particulière. Grâce à la crue du fleuve et aux dispositions prises par les coupeurs de bois, de nombreuses billes d'acajou, dont quelques-unes coupées depuis deux ans, ont pu descendre à Grand-Bassam et être expédiées sur les marchés d'Europe. C'est à peine si le wharf a pu suffire à l'embarquement des nombreuses billes descendues à Bassam.

Le chemin de fer, d'autre part, paraît devoir apporter à bref délai un élément important de développement au commerce local. Sous l'active direction du capitaine Crosson-Duplessix, un spécialiste en chemins de fer coloniaux, une vive impulsion a été imprimée à tous les travaux. En dépit des difficultés dues à la forêt et à une main-d'œuvre peu nombreuse, et malgré les multiples ouvrages d'art qu'il a fallu construire, le rail a atteint, le 1^{er} octobre, la gare de Makonyié, au kilomètre 76, qui est le terminus de la première section de la ligne. On escompte que le rail arrivera à la fin de l'année au kilomètre 85. On aura ainsi réalisé un avancement de 40 kilomètres en 1905, avec un effectif moyen de travailleurs n'atteignant pas 1.800.

Ce résultat laisse bien augurer de l'avenir, d'autant plus que les difficultés de main-d'œuvre paraissent devoir être solutionnées grâce à l'afflux de travailleurs soudanais qui se présentent en grand nombre sur les chantiers. Le problème de la main-d'œuvre est d'ailleurs l'objet des préoccupations de la direction du chemin de fer et de l'administration locale.

L'exploitation régulière, qui doit commencer le 1^{er} janvier 1907, paraît s'annoncer sous d'heureux auspices.

Le chemin de fer a déjà descendu sur Abidjan et Grand-Bassam une vingtaine de tonnes de caoutchouc. D'autre part la route suivie par les travailleurs soudanais venant sur les chantiers se transforme peu à peu en ligne de communication régulière, et les Dioulas commencent à venir à Abidjan.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 8 janvier 1907)

M. le capitaine du génie Crosson-Duplessix, directeur du service des voies de pénétration de la Côte-d'Ivoire, est parti par le paquebot du 28 novembre en mission à Paris pour soumettre au département les projets concernant les travaux de la 2^e section du chemin de fer et de la coupure de Port-Bouët.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 5 février 1907)

Par arrêté du Gouverneur général de l'Afrique occidentale française, une somme de 250.000 francs sera prélevée sur la caisse de réserve du budget général et affectée aux travaux du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

ARMÉE
Génie
(*La Dépêche coloniale*, 7 février 1907)

Par décision du 5 février 1907 : L'officier et les officiers d'administration désignés ci-après ont été mis hors cadres, à la disposition ministre des colonies, pour servir :

Au chemin de fer de la Côte-d'Ivoire
M. Clavel, officier d'administration de 2^e classe à Constantine (embarquement le 12 février 1907 à Marseille), où il devra être rendu le 11 (service).

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 21 mars 1907)

On écrit de Conakry au *Temps* :
Les travaux de construction du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire se poursuivent avec activité. L'avancement au cours de l'année 1906 a été de 40 kilomètres.

Au commencement de novembre 1906, le rail atteignait déjà le kilomètre 81-500. Là, il fallait franchir la rivière Agnéby par un pont de 75 mètres de longueur. Ce gros travail a été exécuté dans des conditions de rapidité remarquables, et le 8 février 1907, la locomotive passait sur l'autre rive de l'Agnéby, commencement de la deuxième section du chemin de fer.

Actuellement, la voie est posée jusqu'au kilomètre 84 ; les terrassements de la plateforme sont terminés jusqu'au kilomètre 92, et le piquetage du tracé est achevé sur une longueur d'environ 30 kilomètres au delà. Les travaux topographiques préparatoires du tracé définitif sont poussés jusqu'au kilomètre 135.

Une brigade spéciale d'études vient de reconnaître le passage de la rivière N'Zi, gros affluent du Bandama, qui exigera pour son franchissement un viaduc de 175 mètres de portée. Cette brigade poursuit l'établissement des levés topographiques qui serviront de base à l'avant-projet de la 3^e section du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire : N'Zi-Diamankrou.

Un décret signé le 31 janvier 1907, va permettre l'ouverture de la première section, Abidjan-Agnéby, à l'exploitation régulière.

.....

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 13 août 1907)

.....
Le chemin de fer a dépassé le kilomètre 86 ; les terrassements atteignent le kilomètre 95, et les études ont été poursuivies jusqu'au kilomètre 175.

La première section, d'Adjidem [*sic* : *Abidjan*] à Ery-Makougnié, est entrée en exploitation le 1^{er} juin 1907.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEURS POSTES
(*La Dépêche coloniale*, 20 août 1907)

Ont reçu l'ordre de prendre passage :
Sur le paquebot de la Compagnie Fraissinet, parti de Marseille le 12 août 1901 :
M. ...Lojousse, ouvrier d'art à la Côte-d'Ivoire.

La semaine économique
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1907)

CÔTE-D'IVOIRE.— (Emprunt de 65 et 100 millions) Chemins de fer de la Côte d'Ivoire.
— La longueur totale prévue est de 400 kilomètres ; sur cette longueur, 82 kilomètres sont en exploitation ; 103 kilomètres en construction ; 215 kilomètres environ à l'étude.

La dépense prévue est de 29.330.000 fr.

La ligne est exploitée provisoirement d'Abidjan au fleuve Agnéby (82 km.).

Elle est en construction de ce fleuve au fleuve N'zi soit sur 103 kilomètres.

La ligne est piquetée jusqu'au kilomètre 125.

Le tracé a été étudié par le commandant Calmel jusqu'à la limite Sud du cercle de Kong, soit jusqu'au kilomètre 400 environ.

Les recettes du 1^{er} semestre de 1907 ont été : 1^o voyageurs 16.803. fr. 55 ; 2^o marchandises 20.268 fr. 30, soit un total de 39.071. fr. 85.

Pour l'année 1900 entière, ce total avait été de 39.379 fr. 15, sur une longueur exploitée de 60 kilomètres, soit 22 kilomètres de moins.

Néanmoins il est facile de voir que le trafic, en 1907, sera de beaucoup supérieur à celui de 1906.

H.-E. Ch.

L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE

La Côte-d'Ivoire
par Francis Dortet
(*La Liberté*, 1^{er} février 1908)

C'est au cours de ces dix dernières années surtout que nous avons pu acquérir une idée d'ensemble de la richesse de nos vastes possessions de l'Afrique occidentale. Progressivement, à la période de conquête et d'exploration succède une période de mise en valeur économique qui nous fait entrevoir de magnifiques résultats. Ce jugement s'applique surtout à notre colonie de la Côte-d'Ivoire, où notre expansion, pour être de date récente, déjà nous invite à de brillantes espérances.

Les missions Binger, Pobeguïn, Houdaille, Hostains, d'Ollone nous ont assuré les voies de communications essentielles avec l'hinterland. Elles ont relié la Côte-d'Ivoire à l'empire du Soudan. Puis la création du port d'Abidjan, le développement des villes côtières, la fondation de Bingerville ont sensiblement accru notre influence sur tout le littoral tandis qu'à l'intérieur, à Aboisso, à Grabo, à Kouati, à Toumodi, à Bouaké, à Bondoukou — pour ne citer que quelques marchés — nos comptoirs se multipliaient.

Enfin, le chemin de fer qui, passant par Memni et Mopé, doit aboutir au Baoulé après avoir traversé complètement la forêt équatoriale (dont les ressources en huile de palme, caoutchouc, bois d'ébénisterie et de construction sont incalculables), deviendra

un précieux auxiliaire pour nos échanges. Ce chemin de fer est plutôt un « sentier de fer », comme cela se voit au Congo Belge et dans l'Afrique australe, c'est-à-dire une voie étroite, posée à fleur de sol sur des traverses de fer à cause des termites. La région du Baoulé ainsi que la portion du Soudan qui limite au nord la Côte-d'Ivoire sont mises en communication directe avec la côte tandis que naguère, les produits devaient passer par le Sénégal et parcourir près de trois mille kilomètres avant d'arriver à destination.

.....

À la Côte-d'Ivoire
(De notre correspondant particulier)

Grand-Bassam, 2 mai 1908.

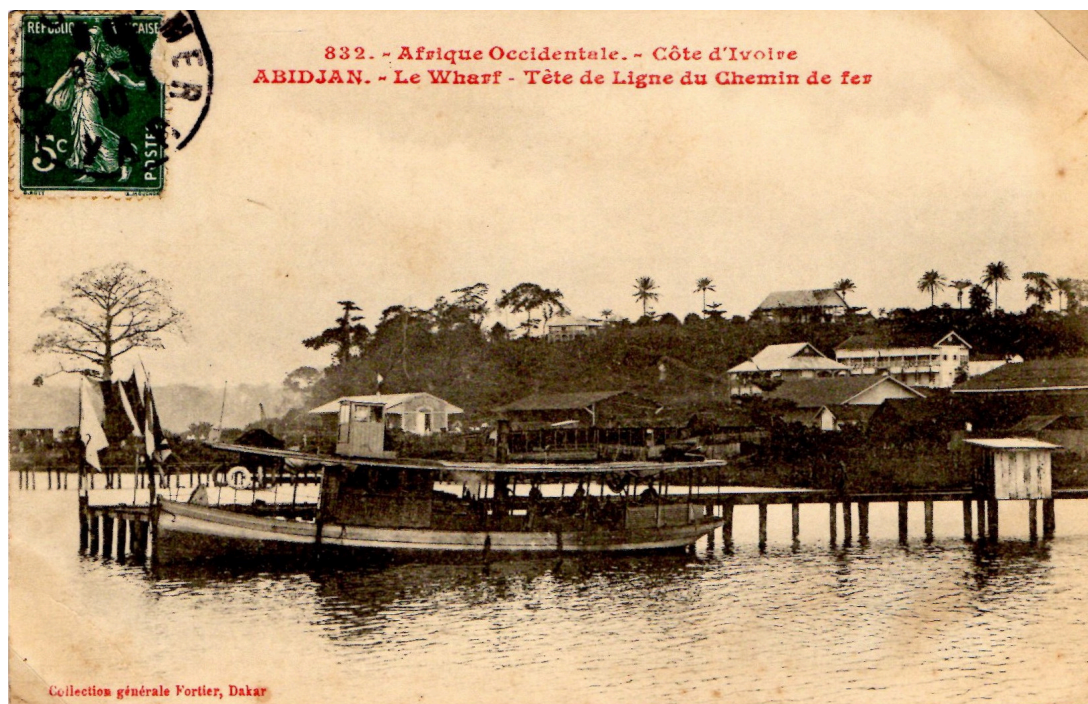
M. Angoulvant, le nouveau gouverneur de la Côte-d'Ivoire, est arrivé à Grand-Bassam le 25 avril dernier ; le même jour, il prenait à Bingerville possession de son gouvernement.

Sitôt à son poste, le chef de la colonie a tenu à se renseigner par lui-même sur la marche des travaux du chemin de fer et à prendre contact avec la population européenne de Grand-Bassam. Dès le 26, il se rendait à Abidjan, où le distingué directeur des voies de pénétration, M. le capitaine du génie Thomasset, l'a conduit par train spécial à l'extrémité actuellement exploitable de la voie ferrée, au kilomètre 82. Le voyage s'est effectué dans d'excellentes conditions, et notre nouveau gouverneur a pu se convaincre que les artisans de cette œuvre considérable avaient su s'acquitter à leur honneur, malgré les difficultés offertes par la traversée de la forêt vierge et un climat hostile, de la tâche qui leur était confiée. Il a rapporté de sa rapide visite l'impression que les travaux entrepris sous la direction de M. le commandant Crosson-Duplessix, actuellement en congé, seraient menés à bonne fin et que, déjà, le rail produisait dans la région traversée une révolution économique appréciable. Les indigènes n'hésitent pas, en effet, à l'utiliser pour leurs déplacements et le transport de leurs marchandises, et le rendement kilométrique se chiffre, à l'heure actuelle, par 1.500 francs.

.....

(*La Dépêche coloniale*, 22 mai 1908)

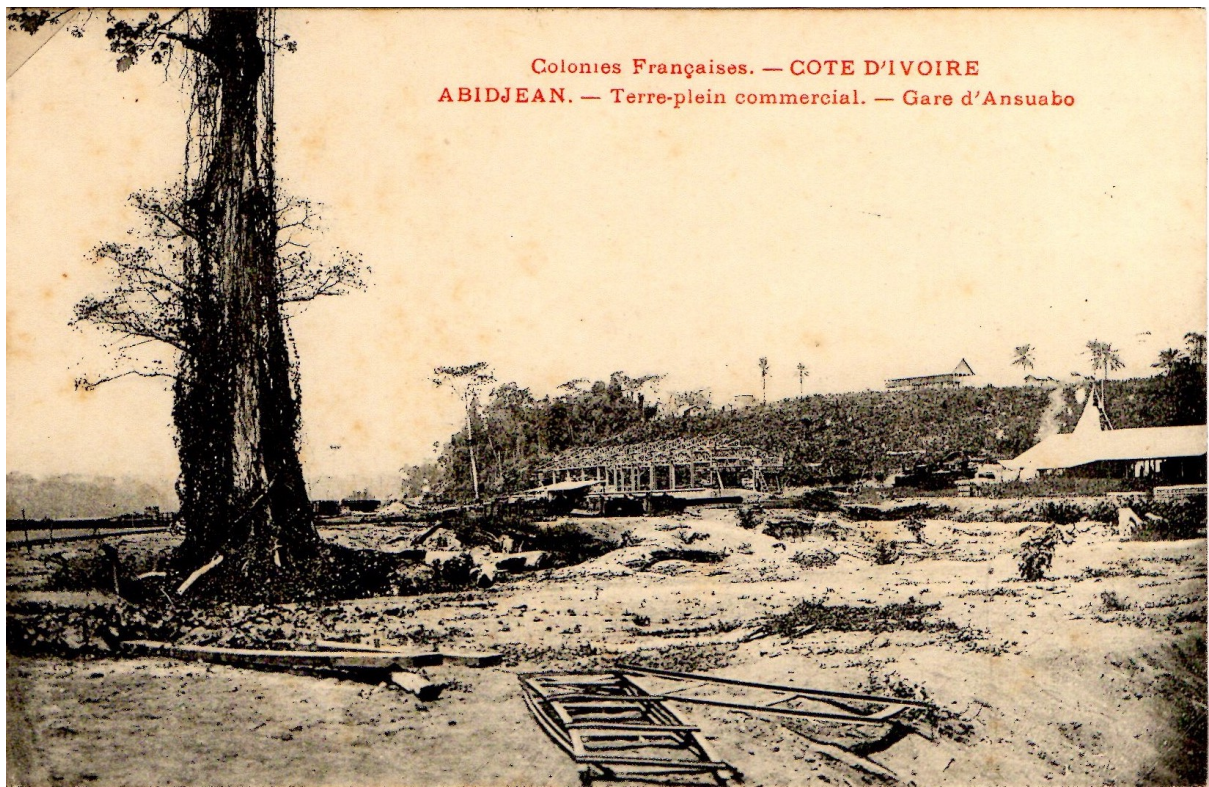
VISITE DE RAPHAËL MILLIÈS-LACROIX, MINISTRE DES COLONIES
(mai 1908)



Abidjan. — Le wharf, tête de ligne du chemin de fer (Collection générale Fortier, Dakar)

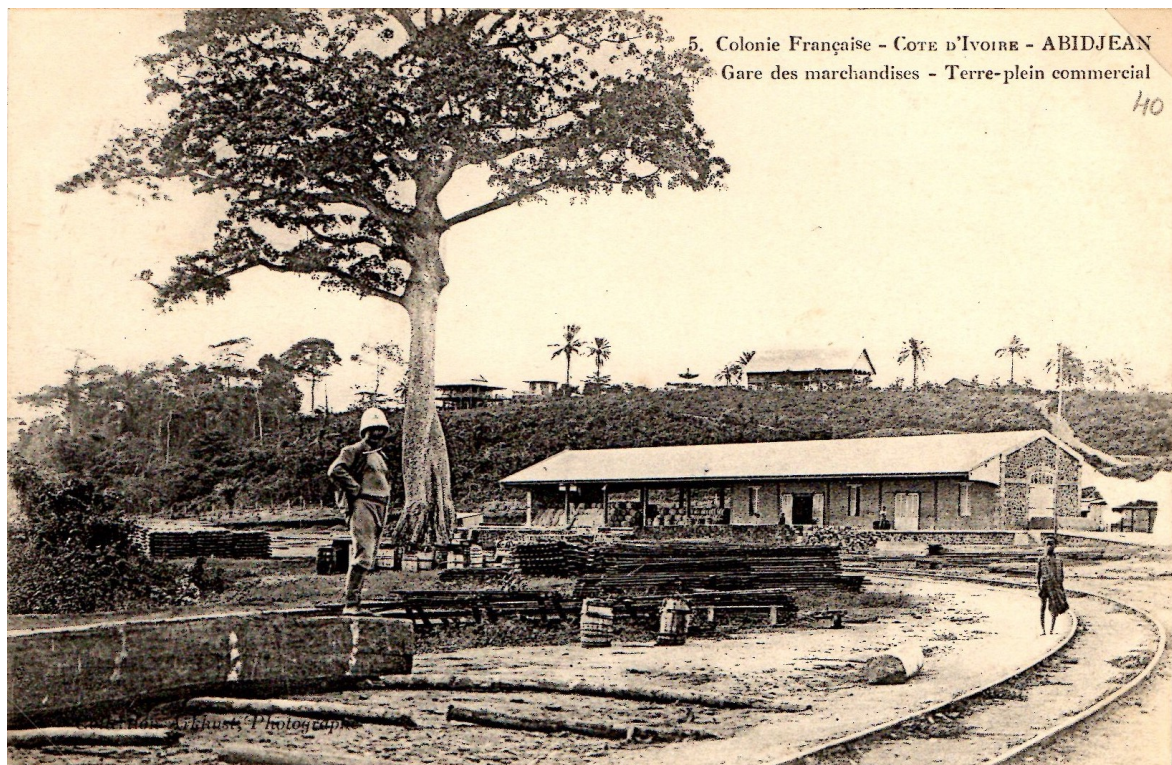


Abidjan. — Garage des locomotives (Collection générale Fortier, Dakar).



Colonies Françaises. — COTE D'IVOIRE
ABIDJEAN. — Terre-plein commercial. — Gare d'Ansuabo

Abidjean. — Terre-plein commercial. — Gare d'Ansuabo (Collection générale Fortier, Dakar)

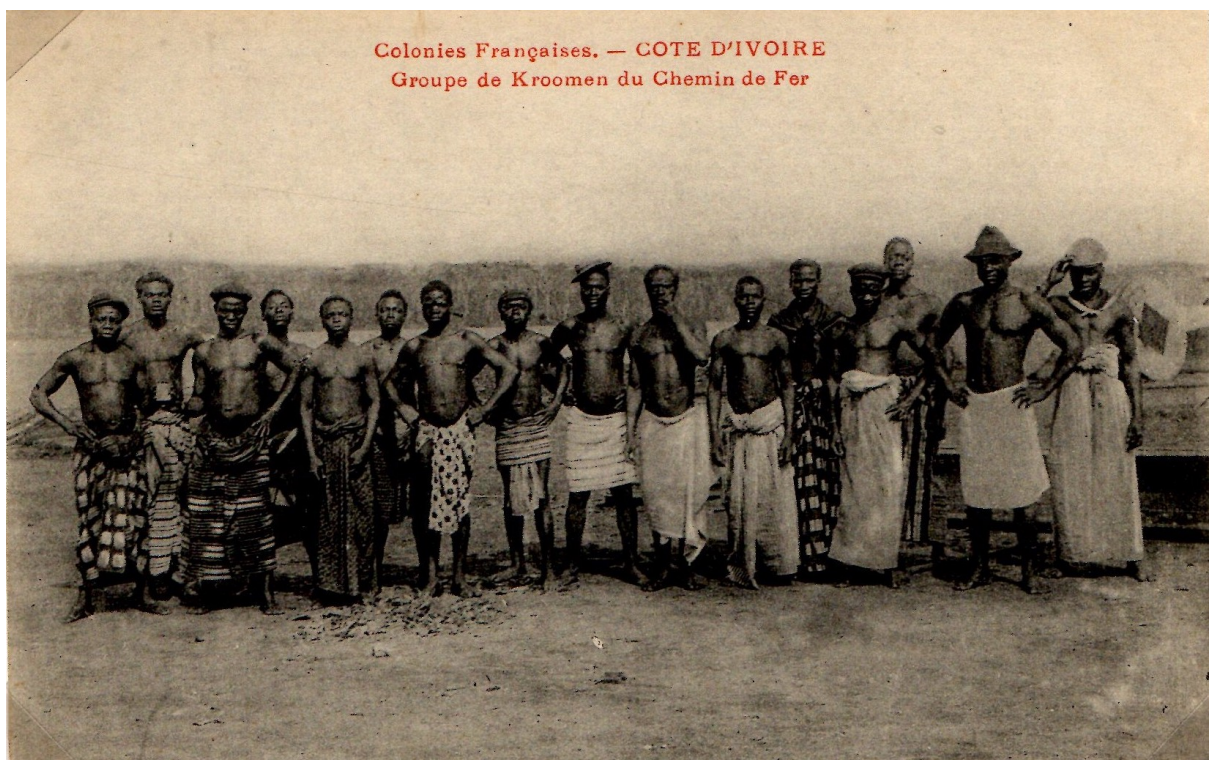


5. Colonie Française - COTE D'IVOIRE - ABIDJEAN
Gare des marchandises - Terre-plein commercial

Abidjean. — Gare de marchandises — Terre-plein commercial (Arkhurst, photographe).



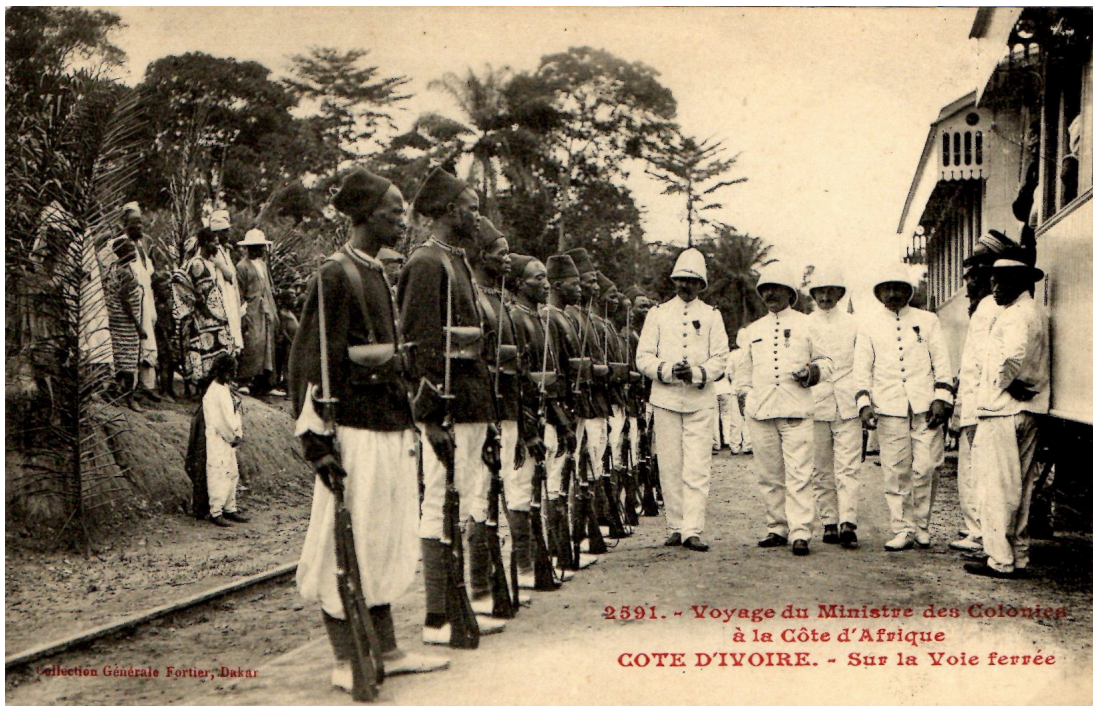
Gare d'Azaguié (en zone Abbey)(Collection générale Fortier, Dakar)



Groupe de Kroomen du chemin de fer (Collection générale Fortier, Dakar)



Départ d'Abidjean en chemin de fer (Collection générale Fortier, Dakar. 2590)



Sur la voie ferrée (Collection générale Fortier, Dakar. 2591).

À la Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 22 mai 1908)

(De notre correspondant particulier)

Grand-Bassam, 2 mai 1908.

.....
Le 30 avril, à l'aube, le ministre se rendait à Abidjean, tête de ligne du chemin de fer de pénétration vers la haute Côte-d'Ivoire et le Niger. Accueilli au débarcadère par le capitaine Thomasset et le docteur Spire, chargé du service sanitaire pour le personnel du chemin de fer, M. Milliès-Lacroix reçut de la population indigène une véritable ovation.

Après que les Européens de la localité lui eurent été présentés, le ministre prit place dans le wagon-salon qui lui avait été réservé dans le train spécial et, de la plate-forme arrière, où se tenaient groupés les invités, le capitaine Thomasset fournit en cours de route toutes les explications désirables sur la ville d'Abidjan, les deux gares dont elle est pourvue, sur les diverses installations du service qu'il dirige et sur la région traversée par le rail.

Dès les premiers kilomètres, le ministre put se rendre compte des difficultés qu'il a fallu surmonter pour frayer un chemin à travers la forêt dense. Ce fut un véritable charme de voir défiler les géants séculaires qui dominant de part et d'autre la voie ferrée de chaque côté. Mais chacun put sentir aussi que ces fourrés impénétrables cachent d'insaisissables ennemis qui terrassent trop souvent les plus forts. C'est ainsi que l'on salua au kilomètre 42, une inscription qui rappelle le souvenir d'un sergent du génie mort au champ d'honneur, des suites d'une bilieuse hématurique, en creusant la tranchée à laquelle on a donné son nom.

Un certain nombre de gares jalonnent déjà la voie ferrée et enregistrent un trafic appréciable. Indépendamment de ces points aménagés spécialement, on trouve un peu partout des centres d'exploitation pour les bois d'acajou et l'huile de palme. Un européen M. Picard, a même créé de toutes pièces, en pleine forêt, un véritable chantier. Le bois est équarri et embarqué directement sur les trucs par un procédé vraiment ingénieux.

La population indigène manifesta sa joie bruyante sur le passage du train ministériel. Celui-ci croisait à chaque instant des colporteurs, la tête chargée de leur pacotille et qui utilisent la voie, ferrée comme une véritable route, qu'ils préfèrent de beaucoup aux pistes de la forêt.

À midi, la locomotive s'arrêta au kilomètre 82. Le capitaine Périer, chargé des travaux à l'avancée, avait préparé une tente sous des arbres gigantesques qui formaient le plus merveilleux décor qu'on puisse imaginer.

Un gai repas y fut pris, à la fin duquel le ministre rendit hommage à l'activité intelligente et fructueuse du capitaine Thomasset, directeur du chemin de fer, et de tous ses collaborateurs. Il dit qu'il connaissait la beauté de l'œuvre accomplie par eux avec autant de courage que de ténacité. Il exprima que, pour les populations indigènes, la voie ferrée constitue la preuve la plus frappante de notre volonté de poursuivre et d'achever l'œuvre d'émancipation, de relèvement matériel et moral des races que nous avons dominées. Le rail, dit-il, est un outil indispensable à l'essor des pays neufs et à la prospérité de notre empire africain. Il est particulièrement indispensable à la Côte-d'Ivoire, peut-être la mieux dotée de toutes nos colonies au point de vue des richesses immédiatement exploitables. En terminant, le ministre souhaita que l'œuvre entreprise ait une terminaison rapide et heureuse et il donna à tous l'assurance qu'il suivait leurs efforts, et que toujours son autorité s'emploierait à les seconder.

M. Milliès-Lacroix tint ensuite à visiter les chantiers de terrassements, bien que la voie établie récemment ne fut pas aisément praticable.

Il rapporta de cette inspection supplémentaire une impression excellente. Le train ministériel rentra à Abidjan à la nuit noire. À huit heures et demie du soir, M. Milliès-Lacroix était de retour à Bingerville, où une surprise originale l'attendait. Les indigènes, massés dans l'avenue du Gouvernement et porteurs de torches enflammées, lui firent une escorte vraiment grandiose et triomphale.

.....

L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE

Lettre de la Côte-d'Ivoire
(*La Liberté*, 23 mai 1908)

Grand-Bassam, 2 mai 1908.

M. Milliès-Lacroix, ministre des colonies, a terminé hier soir sa tournée de trois jours à la Côte-d'Ivoire. Le *Chasseloup-Laubat*, croiseur mis gracieusement à sa disposition, amena le ministre, le 29 avril au matin, devant Port-Bouët, où le débarquement eut lieu par le wharf — que quelques heures après une forte barre démolissait et emportait !

En présence du ministre et du nouveau gouverneur général, M. Merlaud-Ponty l'ingénieur-chef du service des travaux publics de l'Afrique occidentale ⁴ fit une conférence sur la fameuse percée de Port-Bouët, et la conclusion de son discours fut qu'on ne sait pas encore si l'on doit réellement et sérieusement continuer les travaux, d'ailleurs actuellement arrêtés. Les études vont reprendre sur de nouvelles bases. Les travaux coûteux entrepris depuis trois ans par l'administration militaire n'auront pas porté de fruits. N'eût-il pas été plus sage d'en confier l'entreprise à l'industrie privée ?

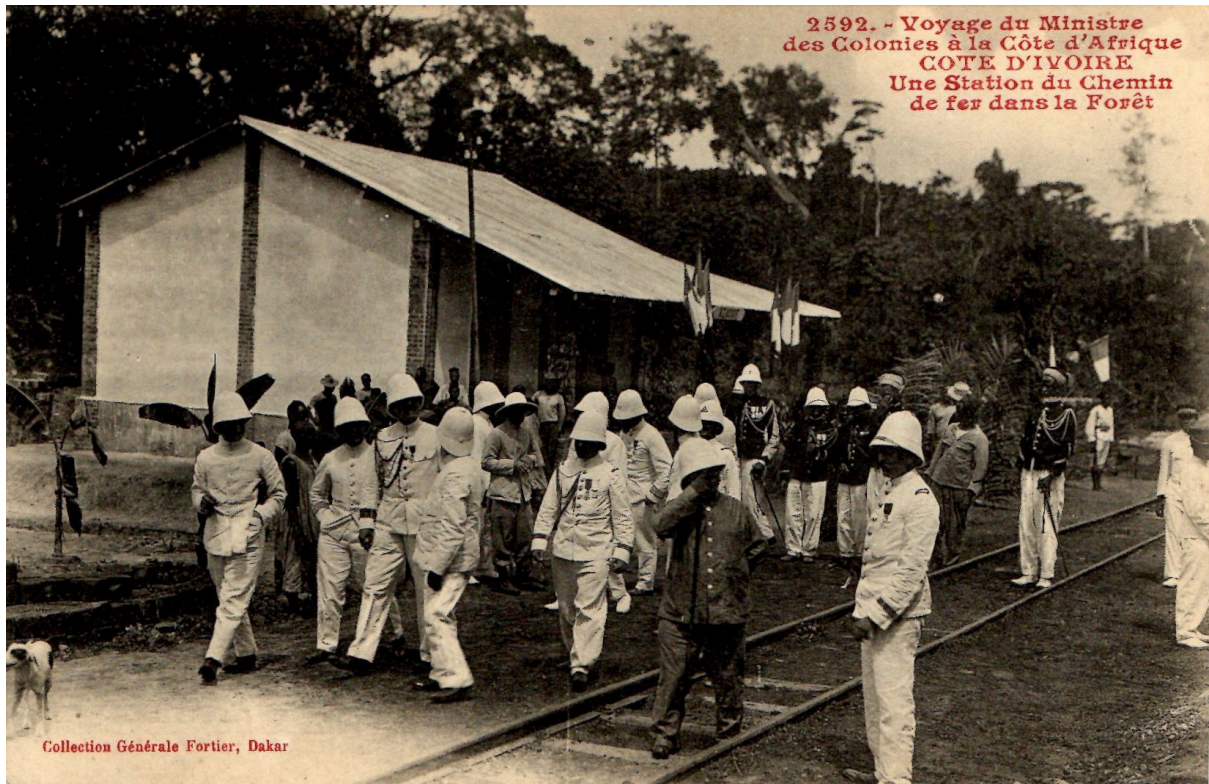
De Port-Bouët, le ministre et la suite partirent pour Bingerville où les réceptions officielles eurent lieu.

Le lendemain, voyage sur la ligne du chemin de fer jusqu'au point terminus ouvert à l'exploitation, Agboville, à 80 kilomètres de la tête de ligne. Le troisième jour, visite de Grand-Bassam où les colons réunis offrent un banquet, au ministre, et départ dans la soirée pour le Dahomey. De belles promesses ont été officiellement faites au commerce et à l'industrie ; espérons qu'elles seront tenues... sans cependant trop y croire.

.....

Les travaux d'avancement du chemin de fer sot en bonne voie, au kilomètre 150 environ. Une- section de 80 kilomètres est entièrement ouverte à l'exploitation, et, le long de la voie, des centres commerciaux sont en formation, dont le plus important, Agboville, au croisement d'une rivière, commence à drainer les produits de l'intérieur: La crise provenant de la baisse générale des cours sur les marchés commerciaux et du refus des indigènes de vendre leurs produits à des prix inférieurs à ceux de l'année dernière a perdu de son acuité. Les huiles et graines de palme donnent assez bien et le bois-d'acajou a repris, ou à peu près, son cours normal.

⁴ Marie Joseph Auguste Dou : né à Digne, le 12 février 1858. Frère de Paul Edmond Dou, polytechnicien, ingénieur des poudres. Polytechnicien. Chevalier de la Légion d'honneur du 1^{er} sept. 1894. Alors inspecteur des Travaux publics. C'est lui qui fournit les explications selon la *Dépêche coloniale* du 22 mai 1908 et la *Dépêche coloniale illustrée* du 18 août 1908. Il prend sa retraite en 1920 comme ingénieur en chef des Ponts et chaussées hors classe à Cahors.



Une station du chemin de fer dans la forêt (Collection générale Fortier, Dakar. 2592)



Le forêt vierge le long de la voie ferrée (Collection générale Fortier, Dakar. 2593)



Le long de la voie ferrée, indigènes venant saluer le ministre (Collection générale Fortier, Dakar. 2578)



Point terminus du chemin de fer (Collection générale Fortier, Dakar. 2595)



Travaux d'avancement. Pose du rail (Collection générale Fortier, Dakar. 2596)



Travaux d'avancement. Le bout du rail (Collection générale Fortier, Dakar. 2597)



Sur la voie ferrée (Collection générale Fortier, Dakar. 2591)

Le Voyage du Ministre des Colonies en Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1908)

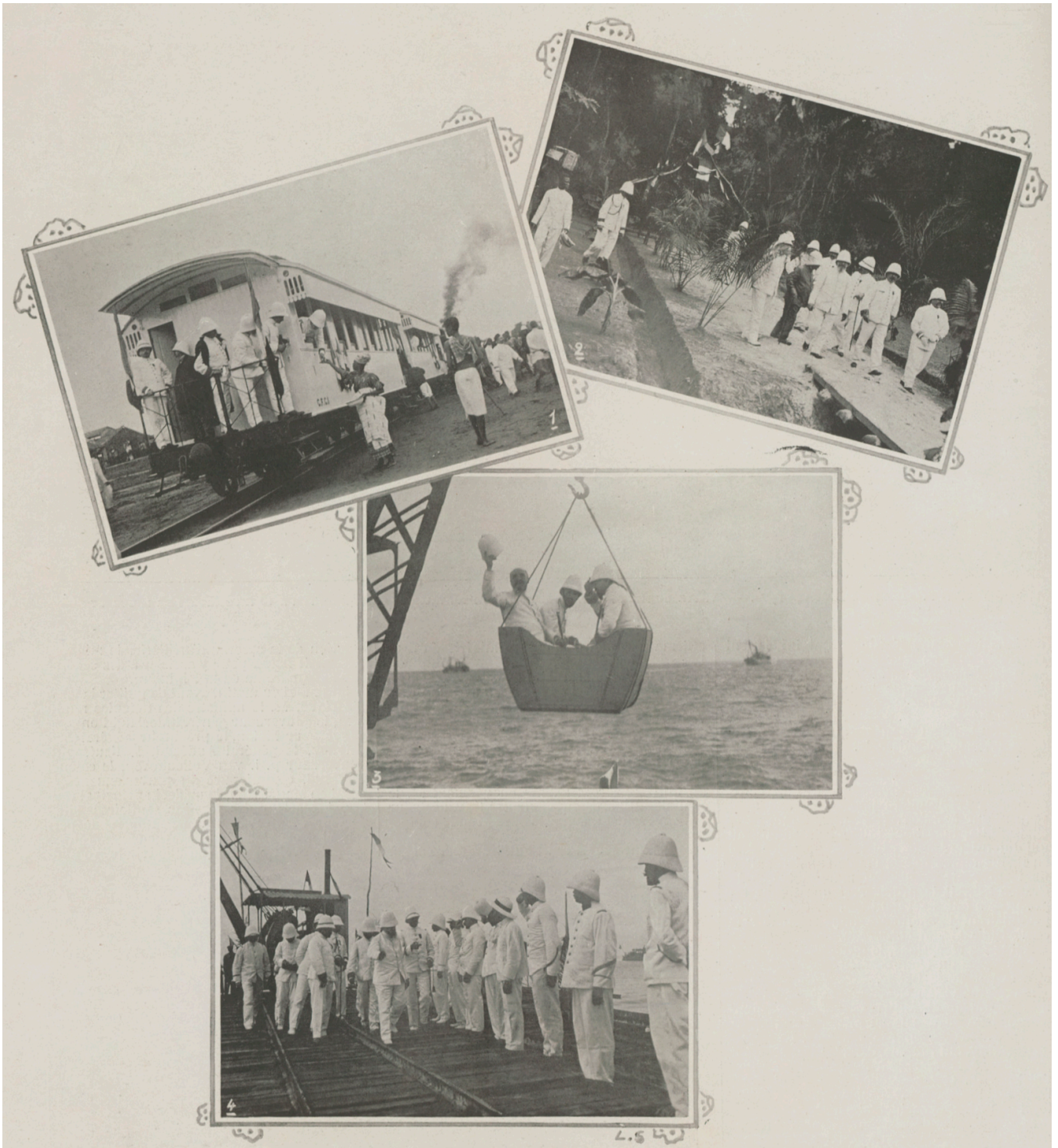
.....
[222] Le 30 avril fut consacré à la visite des travaux du chemin de fer. Par Abidjean, le ministre gagnait le point terminus de la ligne, où il assistait à des travaux de pose de rails habilement exécutés par les indigènes. Cette excursion valut à M. le capitaine Thomasset, chargé des travaux publics et du chemin de fer, les chaleureuses félicitations auxquelles lui donnent droit l'activité et le dévouement qu'il apporte dans ses délicates fonctions.



30 avril 1908. — Visite du ministre des colonies aux travaux du chemin de fer à 10 km de Laguebey.



30 avril 1908. — Le capitaine Thomasset donne au ministre des explications sur la construction du chemin de fer Abidjean-Laguebey. Visite du ministre des colonies aux travaux du chemin de fer à 10 km de Laguebey.



CÔTE-D'IVOIRE, 1^{er} MAI. — 1. Le départ du ministre d'Abidjan pour Laguebey. — 2. Laguebey, point terminus de la ligne. — 3. Départ du ministre. — 4. Arrivée à Port-Bouët.

L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE

Lettre de la Côte-d'Ivoire
(*La Liberté*, 13 août 1908)

.....
Sur les vives réclamations des colons, la drague de la fameuse trouée de Port-Bouët nous fut promise pour agrandir et creuser plus profondément ce chenal.

Nous l'attendons, plutôt impatientement, depuis deux mois.

Cette drague héroïque refuse de marcher, faute de crédits disent quelques méchantes gens, faute de réparations intelligentes, disent les autres. Elle ne fonctionna, il est vrai, qu'à intermittences plutôt rares et coûteuses...

Donc, nous attendons ; et, en attendant, les bateaux de commerce échouent trop souvent avec leurs chalands. Tout dernièrement, ce fut au tour d'un des remorqueurs du chemin de fer : le *Robuste*. Il resta échoué deux jours, non sans dommage, certainement. Les deux chalands qu'il remorquait, facilement remis à flot, furent mal amarrés, entraînés par le courant et emportés dans la barre à l'embouchure du Comoé. On fut assez heureux pour pouvoir les retirer après de longues heures d'efforts pénibles, et non sans avoir perdu quelque 250 traverses métalliques.

.....
Au 1^{er} août prochain, dans quelques jours, le chemin de fer ouvre à l'exploitation une partie de la deuxième section, du 82^e au 124^e kilomètre. La savane est atteinte, après la grande forêt, et l'on s'approche rapidement de la rivière N'zi et du Morenon, région riche en or, si on en croit la légende.

CONGÉS

(*Les Annales coloniales*, 18 février 1909)

De six mois

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

M. Thomasset, capitaine du génie hors cadres, directeur du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

NÉCROLOGIE

(*La France militaire*, 24 mars 1909)

M. le capitaine du génie hors cadres Siffroy (François-Joseph)⁵, détaché en service au chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, est décédé à Abidjan le 13 mars, des suites d'une myocardite au cours d'une attaque de rhumatisme infectieux.

M. Siffroy était né le 3 janvier 1873. Sous-lieutenant en 1894, lieutenant en 1896, il était capitaine de 1^{re} classe du 17 septembre 1899 et chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1906.

⁵ François-Joseph Siffroy (Villeneuve-sur-Lot, 3 janvier 1873-Abidjan, 13 mars 1909) : fils d'un serrurier, polytechnicien, il dirige les constructions de chemins de fer à Madagascar, en Guinée et à la Côte-d'Ivoire, où il trouve la mort. Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1906.

Pierre-Françisque BALLABEY, directeur

Né le 16 décembre 1867 à Seyssel (Ain).
Fils de Jean-Joseph-Nestor Ballabey, chef de gare à Satigny (Suisse)
et de Jeanne Mollex.
Engagé volontaire pour 5 ans à la mairie de Grenoble (5 déc. 1887).
École d'application d'artillerie et du génie à Fontainebleau (1895).
Affecté au [chemin de fer de Kayes au Niger](#) (28 nov. 1900) :
Il y effectue toute sa carrière, hormis une quinzaine de mois en
Côte-d'Ivoire.
Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1905.

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire
(*Le Temps*, 4 novembre 1909)

On sait que le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire est maintenant arrivé sur les bords de la rivière N'Zi, au kilomètre 181. Depuis ce moment, les recettes réalisées dues aux transports commerciaux le chiffre des transports administratifs faisant l'objet d'un compte à part est devenu supérieur aux prévisions budgétaires. De 15.000 francs en moyenne mensuelle lorsque le rail s'arrêtait au kilomètre 162, la recette est montée, dès l'arrivée au N'Zi, à 28.000 francs pour la mois d'août.

Les espérances fondées sur le railway, au sujet de son influence sur l'expansion du mouvement commercial, se justifient donc pleinement. Les résultats atteints prouvent, en outre, que la direction donnée à la voie ferrée, en la dirigeant vers le Baoulé, était celle qui était la mieux appropriée aux besoins du commerce.

Il faut enfin remarquer d'une part l'importance prise dans les gares d'Abidjan et du N'Zi, et d'autre part, l'existence et le développement du trafic de toutes les petites gares.

On peut en conclure que le chemin de fer ne présente pas, sur toute sa longueur, de point mort, de région ne rapportant rien, chose rare pour un chemin de fer colonial.



Abidjan. — Bâtiment de la direction (Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. [E.T.W.C.](#))



Groupe de sous-officiers du Génie détachés au. chemin de fer
(Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. [E.T.W.C.](#))

LA RÉVOLTE DES ABBEYS



Guerriers Abbeys (coll. E.B.)

Révolte des Abbey

Maurice Delafosse l'attribue à la violation involontaire d'une sépulture sacrée par les terrassiers du chemin de fer (*Histoire des colonies françaises*, t. IV, 1931).

Le commandant Noguès a donné sa version des événements dans la *Revue des troupes coloniales*, mai 1911, p. 489-500

CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 16 janvier 1910)

(*La France militaire*, 16 janvier 1910)

(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1910)

Le lieutenant-gouverneur de la Côte-d'Ivoire et le général commandant supérieur des troupes de l'Afrique occidentale avaient reconnu la nécessité de poursuivre le désarmement de la tribu guerrière des Abbeys qui occupait la région traversée par le chemin de fer.

Les agissements de cette tribu viennent de justifier et de précipiter l'action décidée : une fraction des Abbeys a détruit le railway en plusieurs endroits, menaçant Agboville et coupant la route et la ligne télégraphique d'Abidjan. Le lieutenant gouverneur s'est aussitôt rendu sur place et appelé du Baoulé le commandant Noguès avec deux compagnies de tirailleurs pour rétablir les communications et assurer la répression.

Au cours de la marche du lieutenant gouverneur, plusieurs miliciens et le capitaine Ballabey, directeur du chemin de fer, qui l'accompagnait, ont été blessés. Tout danger est actuellement conjuré et la ligne du chemin de fer va être rendue immédiatement à l'exploitation. Tous les Européens sont saufs et aucun décès d'officier ni de milicien n'est signalé. L'effervescence est restée localisée parmi les Abbeys : toutes les tribus voisines sont tranquilles et cet événement apparaît comme la dernière manifestation d'une population belliqueuse qui avait jusqu'à présent échappé à notre autorité et qu'il importe d'autant plus de réduire qu'elle habite plus près de la voie ferrée.

CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} février 1910)

(*Les Annales coloniales*, 10 février 1910 : résumé)

(De notre correspondant particulier)

Grand-Bassam, le 14 janvier 1910.

Tous les événements de la quinzaine disparaissent, absorbés par l'insurrection de la tribu Abbey, la dernière du cercle des Lagunes qu'il restait à pénétrer, à pacifier et à désarmer.

Le mouvement été soudain, imprévu, brutal. Nul n'a pu le soupçonner, ni les fonctionnaires des postes administratifs, ni les commerçants européens ou noirs, ni les coupeurs de billes et leur personnel indigène étranger au pays. D'aucuns, le 5, circulaient à l'aise dans la région et trouvaient le pays très calme. Le gouverneur lui-même descendait le 4, sans la moindre escorte, par la voie ferrée qui traverse la tribu aujourd'hui rebelle. Tous recevaient partout le même accueil distant mais déférent. Et le 6, dans la matinée, l'insurrection éclatait sur tous les points compris entre les kilomètres 50 et 120 du chemin de fer. En un moment, des groupes armés et importants surgissaient des villages, Agboville était menacé pour être cerné le soir, un train descendant de Dimbokro déraillait par suite d'une coupure de la ligne et un Européen, M. Rubino ⁶, agent d'une maison de commerce, disparaissait, sans doute assassiné, le rail était enlevé de place en place.

Le chef de la colonie, aussitôt avisé, envoya immédiatement de Bingerville, le lieutenant Dhomme et 20 gardes de police renforcer le poste d'Agboville. Son train spécial dérailla près de ce poste, mais le détachement gagna le poste sans encombre et en assura la défense. On en resta sans nouvelles jusqu'au 13.

Le lieutenant Boudet, présent à Dabou avec une centaine d'hommes, reçut l'ordre de gagner d'urgence Agboville par le cours de l'Agnéby. Des trains partis de Dimbokro et d'Abidjan allèrent recueillir le personnel des gares intermédiaires et toutes les personnes, Européens ou indigènes, occupés dans la région et que menaçait la rébellion.

⁶ Rubino : agent de la CFAO.

Comme il pouvait rester du monde exposé aux coups des insurgés, M. Angoulvant, désireux en outre de se renseigner sur le sort d'Agboville, partit le 8 par train spécial. Mais l'insurrection, concentrée la veille autour d'Agboville, avait gagné vers le Sud. Aux environs du cinquantième kilomètre, les attaques commencèrent, repoussées vigoureusement. Il fallut procéder, en certains endroits, à la réparation de la voie dont les rails avaient été enlevés. En procédant à cette opération, le capitaine Ballabey, directeur du chemin de fer, fut blessé le 9 au matin à la poitrine et quelques gardes ou manœuvres atteints. En présence de ces faits, le gouverneur revint à Abidjan, confier les blessés aux soins de médecins. Sa tentative lui avait permis de ramener un Européen et une centaine de Dioulas, Sénégalais et Bambaras.

On apprit ensuite du Nord que la rébellion était venue jusqu'à la gare de Céchi (km. 124). L'administrateur du N'Zi-Comoé, M. Hostains, était, à la première nouvelle, accouru en ce point, et le protégeant, tentait de gagner Agboville. L'administrateur du Baoulé-Sud, M. Simon, avait envoyé tous les gardes disponibles vers le rail. Il avait aussi prévenu le commandant Noguès en opération sur le Bandama et ce dernier accourait avec trois compagnies.

Le 13 enfin, le lieutenant Dhomme donnait de ses nouvelles. Il avait repoussé les attaques des Abbeys contre son poste et protégé Agboville. Le lieutenant Boudet l'avait rejoint le 11 avec son détachement, après avoir soutenu de vifs combats et été assez grièvement blessé au cours de l'un d'eux.

Le 12, l'administrateur Hostains poussait rapidement sur Agboville, suivi de près par le commandant Noguès avec deux compagnies.

.....

A. Chatel.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 12 février 1910)

Il résulte d'une lettre particulière, datée de Dimbokro, 24 janvier, que les difficultés ne sont pas résolues. Les Abbeys ne sont pas rentrés dans le devoir, et un train venant d'Abidjean a été attaqué par les indigènes après Agboville, à hauteur de Bouroukrou (km. 90). Dans ce train se trouvaient le capitaine Thionnet, directeur du railway, les administrateurs Hostains et Cornet, le lieutenant Kauffmann et un négociant, ainsi que quelques tirailleurs.

Par un hasard heureux, aucun Européen n'a été atteint parla fusillade nourrie qui a accueilli le train.

Les dégâts occasionnés par les indigènes en état de rébellion sont assez sérieux. Les gares sont complètement pillées ; les murs, les portes, les toitures, etc., sont en partie démolis ; les bascules, les appareils télégraphiques et téléphoniques sont brisés.

Le 24 janvier au matin, les troupes se dirigeaient dans les environs du 90^e kilomètre en expédition de police répressive.

.....

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 22 février 1910)

Le courrier belge a apporté des nouvelles très satisfaisantes de la Côte-d'Ivoire. Le groupe d'Abbey qui, chassé par le commandant Noguès du voisinage du rail, s'était jeté dans l'Attie et avait attaqué Azopé, a été dispersé avec pertes. Les opérations

poursuivies tendaient à concentrer les guerriers rebelles à l'est d'Agboville, en vue d'une action décisive destinée à être entreprise dès l'arrivée des renforts amenés par M. le gouverneur général Ponty. Quelques coups de feu avaient encore, le 3 février, été tirés sur un train montant, mais il s'agissait là d'attentats isolés.

M. Ponty et les forces qu'il amène ont dû débarquer le 8 et les opérations être poussées plus activement. Les Abbeys une fois soumis, les Agbas dissidents et les quelques villages N'Gbans restés hostiles seront désarmés. Le retrait des armes progresse d'ailleurs sensiblement : le nombre des fusils détruits, qui atteignait 19.000 le 15 janvier, s'élevait à 22.000 le 5 février.

COMBATS AFRICAINS (*La France militaire*, 25 février 1910)

Sous ce même titre nous avons publié, il y a quelques semaines, quelques détails sur la situation de la Côte d'Ivoire.

Nous en aurions sans doute pu donner d'autres si, dans la bourrasque qui vient de passer sur notre colonie africaine, des sacs de courrier n'avaient été pillés par les noirs révoltés.

Nous sommes à même néanmoins de pouvoir résumer ci-dessous les tragiques événements que viennent de vivre là-bas nos soldats et nos colons.

*
* * *

C'est le 7 janvier, avec la brusquerie d'une tornade tropicale, que la tribu des Abbeys (cercle des Lagunes) s'insurgeait à la Côte d'Ivoire. En un clin d'œil, sur cent kilomètres de longueur, la voie ferrée, qui d'Abidjan monte à travers la forêt vers le nord et va à Dimbokro, était coupée en cent endroits, rails déboulonnés, ponts culbutés, arbres énormes abattus en travers. Les trains des voyageurs descendant déraillaient à une de ces coupures ; les voyageurs, le personnel étaient massacrés et, parmi eux, un Européen, M. Rubbino, jeune employé de commerce qui rentrait en France après trois années de séjour.

En même temps, les gares étaient assaillies, pillées, les chefs de gare, leur famille, les hommes d'équipe massacrés. Le poste administratif d'Agboville, défendu seulement par 17 miliciens mal armés, était investi ; trois à quatre cents « dioulas » (colporteurs soudanais) et une centaine de manœuvres du chemin de fer étaient assassinés, et une troupe de 1.500 à 2.000 noirs armés de fusils descendit sur l'important centre européen d'Abidjan pour y continuer le massacre et le pillage.

Les tribus voisines, Agbas, Ngbaus, très surexcitées, paraissaient vouloir suivre le mouvement insurrectionnel. Si nous rappelons que le chef-lieu de la colonie, Bingerville, est à 18 kilomètres d'Abidjan, on jugera de la gravité de la crise.

Pour s'opposer à l'attaque, rien ou presque. Douze miliciens à Dimbokro, dix à Abidjan, vingt à Bingerville !!! La Côte d'Ivoire était en péril effrayant faute des troupes que son gouverneur et le général commandant supérieur réclament depuis un an.

À la première alerte, le lieutenant Dhomme, de l'infanterie coloniale, est embarqué avec 20 miliciens sur un train spécial et envoyé au secours d'Agboville où se sont réfugiés les Européens du voisinage et 300 familles soudanaises. Ce train déraile sur une coupure et, après avoir échappé au danger de l'écrasement, le lieutenant Dhomme doit livrer un combat furieux pour arriver enfin à Agboville, dont il organise la défense.

Le lieutenant Boudet était le 6 au soir à Dabou (100 kilomètres d'Agboville) avec 90 fusils. Il reçoit l'ordre de rallier d'urgence le poste en péril. Le 10 au soir, après des

marches pénibles en sentiers de forêt, il est à 15 kilomètres d'Agboville. Avisé d'une attaque imminente pour le 11, il laisse dans un village son convoi sous la garde de 50 hommes fatigués, commandés par le sergent Dorat, et fonce sur l'adversaire avec 40 tirailleurs résolus pour s'ouvrir un passage. Il ne passe qu'après une lutte tumultueuse, perd un tué et un blessé et arrive à Agboville, ayant reçu lui-même une balle au visage et deux balles à la poitrine. Malheureusement, ses hommes avaient épuisé leurs munitions. Le poste, d'autre part, en manquait.

Le 8 au soir, n'ayant pas de nouvelles et le danger croissant, le gouverneur essaya de sa personne, avec 20 miliciens, le directeur du chemin de fer (capitaine du génie Ballabey), l'administrateur du cercle des Lagunes, M. Benquey, de remonter la voie ferrée. Fusillée de toutes parts, obligée de réparer la voie sous le feu, la petite troupe dut rétrograder, ramenant le capitaine Ballabey grièvement blessé (balle à la poitrine) et onze miliciens ou travailleurs tués ou blessés.

Par un hasard heureux, l'idée ne vint pas aux insurgés de couper la voie derrière ce train comme ils le firent ailleurs. Un désastre nouveau fut ainsi évité. Cette tentative eut pour résultat heureux le sauvetage de plusieurs Européens coupeurs d'acajou et d'une centaine de Soudanais.

Les Abbeys prononcèrent alors leur marche sur Abidjan.

Dans cette circonstance terrible, un homme de cœur se révéla. M. d'Hubbert, négociant en acajou, sous-lieutenant de réserve, se mit à la tête d'une dizaine de miliciens, d'autant de Soudanais volontaires hâtivement armés, et organisa la défense de la petite gare d'Anyama, à 20 kilomètres d'Abidjan. Pendant deux jours et deux nuits, cette héroïque petite troupe tint tête à l'ennemi, permit aux officiers du génie, dont la conduite fut admirable, d'organiser un train blindé et sauva momentanément Abidjan.

Le 11 au soir arrivait à Anyama le lieutenant Kaufmann, venu en hâte de Lahou avec 38 tirailleurs, malades, éclopés, blessés guéris, libérés conservés, bref, le résidu du dépôt d'un bataillon en campagne. Cette troupe garnit le train blindé que le capitaine Bouyssou et le lieutenant Devismes, du génie, pilotèrent sous le feu, chaque jour, avec une remarquable bravoure.

Dans le Nord, le capitaine Chardy, les lieutenants Clavier et Raviart, du génie, avaient défendu, avec une quinzaine de fusils, la gare de Cechi et la voie ; ils avaient organisé deux trains blindés, fait de leur mieux dans leur isolement, toutes les lignes télégraphiques de la région étant coupées et celles du reste de la colonie interrompues par les orages.

Un secours presque inespéré venu du nord sauva la situation. À 150 kilomètres de là, dans le Baoulé sud, la colonne du chef de bataillon Noguès venait de soumettre, après deux mois d'efforts et au prix de pertes sanglantes, la tribu insurgée des Akoués et commençait l'attaque des Yaourés, leurs voisins. Sur un vague renseignement envoyé par l'administrateur de Toumodi demandant 50 hommes de renfort, par précaution, pour le chemin de fer, le commandant Noguès eut heureusement l'intuition du danger. Rompant les opérations engagées, couvrant ses 150 kilomètres en 52 heures, avec deux compagnies de tirailleurs, suivi de près par une troisième, il arrivait le 11 après-midi à Dimbokro et, le même jour, à minuit, par voie ferrée à Cechi. Il trouvait là, auprès des officiers du génie, M. l'administrateur de 1^{re} classe Hostains et l'administrateur adjoint Cornet, accourus bravement au danger avec 70 miliciens du cercle du Nzi-Comoé.

Le lendemain, sans perdre de temps, les troupes se portaient sur Agboville, M. Hostains et les miliciens par la voie ferrée, les tirailleurs par un chemin parallèle, où ils enlevèrent et brûlèrent deux gros villages ennemis. Le 13, toutes les troupes arrivaient à Agboville ainsi débloquent. Les deux compagnies de tirailleurs continuèrent le dégagement de la voie ferrée vers le sud, sous les ordres du commandant Noguès, qui avait pris le commandement du territoire, des troupes auxiliaires et du chemin de fer. La ligne fut dégagée, les miliciens répartis rapidement en postes de gare en gare ; le génie

fit promptement des réparations de fortune et la liaison fut rétablie entre le nord et le sud le 21 janvier à 3 heures du soir.

Le territoire Abbey fut divisé en trois secteurs où une compagnie de tirailleurs fut chargée de la répression.

L'alerte était passée.

*
* * *

Une conclusion est à en tirer. Elle sera brève. Si le gouvernement s'obstine à refuser le deuxième bataillon de tirailleurs qu'il faudrait ici à côté du premier (dont nous trouvons d'ailleurs la suppression dans un numéro du *Journal officiel* d'octobre), l'insurrection générale et le massacre des Européens évités aujourd'hui hui auront lieu inévitablement à une date rapprochée.

Les pertes dans ces premières opérations ont été de 6 tués et 19 blessés, dont le lieutenant de Luxer, grièvement atteint le 16 au soir dans une attaque de nuit tentée par l'ennemi sur le camp de la colonne, et le sergent Berthier, blessé à la tête à Anyama.

XXX.

À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Liberté*, 3 mars 1910)

Malgré le silence que le gouverneur de la Côte-d'Ivoire tâche de faire sur les événements qui se sont déroulés dans cette colonie en janvier et février derniers, on sait aujourd'hui que la situation ne s'y est pas améliorée autant que l'annonçaient les câblogrammes officiels. Les tribus se refusent à payer les amendes de guerre exagérées que M. Angoulvant exige d'elles, et la révolte continue.

Ne pouvant livrer des combats à découvert aux troupes du commandant Noguès, les indigènes ont entrepris une guerre d'embuscades et de destruction méthodique. C'est ainsi que la voie du chemin de fer a été coupée par places sur une longueur d'une vingtaine de kilomètres, les indigènes enlevant ici un rail, là des traverses, ailleurs déboulonnant les éclisses, rendant ainsi la ligne impraticable. Et les hommes envoyés pour effectuer les réparations sont reçus à coups de fusils.

Nous avons eu de la sorte plusieurs morts et un assez grand nombre de blessés.

En attendant, les affaires sont arrêtées et le commerce local est menacé de pertes énormes.

Dans l'Afrique occidentale

Côte d'Ivoire

(*La Dépêche coloniale* et divers autres organes, 10 mars 1910)

LES OPÉRATIONS CONTRE LES ABBEYS
UN DRAME DE L'ALCOOLISME

Le gouverneur général de l'Afrique occidentale informe le ministre des Colonies que les insurgés Abbey à la Côte d'Ivoire ont tiré des coups de fusil sur un train et ont coupé la voie ⁷. Celle-ci a, d'ailleurs, été aussitôt réparée.

M. Ponty fait remarquer qu'il est bien difficile d'empêcher les insurgés de se livrer à ces tentatives, car le rail traverse leurs forêts sur 100 kilomètres. Les autorités ne peuvent qu'occuper les gares et organiser entre elles de fréquentes reconnaissances. La circulation des trains n'est pas interrompue, grâce à l'aménagement spécial des fourgons à l'abri des balles, et cette circulation dépasse les besoins du trafic commercial.

Les Abbey sont très sauvages et n'ont jamais été soumis à notre action : le rail a été construit, le commerce s'est installé dans ces régions avant qu'elles eussent été suffisamment pacifiées. Les Agbas et les Ngbans, excités par leurs féticheurs et par l'exemple des Abbey, s'agitent et forcent, par leur attitude, l'administration locale à faire escorter les caravanes du Baoulé. Les moyens d'action dont dispose déjà le gouverneur général et ceux qui vont être mis à sa disposition suffiront, en l'espère, à régler la situation.

.....

COMBATS AFRICAINS

(*La France militaire*, 11 mars 1910)

.....

Alors que, dans notre numéro de mercredi, nous, annoncions que des renseignements puisés au ministère des colonies, présentaient la situation comme satisfaisante, hier matin, nous étions obligés d'enregistrer de nouveaux soulèvements chez les Abbeys. Les trains de notre chemin de fer ne marchent que blindés et escortés ; des renforts vont être envoyés du Sénégal, d'autres prélevés sur Madagascar.

.....

À LA CÔTE D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 15 mars 1910)

Grand-Bassam, le 27 février 1910.

Ainsi que je vous l'annonçais dans ma dernière lettre, le gouverneur général est arrivé à Bassam le 8 février, amenant avec lui un renfort de 300 hommes.

.....

Le 12, le 13 et le 14 furent consacrés à la visite de la voie ferrée jusqu'au terminus. Sur tout le parcours, M. Ponty constata les actes de barbarie sur les individus, et de vandalisme sur les choses commis par les rebelles, mais il constata aussi la belle tenue et l'endurance de nos troupes, dont ni les fatigues, ni les dangers de la guerre en forêt ne diminuent l'entrain. Le voyage s'effectua d'ailleurs à l'aller comme au retour sans aucun incident et n'eut de pénible que la chaleur suffocante du wagon tenu fermé par mesure de précaution.

[Le pont du N Zi]

À Dimbokro, le gouverneur général put se rendre compte du préjudice que causait, à l'avancement du railway, le retard dans l'envoi des matériaux du pont du N Zi, dont les

⁷ Nous avons donné cette nouvelle, qui est datée de Bassam 5 mars, dans notre numéro du 8 mars.

.....
piles attendent depuis six mois la pose du tablier qui vient seulement d'arriver, bien qu'il ait été commandé il y a trois ans.

A. Chatel.

Le paquebot *Europe*, arrivé dimanche matin à Bordeaux, a rapatrié trois officiers qui ont été blessés à la Côte-d'Ivoire ; le capitaine Ballabey, les lieutenants de Luxer et Boudet.

Ce n'est pas dans un combat régulier que ces officiers furent blessés, mais dans des embuscades. Le capitaine Ballabey se rendait avec le lieutenant gouverneur Angoulvant aux environs d'Agboville, pour faire réparer la voie ferrée qui avait été coupée.

Au moment où il montait à cheval, il essayait deux coups de feu. Une balle l'atteignait au pied gauche et l'autre lui perforait le poumon droit. Le dernier projectile n'a pu être extrait ; l'opération se fera à Paris, où va se rendre cet officier. L'état de santé du capitaine Ballabey est assez satisfaisant, mais il ne peut marcher qu'à l'aide de béquilles.

Le lieutenant de Luxer fut plus gravement atteint. Au cours d'une reconnaissance il tomba dans une embuscade et reçut plusieurs blessures. Une balle lui fractura la jambe gauche et deux autres projectiles se logèrent dans les reins. Le brave officier a été débarqué du vapeur *Europe* sur une civière et transporté à l'hôpital militaire dans une voiture d'ambulance.

Le lieutenant Boudet fut blessé alors qu'il se rendait à Agboville, qui avait été attaquée par des indigènes. En route il eut à soutenir un rude combat au cours duquel il reçut une balle dans le poumon droit et une autre à la joue gauche. Malgré ses blessures il resta, ainsi qu'on le sait, à la tête de ses hommes, et ce n'est qu'après avoir dégagé le poste cerné par les Abbeys qu'il consentit à se faire soigner. Le lieutenant Boudet est aujourd'hui en voie de guérison.

CÔTE-D'IVOIRE

Interview de M. W. Ponty
(*La Dépêche coloniale*, 23 mars 1910)

.....
Au moment où j'ai quitté la colonie, conclut le gouverneur général, sept compagnies opéraient sous les ordres du commandant Noguès, officier de grand mérite. Les trains circulent maintenant, mais on prend les plus grandes précautions. C'est que la forêt est dense et des agresseurs peuvent y trouver un abri à peu près inexpugnable. Chaque convoi est accompagné par un wagon blindé, armé de deux mitrailleuses ; enfin, toutes les gares sont occupées militairement. Ces diverses précautions auront le don d'enlever aux indigènes toute velléité de recommencer leurs exploits. Dans quatre ou cinq mois, j'espère que la région où opère le commandant Noguès, qui fait faire de fréquentes reconnaissances en tous sens, sera complètement pacifiée.

À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 12 avril 1910)

Bassam, le 26 mars 1910.

.....

Le commerce a appris avec plaisir les offres de soumission faites par les Abbeys. Le village de Lowiguié, promoteur de la rébellion, est déjà venu apporter ses fusils. Les trains ont repris leur marche à peu près normale. Il y a un train montant tous les deux jours qui redescend le lendemain.

Sans doute, il faudra encore un mois environ pour que la soumission complète de cette poussière de villages et de campements sans organisation politique ni sociale soit définitive, absolue. Il sera prudent aussi de laisser à Agboville pendant quelques mois une compagnie de tirailleurs pour raffermir, s'il en était besoin, les bonnes volontés défailtantes.

A. Chatel.

À LA CÔTE D'IVOIRE

UN ÉPISODE DE LA RÉVOLTE. — FRAGMENT DU JOURNAL DE MARCHÉ D'UN TÉMOIN OCULAIRE

(*La France militaire*, 12 avril 1910, p. 1, col. 2-3)

Le 6 janvier 1910, le lieutenant Boudet se trouvait à Dabou, ancien poste d'occupation créé jadis par le général Faidherbe. Il allait rentrer à Bingerville, près du gouverneur de la colonie, son chef direct pour l'instant. Sa mission était, en effet, terminée : il venait, par un hardi coup de main sur Osserou, d'assurer la pacification définitive de toute la région d'Adioukrou.

Le détachement qu'il commandait, avec en sous-ordre un seul sous-officier européen, le sergent Dorat, comprenait cent fusils : cinquante tirailleurs sénégalais et cinquante miliciens.

Ce détachement constituait une force de police indépendante, qui, de mai à novembre 1909, avait été employée à la pacification du pays attié. Telle est la raison pour laquelle M. Angoulvant, le gouverneur, correspondait directement avec le lieutenant Boudet, son chef, et pour laquelle un télégramme, expédié à Bingerville, arrivait à Dabou dans l'après-midi du 6 janvier.

Ce télégramme apprenait que le poste d'Agboville, en pays abbey, était menacé et que le commandant de ce poste, M. Clerc, adjoint des affaires indigènes, réclamait du secours. Au point de vue militaire, il ne donnait pas d'autre renseignement que celui-ci : « Un fort groupe d'au moins 300 indigènes armés se sont portés sur la voie ferrée à proximité d'Agboville. »

Le même télégramme apportait au détachement l'ordre d'avoir à gagner Agboville par voie de terre.

L'itinéraire imposé comportait cinq rudes étapes. On fût arrivé beaucoup plus vite en s'embarquant sur la lagune et en allant rejoindre par ce moyen un tronçon de voie ferrée qui remonte vers Agboville. Mais, quand même, l'ordre était judicieux, en ce sens que, par la voie de terre, le détachement allait surprendre les assiégeants, surtout inquiéter leurs derrières — ce qui est capital en ces pays — tandis qu'en arrivant par la voie ferrée, il serait signalé longtemps d'avance et tenu de les aborder de face.

N'oublions pas de prévenir le lecteur que tous les événements qui vont suivre se passeront sous bois, en pleine forêt vierge sans clairières, sans mêmes d'éclaircies aux villages ; forêt équatoriale, épaisse, embarrassée de lianes, parfaitement sombre en plein midi sous son dôme de verdure, et à travers laquelle les hommes du détachement se glisseront à la queue leu leu en se tenant les uns aux autres par leurs vêtements ou par leurs armes, sans qu'il soit même possible d'établir de distance entre les différents échelons de la colonne. Le règlement prévoit, du reste, la diminution de ces distances la nuit et dans le cas de terrains difficiles. Or, en forêt équatoriale, c'est tout au moins le

clair-obscur perpétuel joint au maximum de difficultés à avancer. Par suite, la logique s'accorde avec le règlement pour les faire supprimer. L'avant-garde n'est séparée du gros que par les porteurs ! L'homme qui cesserait un instant de se relier à la chaîne se perdrait infailliblement.

Ceci posé, laissons la parole au journal de marche :

7 janvier. — Une fois les porteurs rassemblés, le détachement se met en marche pour Agboville. Il est six heures du matin. On n'y voit goutte... À part les ordinaires difficultés de marche, cette première étape s'exécute en pays ami et sans incident... Au terme de l'étape, que nous atteignons à la nuit tombante, on nous signale le village Abbey de Atoupé — 10 bonnes heures de marche de l'endroit où nous sommes — comme étant un point de passage excellent pour franchir le fleuve Agnéby. La marche sur Atoupé doit nous permettre, en outre, d'entrer plus rapidement en contact avec les rebelles et de le faire complètement par surprise. Nous estimons, étant donné la miraculeuse rapidité avec laquelle les nouvelles se transmettent dans cet étrange pays, qu'une opération vivement menée sur Atoupé aura une sérieuse répercussion sur le moral des assiégeants d'Agboville, qui se sentiront abordés par derrière.

8 janvier. — On part, de même que la veille, à six heures du matin pour Atoupé. À midi, nous surprenons un premier campement abbe. Il n'est que de dix cases. Tous les indigènes habitant le village sont faits prisonniers. Terrorisés par notre coup de force, ils demandent pardon et versent leurs fusils ; mais ils ne peuvent — ou plutôt ne veulent — donner aucun renseignement sur Agboville... Le lieutenant Boudet décide alors de laisser dans ce campement ses cinquante miliciens avec quelques tirailleurs écopés, le tout sous le commandement du sergent Dorat, qui tombe de fatigue, et de continuer sur Atoupé avec ses tirailleurs valides. Le sergent Dorat devra le rejoindre le lendemain à Atoupé. Nous atteignons Atoupé le soir à 7 heures et demie. La surprise est complète. C'est un village de trente cases. Deux rebelles sont tués. Les renseignements fournis par un prisonnier nous apprennent qu'Agboville est très sérieusement menacé, mais qu'il doit tenir encore ; en tout cas, que tous les jeunes gens sont partis avec leurs fusils sur la voie ferrée.

9 janvier. — Le détachement se concentre en entier à Atoupé, dont les alentours sont fouillés par de continuelles patrouilles.

Nous donnerons dans un prochain numéro la suite de cette intéressante relation.

À LA CÔTE D'IVOIRE

Levée du blocus d'Agboville. — Étude psychologique
du tirailleur sénégalais au combat
(*La France militaire*, 14 avril 1910)

Nous continuons l'intéressante relation — extraite du journal de marche d'un témoin oculaire — que nous avons commencée dans notre numéro du 12 avril.

10 janvier. — Il importe, ce jour-là, d'arriver le plus près possible d'Agboville. Par suite, un gros effort de marche est demandé au détachement, qui quitte Atoupé à 5 heures et demie du matin... On arrive à midi dans les campements de Guessigné, que l'on traverse sans s'y arrêter pour atteindre à 7 heures du soir le village d'Ouégué. Ce village est complètement surpris ; mais on n'y trouve aucun homme. Nous apprenons que tous les hommes sont allés se joindre aux assiégeants d'Agboville. Là, le lieutenant Boudet se rend compte de l'importance de la rébellion, en voyant le nombre considérable de charges, ballots, vêtements, etc., pris aux travailleurs du chemin de fer, qui ont été assassinés. Deux femmes sénégalaises, qui vivaient avec ces travailleurs,

n'avaient pas été mises à mort, mais étaient retenues prisonnières dans le village. Nous les délivrons. Elles nous dépeignent la situation à Agboville comme désespérée. *Fara ! fara !* crient-elles. Ce qui, dans leur langage, est l'expression de la plus vive terreur. La nuit se passe sans incident. On ne dort que d'un œil. Les sentinelles veillent même tellement bien — en dépit de la réputation d'insouciance, parfaitement imméritée du reste, qu'on fait au tirailleur sénégalais — que l'une d'elles, déchargeant son arme sur quelque chose que, depuis un moment, elle voyait approcher en rampant, tua une superbe belette.

11 janvier. — À 8 heures du matin, le lieutenant Boudet prend avec lui tous les tirailleurs non malades. Leur nombre exact est de 42. Il laisse à Ouégué le reste de son détachement, sous les ordres du sergent Dorat, qui reçoit la consigne de se tenir sur une défensive active, c'est-à-dire de ne pas s'immobiliser dans le village ; mais de patrouiller constamment aux abords et d'y organiser des contre-embuscades. La voie ferrée est à sept kilomètres environ d'Ouégué. C'est sur elle que, le plus rapidement possible, se portent le lieutenant Boudet et ses 42 tirailleurs. Chemin faisant, on surprend plusieurs groupes de rebelles ; cinq indigènes sont tués. Le débouché sur la voie ferrée a lieu à hauteur de Makounié. On n'est plus qu'à sept kilomètres et demi d'Agboville. À ce moment, par exemple, on commence à recevoir des coups de fusil. Les deux tirailleurs de tête sont tués. On les emporte en hamac ; car il serait de mauvaise politique, dans ces pays-là, d'abandonner à l'ennemi même le cadavre d'un tirailleur.

La colonne s'engage donc sur la voie ferrée, qui est en partie démolie. Naturellement, elle peut avancer plus vite que sous bois. Malheureusement, de tous côtés, les rebelles l'entourent, invulnérables sous le couvert de la forêt. De toutes les directions arrivent des cris, des menaces et des coups de fusil. Le tam-tam est assourdissant. Bientôt, un alignement de la voie ferrée permet à la vue de s'étendre, nous apercevons, dans le lointain, des groupes importants — au moins 600 rebelles — qui s'échelonnent pour couper notre marche. Juste à ce moment, le lieutenant Boudet tombe atteint par quatre balles à la fois : une dans la joue droite, deux dans la poitrine, une dans l'épaule gauche. L'émotion des tirailleurs est à son comble. Ils se lamentent et crient : « Le lieutenant est mort ! » Mais, au lieu de se débander, ils se rassemblent et viennent former comme une muraille vivante, autour du corps de leur officier. Rien d'étonnant, c'est la coutume des tirailleurs sénégalais. À plus d'une page de notre histoire coloniale, on rapporte que les cadavres de tous les tirailleurs de quelque détachement tombé dans une embuscade ont été retrouvés entourant d'un cercle parfait le cadavre de leur officier.

Au bout d'une minute ou deux, le lieutenant revient à lui. Il n'éprouve aucune souffrance et ne s'est abîmé que sous une sensation analogue à celle d'un violent coup de bâton. Mais sa figure ensanglantée paraît impressionner ses hommes. Aussi se relève-t-il, disant que ce n'est rien et, pour réchauffer les courages, suivant une expression d'argot bien militaire, leur *piquant le laïus du cœur*.

La marche en avant est reprise. On est à environ 6 kilomètres d'Agboville. La surexcitation des tirailleurs devient indescriptible ; et, jugeant la situation comme complètement désespérée, sans cesser, un instant, de faire usage de leurs armes, ces merveilleux soldats entonnent le refrain soudanais de guerre : signe certain, pour ceux qui connaissent les mœurs de ces braves gens, du sacrifice complet, absolu qu'ils font de leur vie.

Massée sur le talus du chemin de fer, qu'elle suit lentement, alourdie par ses morts qu'elle emporte, la colonne est bien décidément cernée. Sur ces côtés, sous bois, à dix pas d'elle, des rebelles accompagnent son mouvement ; à droite, à gauche, ils se collent à elle, l'assourdissant de leurs clameurs, ainsi que des coups de feu qu'invisibles ils lancent à la dérobée, comme autant de coups d'épingle destinés à énerver l'adversaire.

Leur tactique saute aux yeux : ils feront ainsi conduite aux tirailleurs jusqu'à ce que ceux-ci tombent dans l'embuscade dressée en avant s'ils poursuivent leur marche sur Agboville, ou bien dans celle organisée à la hâte, en arrière, s'ils viennent jamais à battre en retraite. On n'avait aucun secours à attendre, pas même à espérer. Le sergent Dorat, chef de la fraction du détachement laissée à Ouégué, c'est-à-dire à plus de huit kilomètres de là, ne pouvait avoir entendu le bruit de la lutte, ou, s'il l'avait quand même très faiblement perçu, devait tout au moins ignorer en quel point exactement, du couvert inextricable de la forêt, un drame se passait.

À trois reprises, le lieutenant Boudet tente de quitter la voie ferrée, de se jeter dans la forêt pour ensuite se diriger sur Agboville à la boussole. Mais l'audace des rebelles redouble, en même temps que leur nombre augmente ; les trois tentatives échouent. Mourir pour mourir, mieux valait le faire en avançant dans la direction du but à atteindre qu'en reculant. Le lieutenant donne l'ordre de foncer à la charge, en suivant l'axe de la voie ferrée, et de tirer tout en marchant, aussi bien en avant qu'à droite, qu'à gauche, qu'en arrière, afin d'entourer la colonne en marche d'une véritable atmosphère de feux. C'était une application de la remarque qu'il avait faite au cours de sa campagne de pacification dans la colonie : le tir des indigènes ne devient dangereux que durant les accalmies, qui séparent forcément nos feux de salve.

L'idée de rendre les feux de salve plus grêles, mais d'en assurer le roulement presque continu réussit au delà de toute espérance. Sans pertes nouvelles, six kilomètres sont couverts de cette façon. Enfin, on débouche dans la clairière d'un rayon de sept à huit cents mètres, au centre de laquelle est Agboville. La gare n'est plus guère qu'à 300 mètres de nous. Sur elle flotte encore le drapeau tricolore et, bientôt, nous apercevons le lieutenant Dhomme, qui vient à notre rencontre suivi d'un petit groupe de défenseurs d'Agboville.

Les rebelles, eux, se sont repliés sous bois, où nos tirailleurs veulent à toute force les poursuivre pour, disent-ils, venger leur lieutenant. On a un mal énorme à les en empêcher. Il leur reste, en moyenne, à chacun trente cartouches, sur les 120 qu'ils avaient, le matin, au départ d'Ouégué.

Mais le lieutenant Boudet est épuisé. Sa joue déchirée le rend méconnaissable, et, le sang coulant de ses blessures qui, maintenant, le font cruellement souffrir, inonde ses vêtements. Son camarade, le lieutenant Dhomme n'obtient de lui qu'il consente à se faire panser qu'une fois tous les tirailleurs rassemblés et calmés. Malheureusement, il n'y a pas de médecin dans Agboville !

En somme, l'effet produit par cette rupture momentanée de l'investissement d'Agboville était plutôt moral que physique. Les quelques tirailleurs, amenés par le lieutenant Boudet, n'en rendaient pas la garnison beaucoup plus redoutable ; celle-ci avait encore des cartouches, des vivres et n'avait guère perdu que quelques sentinelles au cours des opérations du blocus à distance qu'établissaient, au moyen de la lisière d'une vaste clairière, des rebelles nombreux, mais prudents. Il n'en eut pas moins d'heureux yeux résultats : le poste ne fut plus inquiété, bien que les rebelles signalassent encore leur présence effective mais lointaine dans la forêt. Et cela jusqu'à l'arrivée du commandant Noguès, laquelle eut lieu le 13 janvier.

On peut dire que le lieutenant Boudet a, par son audace, jointe à sa présence d'esprit et à son mépris de la souffrance, mérité, une fois de plus, le surnom de « lieutenant la guerre » que lui avaient, dans leur langue, décerné les rebelles de la Côte d'Ivoire, dès le premier jour de leur contact avec lui.

À l'heure actuelle, le jeune et brillant officier achève de se guérir dans sa famille. Et pourtant, les quatre balles, reçues le 11 janvier, n'ont pas encore été extraites !

— Elles ne me gênent nullement! dit-il en riant.

Malgré cela, d'ici peu, il entrera au Val-de-Grâce, où, avec l'aide de la radiographie, on essaiera de le débarrasser d'un lest plutôt incommode, nuisible même peut-être dans l'avenir, mais, en tout cas, si glorieux pour le présent.

CÔTE D'IVOIRE

L'Insurrection
(*La France militaire*, 29 avril 1910)

Anvers, 28 avril : La *Tribune congolaise* dit que les Abbeys révoltés, après avoir lutté trois mois contre les troupes françaises, ont offert leur soumission au commandant Noguès. Les gens du village de Lowignie, qui les premiers s'étaient insurgés, ont rendu leurs fusils.

À la suite de ces événements, les trains, sur la voie d'Agboville, ont pu reprendre leur marche normale.

CÔTE D'IVOIRE

Retour du commandant Noguès
(*La France militaire*, 13 mai 1910)

Le commandant Noguès, qui vient de diriger à la Côte d'Ivoire des opérations contre la tribu des Abbeys, est rentré en France par le paquebot *Europe*, arrive à Bordeaux.

La crise traversée par la Côte d'Ivoire, a-t-il déclaré, a été, à un certain moment, des plus graves, mais actuellement, tout danger paraît conjuré. Depuis le 10 avril, les Abbeys, qui furent les premiers à se révolter, sont soumis. Cependant dix de leurs villages n'ont pas encore rendu les armes. Dans cette campagne, très dure, les pertes des Abbeys ont été énormes. On évalue à 2.500 le nombre des tués. De notre côté, nous avons eu 40 tués, dont un sous-lieutenant indigène, et environ 130 blessés.

Une deuxième colonne a été formée qui, placée sous les ordres du commandant Morel, doit, depuis le 1^{er} mai, avoir commencé ses opérations contre les N'Goubans, guerriers plus redoutables que les Abbeys.

C'est presque une véritable conquête de la Côte d'Ivoire que nous avons entreprise. Il nous faudra ensuite occuper cette colonie, et, par conséquent, conserver les trois mille hommes de troupe qui vont bientôt être réunis sous les ordres du colonel Lagarrue. Cette occupation militaire, pour laquelle le colonel Lagarrue a été autorisé à recruter des noirs sur place, est absolument nécessaire.

THAI VAN CHANH,
infirmier cochinchinois,
chevalier de la Légion d'honneur (1930)

Il participe à la colonne organisée en mai-juillet 1910 contre les Abbey. Il en laisse une série de cartes postales exceptionnelles signées E.T.W.C. (train blindé, chefs prisonniers, militaires nommés).



Guerrier type Abbey
(Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. [E.T.W.C.](#))



Embarquement des troupes de la colonne n° 1 (opération contre les N'gbans)
(Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. [E.T.W.C.](#))



Le train blindé (Coll. [E.T.W.C.](#))



Soumission de la tribu Abbey : parlementaire (Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. [E.T.W.C.](#))

« Les Abbeys se révoltèrent au début de 1910 et coupèrent la voie ferrée. Une colonne de répression, formée de six compagnies de tirailleurs sénégalais dirigée par le commandant Noguès, opéra du 9 janvier au 4 avril, eut 21 tués et 81 blessés, malgré les trains blindés, mais commença à soumettre les Abbeys, qui se soumirent complètement en octobre 1910 lorsque nous leur eûmes pris 1.500 fusils... » (Texte figurant au dos d'une carte postale reproduits dans le livre de A. Guenneguez, *Centenaire de la Côte-d'Ivoire en cartes postales*, p. 142).

ARMÉE

Inscription d'office au tableau de concours pour la Légion d'honneur
(*La Dépêche coloniale*, 24 juin 1910)

GÉNIE

Par décision du 20 juin 1910 et en vertu des prescriptions de l'article 16 du décret du 28 décembre 1900, ont été inscrits d'office au tableau de concours pour la Légion d'honneur (faits de guerre) :

Pour officier

M. Ballabey, capitaine de 1^{re} classe du génie hors cadres, à la disposition du ministre des colonies au chemin de fer de Thiès à Kayes (Sénégal) : belle conduite lors de la révolte des indigènes Abbeys (Côte-d'Ivoire), notamment dans les journées des 8 et 9 janvier 1910 où il a été très grièvement blessé au pied et à la poitrine.

Pour chevalier

M. Bouyssou, capitaine de 2^e classe, hors cadres, à la disposition du ministre des colonies, au chemin de fer de Thiès à Kayes (Sénégal) : belle conduite lors de la révolte des indigènes Abbeys (Côte-d'Ivoire), notamment le 9 janvier 1910.

À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 26 juillet 1910)

.....
Les Agbas de la rive droite nous ont déjà contraints, en 1905, à envoyer contre eux une colonne : elle était commandée par le lieutenant-colonel Betselère.

Depuis novembre 1909 les Agbas manifestaient de l'hostilité à notre égard, mais, dans le courant de janvier, ils se mirent en révolte ouverte.

Le colonel Lagarrue, commandant militaire de la Côte-d'Ivoire, décida donc l'envoi d'une colonne de cinq cents hommes sous les ordres du commandant Maritz. Cette colonne s'est mise en route le 1^{er} juillet. Il est à présumer que nos troupes ne rencontreront pas de sérieuses difficultés sur la rive droite du N'zi, sauf dans le groupe Dida qui obéit au chef de guerre Auzoromi-Taki. Le gros effort devra être donné sur la rive gauche dont les habitants n'ont jamais pris contact avec nos troupes et qui sont décidés à la résistance. Leur chef est Konan-Akpo. Les Agbas peuvent disposer contre nous de 4.000 fusils environ, et on estime que les opérations entreprises contre eux dureront trois mois.

Le passage de la colonne chez les Agbas de la rive droite aura un résultat immédiat des plus heureux : il permettra la reprise des travaux de prolongement du railway au-delà de Dimbokro, qui sont interrompus depuis février.

Aoussou-Yaboué, Nda-Kassi et Boni-Kassi, les principaux organisateurs de la révolte des Agbas sont nos prisonniers depuis février : ils ont été arrêtés sur l'ordre de M. l'administrateur Hostains, qui commandait à cette époque le cercle du N'zi-Comoé, et dont la *Dépêche coloniale* a déjà relaté la belle conduite.

La répression des Agbas terminée, la colonne continuera ses opérations contre les Ouellés, qui se trouvent à l'ouest.

À LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 3 août 1910)

Grand-Bassam, le 14 juillet 1910.

M. Angoulvant est rentré le 8 courant, de retour du Conseil de gouvernement. Son retour a été une satisfaction pour ceux qui pensent qu'il lui appartient de mener à bonne fin la tâche pacificatrice entreprise par lui. L'accord, parfait dans lequel il est avec M. le gouverneur général Ponty et qui s'est affirmé plus étroit au cours des séances du récent conseil, ne peut que rendre cette tâche plus légère et plus sûre à notre gouverneur.

Le retour de ce dernier a, d'ailleurs, coïncidé avec d'excellentes nouvelles reçues de l'intérieur. Le pays Abbey a définitivement cessé d'être inquiétant et, si l'anarchie règne dans l'organisation sociale de cette tribu, rend plus lente la livraison des armes, celle-ci ne s'en effectue pas moins. Sur 2.500 fusils environ que possédaient les Abbeys, plus de 1.000 ont été remis au poste d'Agboville. Le reste sera rendu peu à peu, comme le fait s'est produit en pays Akoué à la suite des brillantes opérations effectuées, l'an dernier, par le commandant Noguès. Au surplus, une brigade indigène est maintenue au centre de la ligne de chemin de fer pour maintenir la situation et parachever l'œuvre accomplie.

.....

CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 19 septembre 1910)

(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1910)

Comme l'avaient fait les commerçants de Tiassalé et de Grand-Lahou, les commerçants de Grand-Bassam ont tenu à manifester au gouverneur Angoulvant leur gratitude pour les progrès remarquables de la pacification du pays et les résultats, consécutifs à ceux-ci, donnés par le mouvement des transactions qui se sont accrues, en six mois, de 50 %. Ils ont, en conséquence, adressé le câblogramme suivant à M. W. Ponty :

Gouverneur général Ponty, Dakar.

.....

Nous vous prions instamment continuer lui accorder votre confiance et votre appui, tant pour achèvement pacification que pour développement outillage économique, notamment par [prolongement railway](#), complément wharf, jonction lagunes.

Signés : Goux, Plantey, Bancafric, Kong, Caloust, Boursault, Chauveau, Chargeurs, Société commerciale Ouest-Africain, Compagnie Ouest-Africain Français, Erbe, Picard, King, Bank Nigeria, Woodin, Elder.



Gare de Yapo, canton de Tioffo, sous-préfecture d'Agboville. 746 habitants en 1975
(Collection générale Fortier, Dakar)



Un remblai dans la forêt (Collection générale Fortier, Dakar)

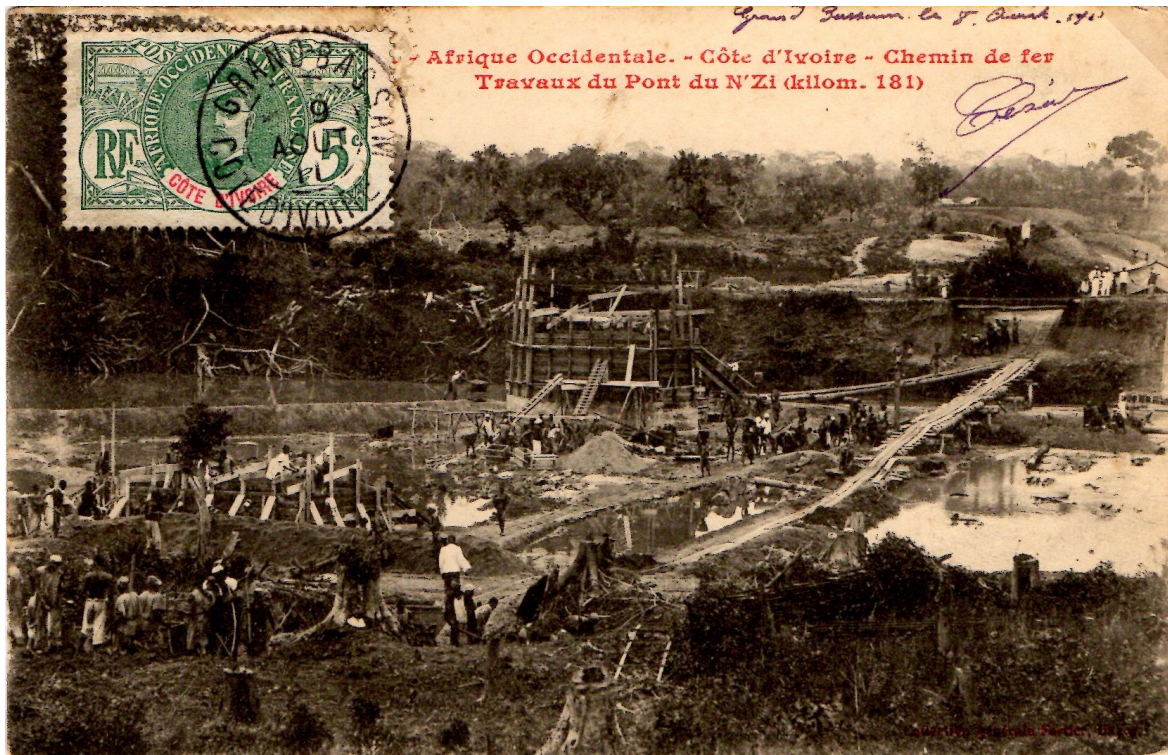


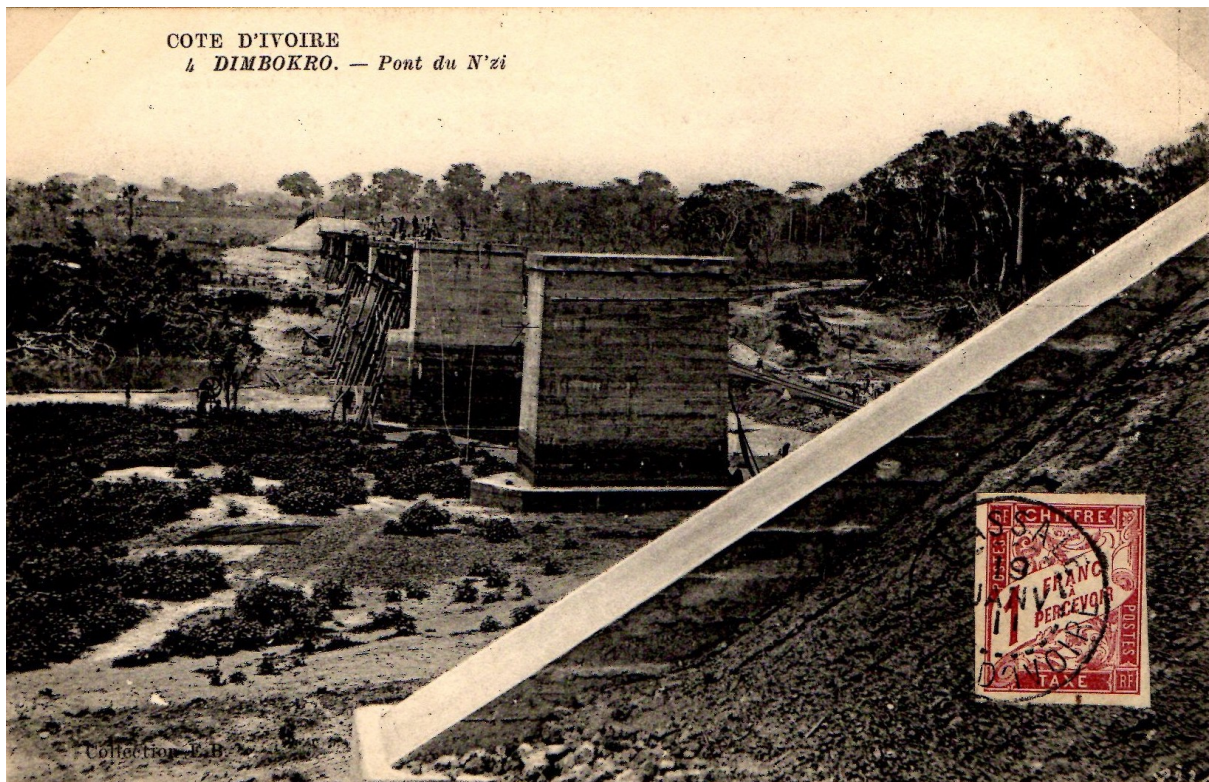
Groupe de travailleurs sur la voie ferrée (Collection générale Fortier, Dakar)



Le bout du rail à Alakrou (km 169)(Collection générale Fortier, Dakar)

1910 : TRAVAUX DU PONT DU N'ZI (km 181)

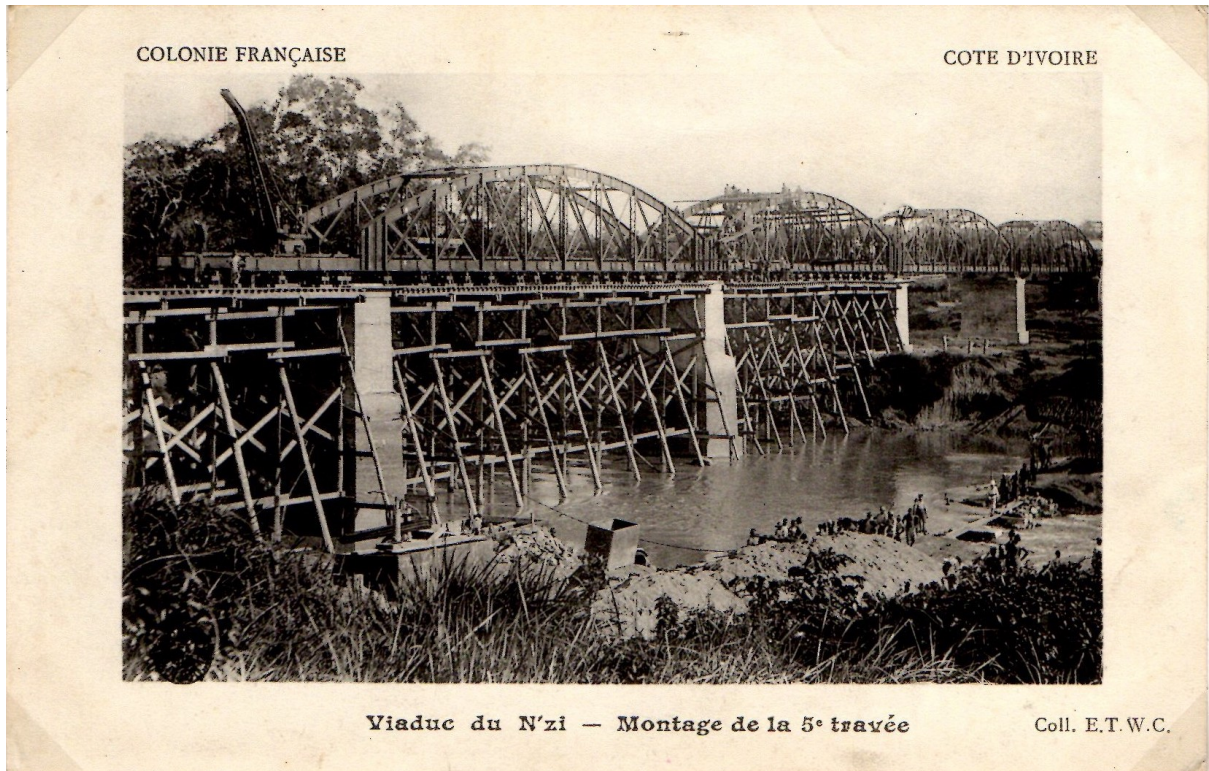




Construction des piles. Le N'zi est à sec (Collection E.B.)



Voie ferrée provisoire sur le N'Zi à Dimbokro



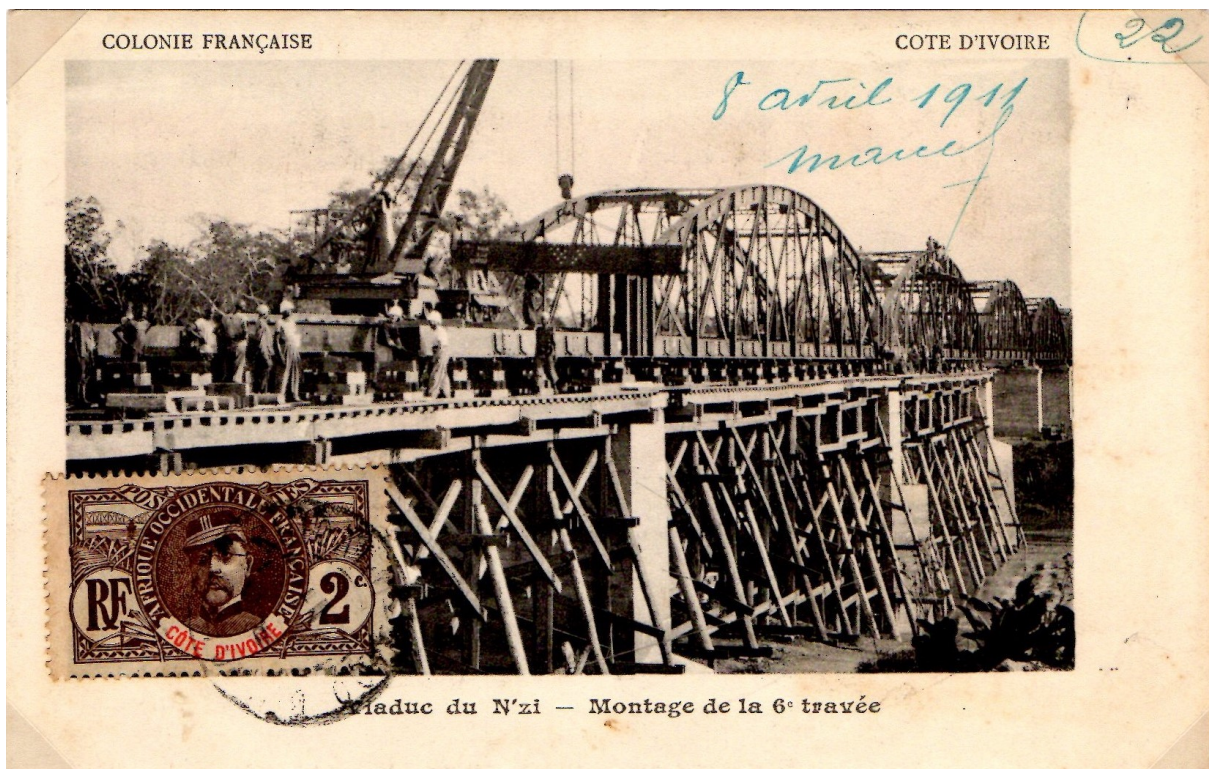
Montage de la cinquième travée (Coll. E.T.W.C.)



Montage de la cinquième travée (Coll. E.T.W.C.)



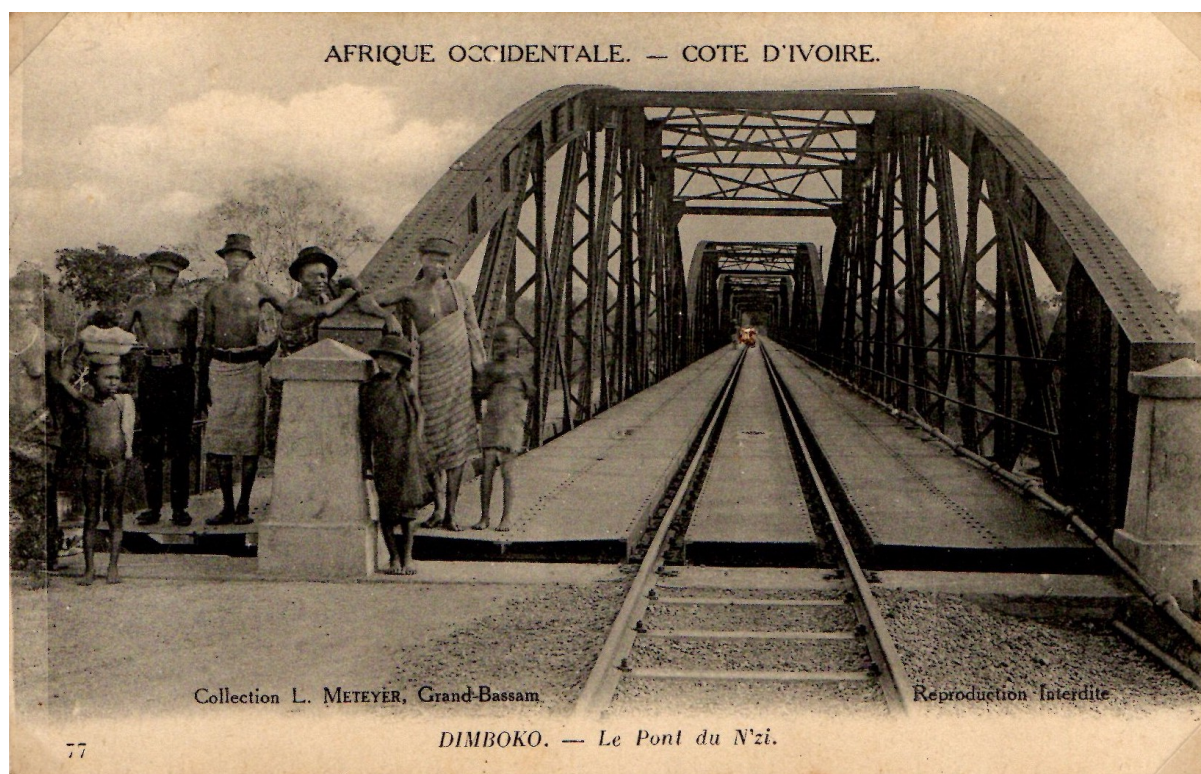
Grue de montage (Coll. E.T.W.C.)



Montage de la sixième travée (Coll. E.T.W.C.)



Le N'zi et le pont (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam).
Lucien Henri Méteyer ou Météyer : né à Reims en 1872, coiffeur à Grand-Bassam depuis 1911



Le pont du N'zi (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam).

CÔTE-D'IVOIRE
INAUGURATION DU VIADUC DU N'ZI
ET DE LA GARE DE DIMBOKRO
(*La Dépêche coloniale*, 5 octobre 1910)

L'inauguration officielle du viaduc du N'zi et de la gare de Dimbokro a eu lieu le dimanche 11 septembre 1910, sous la présidence de M. Angoulvant, lieutenant gouverneur de la Côte-d'Ivoire. Voici le compte rendu de cette cérémonie :

Les représentants du commerce, de la presse, comme les fonctionnaires civils et militaires avaient répondu avec empressement à l'invitation qui leur avait été adressée.

Suivant le programme arrêté, les invités habitant Bassam quittèrent cette localité le 11, à cinq heures trente du matin, sur la chaloupe *Avant-Garde* de la Compagnie des Chargeurs Réunis qui les débarqua à Abidjan, à dix heures et demie, après un déjeuner servi à bord.

Le gouverneur, accompagné des invités habitant le chef-lieu, s'était embarqué à Bingerville sur la chaloupe *Suzette*. Enfin, à Abidjan, le personnel du railway et quelques commerçants arrivés de la veille, se joignirent au cortège qu'emporta, à onze heures, un train brillamment pavosé.

Sur tout le parcours, les populations indigènes s'étaient portées sur la voie, comme elles le font spontanément depuis quelques temps en témoignage de leur loyalisme.

Elles acclamèrent le convoi qui, pour la première fois depuis huit mois, se composait de voitures de voyageurs.

À l'arrêt d'Agboville, le train prit encore quelques invités, puis à une allure rapide continua sa course jusqu'à Dimbokro, où il stoppa à six heures, après avoir franchi, sans ralentissement de vitesse, le viaduc du N'ZI.

Chacun put admirer l'élégance du bel ouvrage d'art qui fait autant d'honneur à ceux qui l'ont construit qu'à ceux qui l'ont exécuté. Chacun s'émerveilla également du dispositif aussi ingénieux que pratique de la gare de Dimbokro, de ses aménagements et de ses dépendances.

Sur le quai de débarquement, le haut personnel du terminus, celui des chantiers à l'avancement, le commandant militaire et les officiers de sa suite, les commandants des cercles voisins attendaient le convoi. Une foule d'indigènes, dont certains venus jusque de Bouaké, se pressait également aux abords de la voie. Suivant l'usage, les tam-tams retentissaient de tous côtés.

À sept heures et demie, dans le hall aux marchandises, fort bien éclairé et décoré, un banquet réunissait les invités qui comprenaient, outre le chef de la colonie et le capitaine Thomasset, directeur du railway : MM. Patté, secrétaire général ; de la Bretesche et Benquey, administrateurs en chef ; Bordeaux, chef de bataillon, chef du bureau militaire ; Morel, chef de bataillon, commandant militaire ; Le Faucheur, conseiller à la Cour d'appel de Dakar, président des assises ; Erbe, conseiller d'administration ; Blache, agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis ; Walker, agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis ; Plique, trésorier-payeur, membre du Comité consultatif du chemin de fer.

MM. Hyvolin, membre du Comité consultatif du chemin de fer ; Sauné, chef du service des postes et télégraphes ; Lambert, chef du service des douanes ; Mathieu, capitaine du génie, chef du service par intérim des travaux publics ; Foussat, capitaine d'infanterie coloniale, commandant du cercle du Baoulé-Nord ; Ceccaldi, administrateur du cercle du Baoulé-Sud ; Teveux, administrateur du cercle du N'Zi-Comoé ; Jacobi, capitaine d'infanterie coloniale.

MM. Thionnet, Chardy, Collomb, capitaines du génie, détachés au chemin de fer ; Semestre, agent de la Compagnie française de l'Afrique Occidentale ; Birebent, agent de la [Compagnie commerciale de la Côte d'Afrique](#) ; Bréban, agent [ligne illisible] de l'Ouest-Africain français ; Pietri, agent de la Compagnie Pozzo di Borgo ; Goux, agent de la maison Séguier & Goux, membre de la chambre de commerce ; Gatineau, agent de la Banque de l'Afrique Occidentale.

MM. Tolson, agent de la Bank of Nigeria, vice-consul d'Angleterre ; J. Plantey, agent de la maison Plantey ; Chauveau, agent de la maison Chauveau ; Soulas, agent de la maison Boursault ; Clément, Ostench, représentants de la presse ; Clerc, administrateur adjoint, chef du poste d'Agboville ; Santucci, lieutenant d'infanterie coloniale, adjoint au commandant militaire ; Clavier, lieutenant du génie ; Clavel, officier d'administration du génie, détachés au railway ; docteur Villeroux, médecin-major des troupes coloniales, chargé de l'ambulance de Dimbokro ; Le Quintrec, attaché à l'intendance des troupes coloniales ; Simon, adjoint des affaires indigènes, chef de poste de Dimbokro ; Deban, Debarnot, fonctionnaires civils du railway ; d'Hubert, officier de réserve.

N'avaient pu venir à la cérémonie et s'en étaient excusés : MM. le commandant Maritz, Goudard ⁸, agent de la Compagnie française de Kong, et les représentants des maisons Devès et Chaumet, Salagna, Woodin, King, Caloust, Paget, Digby, et de la Société l'Africaine française.

Au dessert, M. le gouverneur Angoulvant s'étant levé, ainsi que tous les convives, porta la santé du grand citoyen qui préside aux destinées de la République, celle de M. le ministre des colonies, puis celle de l'homme, qui, depuis tant d'années, poursuit en Afrique une œuvre si française, qui compte dans cette réunion, toutes les sympathies et même des amitiés très vives, qui donne enfin chaque jour à la colonie des marques de sa sollicitude : M. le gouverneur général Ponty.

⁸ *Albert Maurice Goudard* (Paris, 1881-Paris, 1961).



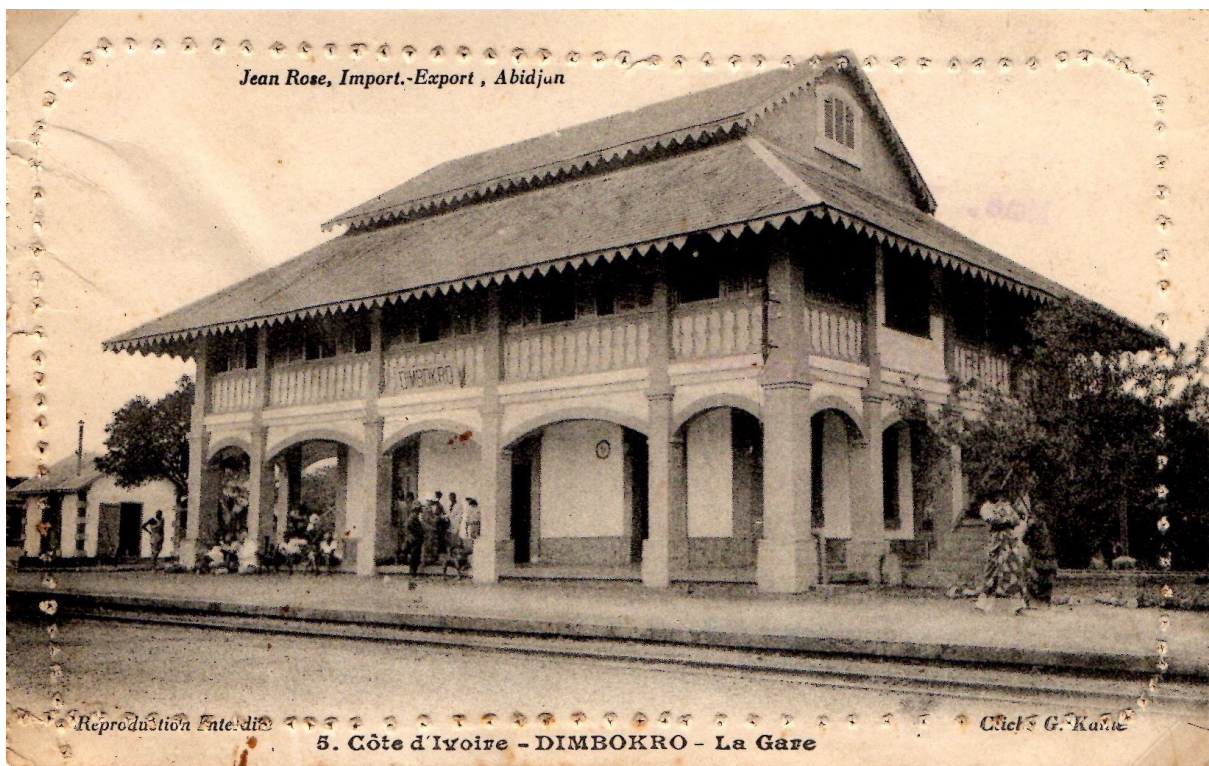
Village de Dimbokro (Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. E.T.W.C.)



Dimbokro. — La nouvelle gare (Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. E.T.W.C.)



Départ de trains en gare de Dimbokro (Bauer-Marchal et Cie-Dijon)(Coll. E.T.W.C.)



Dimbokro. — La gare (Jean Rose, import-export, Abidjan. Cliché G. Kanté)

Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 13 octobre 1910)

Les commerçants de Grand-Bassam viennent d'adresser une pétition au gouverneur Angoulvant demandant le transport du siège du gouvernement de Bingerville à Bassam.

Cette pétition déclare que Bingerville n'a aucune raison d'exister, le rail allant sur l'intérieur étant assez éloigné de ce centre, et le port de Bassam devenant de jour en jour une ville plus importante. Elle demande donc que le gouverneur et les fonctionnaires viennent habiter Bassam et ne restent pas dans une ville où ils se trouvent éloignés et isolés du reste de la colonie.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 20 janvier 1911)
(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1911)

Chevalier

Cornet (François, Louis-Joseph), administrateur adjoint de 2^e classe des colonies ; 14 ans 11 mois de services. Titres exceptionnels : a fait preuve, au cours de la rébellion des Abbeys et des Ouellés, de qualités remarquables de sang froid et de bravoure. Lors de l'insurrection des Salefoués, est tombé grièvement blessé.

LA POSTE
par C. Bouérat, inspecteur principal des P.T.T.

Des employés, les courriers-convoyeurs, furent installés dans les trains.
En plus de l'escorte des dépêches, ils pouvaient effectuer les opérations élémentaires
du service postal lors des arrêts en gare.

Ils étaient dotés d'un matériel de timbrage correspondant à la ligne qu'ils
dessaient :

- Abidjan-Dimbokro à partir de 1911 ;
- Abidjan-Bouaké à partir de 1913 ;
- Abidjan–Bobo-Dioulasso à partir de 1934.

Ces cachets ont fini par disparaître, celui d'Abidjan-Bouaké en 1962.

À partir du 1^{er} janvier 1965, la Côte-d'Ivoire et la Haute-Volta ont chacune assumé la
tâche à l'intérieur de leur territoire.

Le convoyeur de la Côte-d'Ivoire circulait entre Abidjan et Ferkessédougou.

À partir du 1^{er} janvier 1969, il s'est limité à la section Bouaké-Ferkessédougou.



Cachet convoyeur Abidjan-Dimbokro 1911



Cachet convoyeur Bouaké-Dimbokro 1928

INAUGURATION
DE
LA CHAMBRE DE COMMERCE
DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 14 avril 1911)

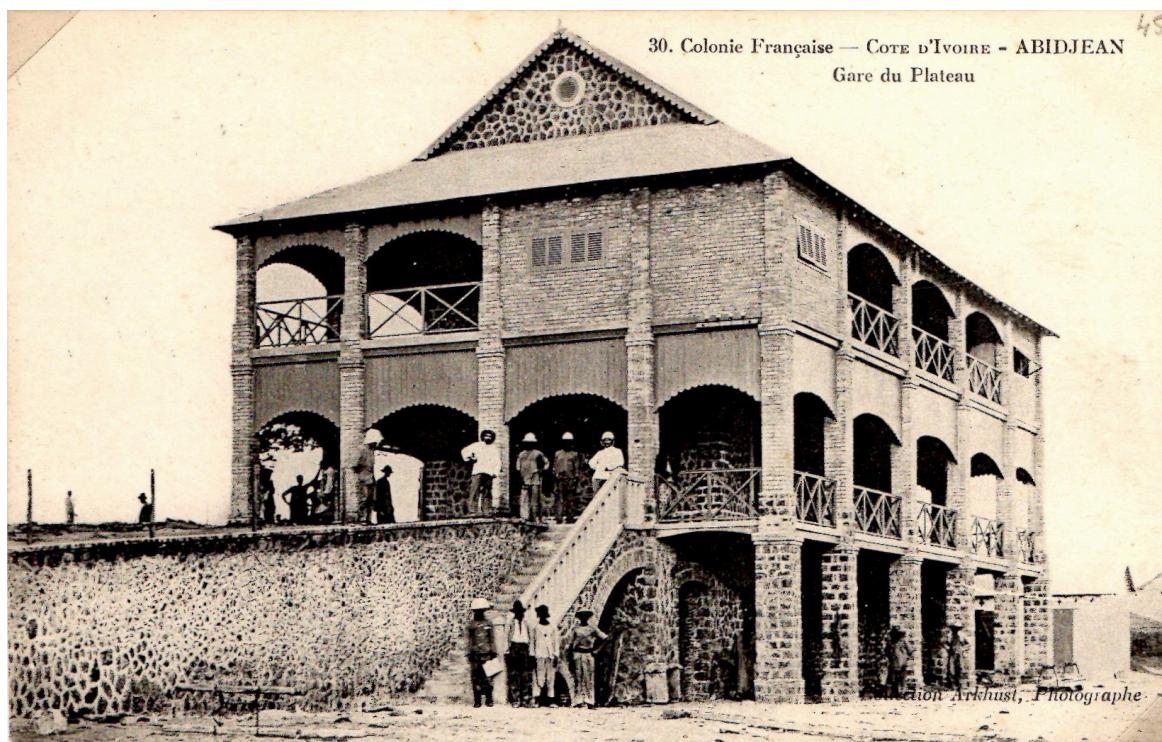
DISCOURS DE M. ANGOULVANT
(suite et fin)

.....
Laissant de côté le développement de nos routes et pistes, de notre réseau télégraphique, de l'hygiène de nos cités et de toutes choses enfin auxquelles la colonie doit pourvoir avec ses seules ressources, je ne vous entretiendrai, Monsieur le gouverneur général [William Ponty], que de trois questions primordiales pour l'avenir de la Côte-d'Ivoire et pour lesquelles le concours du budget nous est indispensable.

Je place en première ligne le prolongement du chemin de fer au delà de Bouaké, qui ne saurait constituer notre terminus définitif. Il suffit, en effet, de jeter les yeux sur une carte pour se convaincre que notre railway est le trait d'union le plus court entre le vaste territoire englobé dans la boucle du Niger et la mer ; aussi, le rail doit il être poussé jusqu'à Bobo-Dioulasso d'abord, puis jusqu'à Ouagadougou, au cœur de ce Mossi, riche d'une population dense et laborieuse, à laquelle il ne manque que des moyens de transport pour entrer dans la voie de la production intensive. Sans doute, il faudra, pour atteindre ce but, des ressources nouvelles et importantes — 40 millions environ — qui ne pourront être demandées qu'à l'emprunt. Il ne m'appartient pas, évidemment, de prononcer sur ce point des paroles décisives, mais j'ai le devoir de vous demander, Monsieur le gouverneur général, avec une respectueuse insistance, au nom du commerce de la Côte-d'Ivoire, que ces travaux soient compris parmi ceux pour l'exécution desquels l'Afrique Occidentale française devra faire, de nouveau, appel au crédit public.

D'autres voies ferrées seraient nécessaires, notamment celle qui relierait Dimbokro à Daloa ; peut-être est-il permis d'espérer que l'initiative privée pourra de ce côté, comme dans l'Est, seconder utilement les efforts officiels. Je serais heureux néanmoins de voir entreprendre par le gouvernement général la construction du tronçon Dimbokro-Bandama, amorce de la ligne qui, dans l'avenir, nous reliera à la voie guinéenne de Kankan-Beyla.

.....



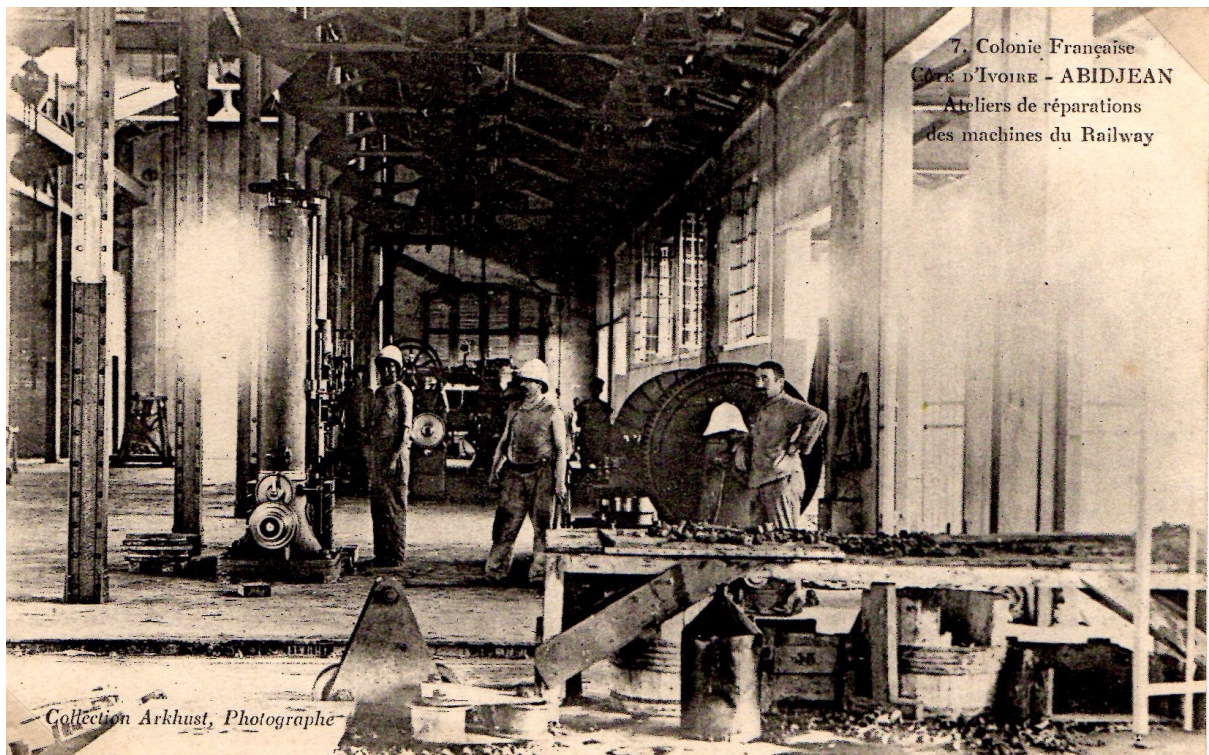
Abidjean. — Entrée des ateliers du railway (coll. Arkhust, photographe).
Noir venu de la Gold Coast, F.W.H. Arkhust fut surtout commerçant, planteur de cacao, exploitant forestier. Décédé en mars 1969. Chevalier du mérite agricole à titre posthume)



Abidjean. — Entrée des ateliers du railway (coll. Arkhust, photographe)



Abidjean. — Entrée des ateliers du railway (coll. Arkhust, photographe)



Abidjean. — Ateliers de réparation des machines du railway (coll. Arkhust, photographe)

BOUAKÉ

Les voies ferrées en Afrique occidentale
(*La Liberté*, 31 août 1912)

On poursuit activement l'exécution des travaux de voies ferrées prévus au programme de l'emprunt de l'Afrique occidentale, qui s'effectua de la façon la plus heureuse. Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française vient de faire connaître que le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, dont les travaux ont été commencés en 1904, a, le 20 août courant, atteint Bouaké, situé à 312 km. d'Abidjan, origine du chemin de fer, et à 321 km. de la côte. C'est là un résultat que l'on n'osait espérer il y a peu de temps encore, car les difficultés de construction à travers la forêt ont été très grandes.

Le résultat obtenu fait le plus grand honneur au personnel et particulièrement au commandant Thomasset, directeur des travaux.

En arrivant à Bouaké, le chemin de fer a, dès maintenant, atteint la région qui réserve les plus grands profits à l'exploitation ; Bouaké est, en effet, le nœud des routes commerciales, tracées en éventail qui, de l'est à l'ouest, vont jusqu'au cœur des riches provinces soudanaises.

CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 2 octobre 1912)

Comme nous l'avons annoncé, le rail a atteint Bouaké le 20 août.

Le président de la chambre de commerce de Bassam envoyait immédiatement les deux télégrammes suivants :

Gouverneur, Bingerville,

Commerce est avisé que rail a atteint Bouaké. Suis particulièrement heureux à cette occasion de vous adresser les félicitations et les remerciements de la chambre de commerce pour l'énergique impulsion que vous vous efforcez de donner au commerce de la colonie. J'adresse ce jour à votre dévoué collaborateur, le commandant Thomasset, un télégramme dans le même sens. Sentiments respectueux.

22 août 1912.

GOUDARD.

Commandant Thomasset, Abidjan,

Chambre de commerce avisée que rail a atteint Bouaké se fait un agréable devoir de vous adresser ses sincères remerciements pour l'énergie éclairée avec laquelle vous avez surmonté les difficultés constantes et poursuivi avec méthode et ténacité votre rude tâche. Elle est heureuse d'applaudir aux résultats du splendide effort fourni et vous prie d'être son interprète dans ce sens auprès de vos modestes et dévoués collaborateurs. Sentiments sympathiques.

22 août 1912.

GOUDARD.

De son côté, le lieutenant-gouverneur adressait au commandant Thomasset la dépêche suivante :

Vous prie agréer pour vous et transmettre tous vos collaborateurs, mes félicitations et expression gratitude colonie.
21 août 1912.

ANGOULVANT

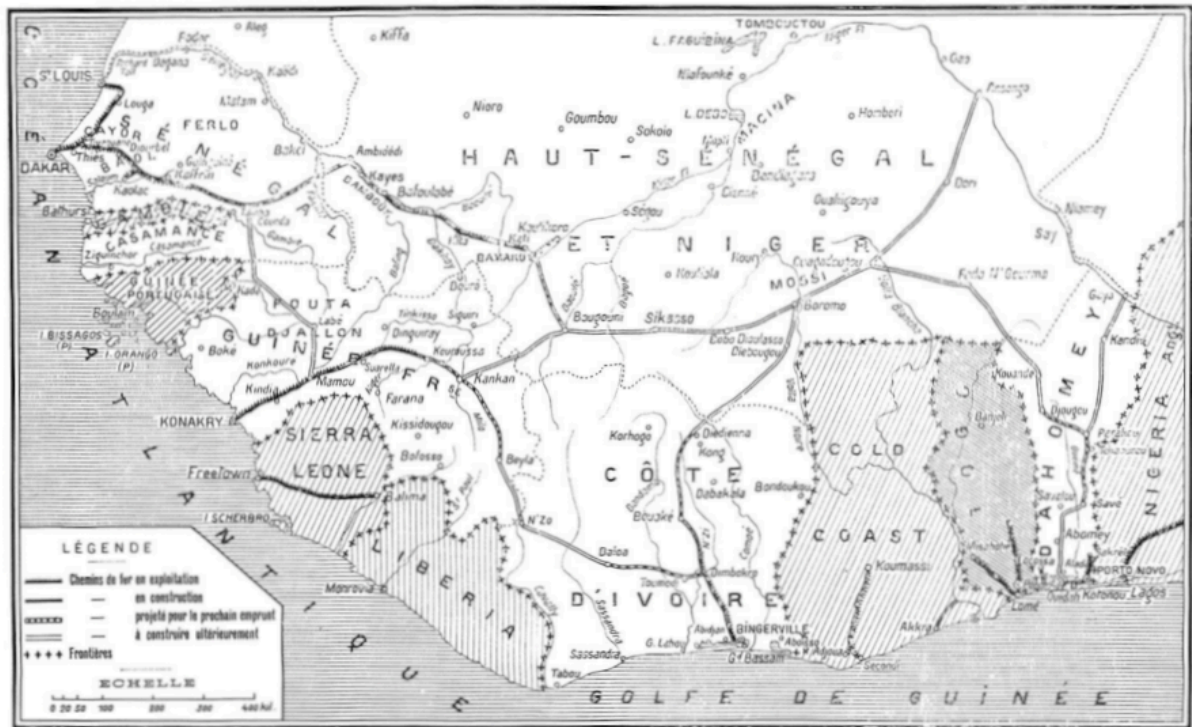
M. le gouverneur général adressait enfin le télégramme suivant au chef de la colonie :

Gouverneur, Bingerville,

Vous exprime très vive satisfaction qu'ai éprouvée à l'annonce arrivée rail Bouaké, et ma grande reconnaissance pour personnel Railway et particulièrement commandant Thomasset qui, grâce à zèle intelligent, dévouement et activité inlassable, est parvenu en triomphant nombreuses difficultés rencontrées à obtenir ce brillant résultat.

W. PONTY.

LE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(D'UN CORRESPONDANT)
(Le Temps, 13 octobre 1912)



AOF. — Le réseau de voies ferrées

Je viens de parcourir d'un bout à l'autre la voie ferrée de la Côte-d'Ivoire. Cette voie a une longueur de rail de 291 kilomètres partagée en deux secteurs :

Abidjan-Dimbokro, ligne en exploitation, ouverte au commerce, et Dimbokro, bout de rail, secteur des travaux neufs.

En sortant d'Abidjan, la ligne entre immédiatement en forêt. C'est la forêt vierge dans toute son exubérance, ses trois ou quatre étages de végétation superposés. Les premiers pionniers qui se sont trouvés en face de la masse sombre pour creuser la tranchée où passe le chemin de fer se sont heurtés à d'innombrables difficultés. Ils ont eu à lutter contre la nature et contre les hommes. Presque sans argent, avec une main-d'œuvre précaire, la forêt été ouverte, la ligne vit et les trains y passent. Cependant que d'améliorations à y apporter !

Le ballast n'existe pas ; la poussière soulevée par le passage du convoi vient se déposer en couches épaisses sur la figure, les vêtements des voyageurs et les banquettes des compartiments. Les wagons de voyageurs sont assez mal compris : on n'est protégé ni contre la chaleur, ni contre la poussière ; les banquettes de cuir emmagasinent celle-ci et celle-là, à tel point qu'on ne peut plus s'y asseoir sans éprouver une sensation gênante. Les trains de marchandises peuvent à peine remorquer 100 tonnes de charge utile à cause des courbes et des pentes trop raides. Néanmoins, la ligne s'améliore peu à peu : on y travaille beaucoup ; des traces de rectification s'ébauchent.

[Révolte des Abbés : 6 Européens et 75 tirailleurs tués]

Le train part d'Abidjan vers onze heures 30 du matin. On arrive à Agboville vers deux heures de l'après-midi. Agboville est le premier centre important. C'est ici même qu'en

janvier 1910 se produisit la révolte des Abbeys. Cette insurrection coûta la vie à six Européens et soixante-quinze tirailleurs : on dut mettre toutes les gares en état de défense, et la circulation sur la ligne ne put se faire qu'en train blindé pendant quatre mois. La gare d'Agboville ne garde plus trace du siège qu'elle eut à soutenir, la voie ferrée est maintenant tranquille : mais en écoutant le récit de ces événements, involontairement l'œil cherche à percer la lisière impénétrable de la forêt profonde.

On arrive ensuite à Dimbokro, chef-lieu du cercle des N'zi-Comoé. Cette ville, presque entièrement bâtie en matériaux européens, se trouve à la tête des bifurcations qui rayonnent sur la région de transition, entre la zone forestière au sud et la zone soudanaise au nord. D'ici partent les routes qui vont au Haut-Bandama, à Toumodi, à Tiebissou vers l'ouest ; à Koudiokopi et Bouaké, à Dambakala vers le nord ; sur Groumania, Bondoukou, Assikasso vers l'est. Le marché est assez important, et il était naturel que le chemin de fer fit de ce carrefour sa première étape principale. Le village indigène est considérable. On y rencontre beaucoup de types soudanais : Bambaras, Haoussas et Mossi qui apportent ici le commerce du Nord. Il y a à Dimbokro environ 20 Européens.

Au delà de Dimbokro, la ligne n'est plus en exploitation. C'est le secteur des travaux neufs qui s'étend du kilomètre 182 au kilomètre 291 ; les trains de service y circulent néanmoins, et par faveur spéciale, j'ai pu me rendre au bout du rail pour pousser mon excursion le plus loin possible.

Ici la voie est beaucoup mieux installée que dans la forêt. Les lignes droites sont très longues, les courbes à grand rayon. On a profité de l'expérience des cent premiers kilomètres.

Nous roulons d'ailleurs en savane ; le pays a complètement changé d'aspect. Il y a des quartiers de forêt encore imposants, mais les clairières sont nombreuses : la végétation devient soudanaise ; le passage du convoi et les coups de sifflet de la locomotive font envoler des compagnies de perdrix, de pintades : de temps à autre, quelques antilopes bondissent dans les fourrés. On éprouve une sensation d'air libre, à l'issue de l'opprimante forêt.

Un spectacle curieux s'offre à mes yeux à quelques kilomètres de Bouaké. Des équipes de 200 à 400 ouvriers indigènes travaillent en cadence, au son du tam-tam qui tambourine des centaines de fois le même air, et qu'accompagne une flûte rustique. On arrive ainsi à scander les mouvements des travailleurs, à les décomposer et à obtenir un rendement collectif considérable. Ces 200 pelles se lèvent en même temps, comme au commandement, pour rejeter la terre argileuse, tandis qu'au même moment les pioches s'abaissent pour creuser ; tout ce monde prononce une syllabe rauque, une sorte de « hoch » de satisfaction. On dirait un automate bien réglé ayant quatre ou huit cents bras. Deux mille travailleurs, répartis en chantiers, travaillent ainsi à la partie avancée de la voie, et je pense qu'à l'heure actuelle, les travaux de terrassement sont arrivés à Bouaké.

Bouaké ! C'est le Soudan, et aussitôt, l'Européen qui doit séjourner en Afrique évoque les grands espaces libres, les chevauchées dans la brousse, aux échappées lointaines, les bouquets de bois, refuges des pintades, des perdreaux, des pigeons verts ; c'est aussi la vie facile, le beurre, le lait, les œufs à profusion, les indigènes plus civilisés, moins farouches. Bouaké est le chef-lieu du cercle du Bouali Nord. Le poste, construit sur un petit plateau, est admirablement distribué. Alors que, partout en cette saison, l'herbe est grillée, que tout semble mort dans la nature par suite de la longue sécheresse, et dans l'attente des pluies vivifiantes, le poste de Bouaké donne l'illusion d'un petit Éden avec ses pelouses vertes, ses allées sablées, son jardin bien dessiné d'où s'élancent les hibiscus et les flamboyants.

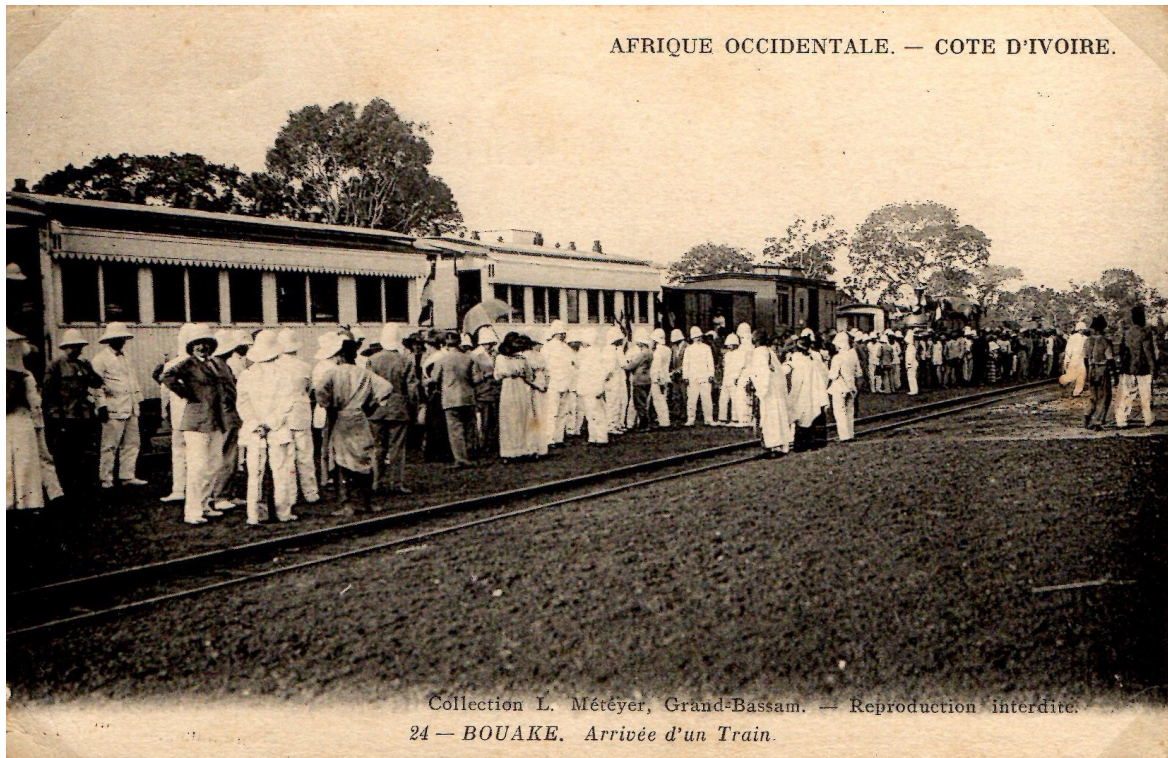
C'est toutefois un loyer de travail intensif, et l'administration de ce grand cercle occupe toutes les énergies et tout le temps des quelques Européens qui sont là. Le capitaine Foussat et l'administrateur Delmotte ont réalisé dans cette marche de la Côte-

d'Ivoire de pures merveilles. Un grand village commerçant a été édifié de toutes pièces, un autre village plus près du poste abrite les représentants des différentes tribus du cercle ; l'emplacement de la future gare est déterminé, et on a loti tout le terrain environnant pour y construire une ville européenne qui se développera rapidement dès que le rail atteindra Bouaké.

Il me faudrait m'étendre longuement pour décrire tous les travaux en cours, la ferme modèle, l'hôpital européen et l'hôpital indigène, le poste vaccinogène, les routes ouvertes et entretenues, les relations assurées, la sécurité remplaçant l'anarchie d'antan et toutes les améliorations sociales qui ont été apportées aux indigènes.

Je ne puis que conseiller aux incrédules en matière de colonisation le simple voyage à Bouaké : quarante jours aller et retour de Bordeaux. Ils pourront se convaincre *de visu* des progrès que notre administration fait faire à ces contrées.

G. B.



Bouaké. — Arrivée d'un train (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)
« C'est le jour de l'inauguration... D'habitude, il n'y a pas autant de blancs ! »



Bouaké. — Bâtiments des agents du chemin de fer (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)



Gare de Bouaké (Cliché H. Delafosse)



Gare de Bouaké

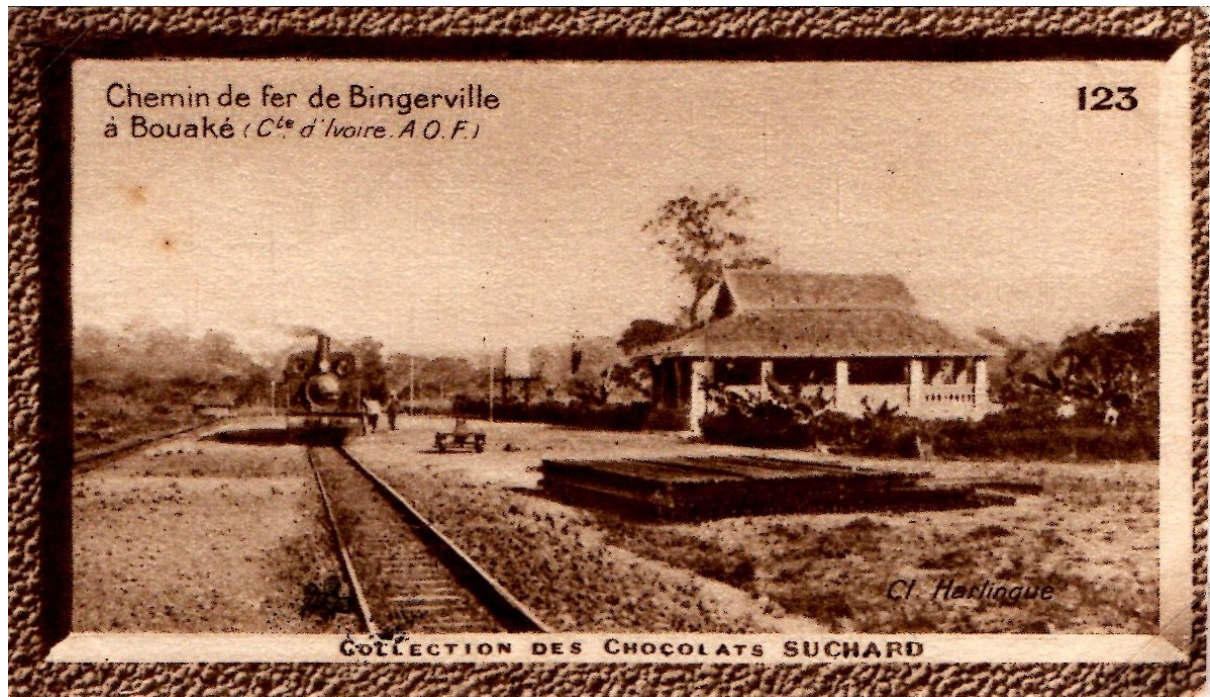


Image du chocolat Suchard : chemin de fer de Bingerville à Bouaké (Cl. Harlingue)
De quoi alimenter le musée des arts modestes d'Hervé di Rosa.

CÔTE-D'IVOIRE

(*Les Annales coloniales*, 6 mai 1913)

La vie économique

Les recettes du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire se sont élevées, pour les deux premiers mois de 1913, à 236.809 francs, contre 123.668 francs pour la période correspondante de 1912.

LE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE

(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1913)

INAUGURATION DE BOUAKÉ

Dans notre numéro illustré du 30 décembre 1911, consacré à une étude sur la « Côte-d'Ivoire en 1911 » et à son chemin de fer, après avoir présenté à nos lecteurs la jeune et déjà prospère colonie de notre empire ouest-africain, nous terminions ainsi : « La conclusion qui se dégage de l'étude qui précède est que le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire a bien répondu au but qu'on s'était tracé en proposant sa création ; une fois de plus, le rail a prouvé qu'il était l'élément indispensable au développement économique d'un pays neuf et l'extension projetée du réseau ferré ne pourra avoir, pour cette colonie du golfe de Guinée, que les plus heureux résultats ».

Quinze mois seulement ont passé depuis que ces lignes ont été écrites et il nous est agréable de constater que nos prévisions se sont réalisées en tous points.

À partir du moment où la voie ferrée a atteint la région soudanaise, le trafic a augmenté dans des proportions considérables.

Il n'est pas sans intérêt de jeter un regard en arrière et de voir comment a été franchie cette barrière forestière profonde de plus de 100 kilomètres qui sépare la côte de Guinée de l'hinterland de la Colonie et qui formait jusqu'ici un obstacle presque insurmontable à la pénétration.

Il ne faut pas oublier, en effet, que, pendant longtemps, l'occupation du pays a été limitée aux seuls abords immédiats des grandes lagunes qui s'étendent sur la côte, parallèlement à la mer, et à la partie navigable des fleuves qui se jettent dans ces lagunes, partie qui ne dépasse guère 30 à 40 kilomètres pour chacun d'eux.

Nous ne rappelons ici que pour mémoire les travaux de la mission Houdaille (1898) et les essais de tracés vers Kong d'abord, vers Toumodi ensuite.

L'idée qui prit corps à ce moment d'un port en eau profonde, en lagune, permettant d'opérer la jonction des voies fluviales intérieures avec la mer, amena logiquement la nécessité de placer la tête de la voie ferrée sur la rive lagunaire, de façon à donner au chemin de fer un accès maritime. Le point choisi fut Abidjan ; c'est de là que partait la ligne projetée par le capitaine Crosson-Duplessix, pour se diriger directement sur le Baoulé.

En 1904, les moyens financiers étaient fournis par la dotation, sur l'emprunt de 65 millions, d'une somme de 10 millions destinée aux « Travaux du chemin de fer et du port de la Côte-d'Ivoire. »

Le rail atteignait successivement les kilomètres 12 en 1904, 45 en 1905, 82 en 1906.

Le nouvel emprunt de 100 millions de l'A.O.F. sur lequel la Côte-d'Ivoire recevait, au début de 1907, 22 millions, permit d'atteindre le kilomètre 104 et de livrer à l'exploitation les 82 kilomètres de la première section (Abidjan-Agboville).

Le budget annexe du Railway était alors créé.

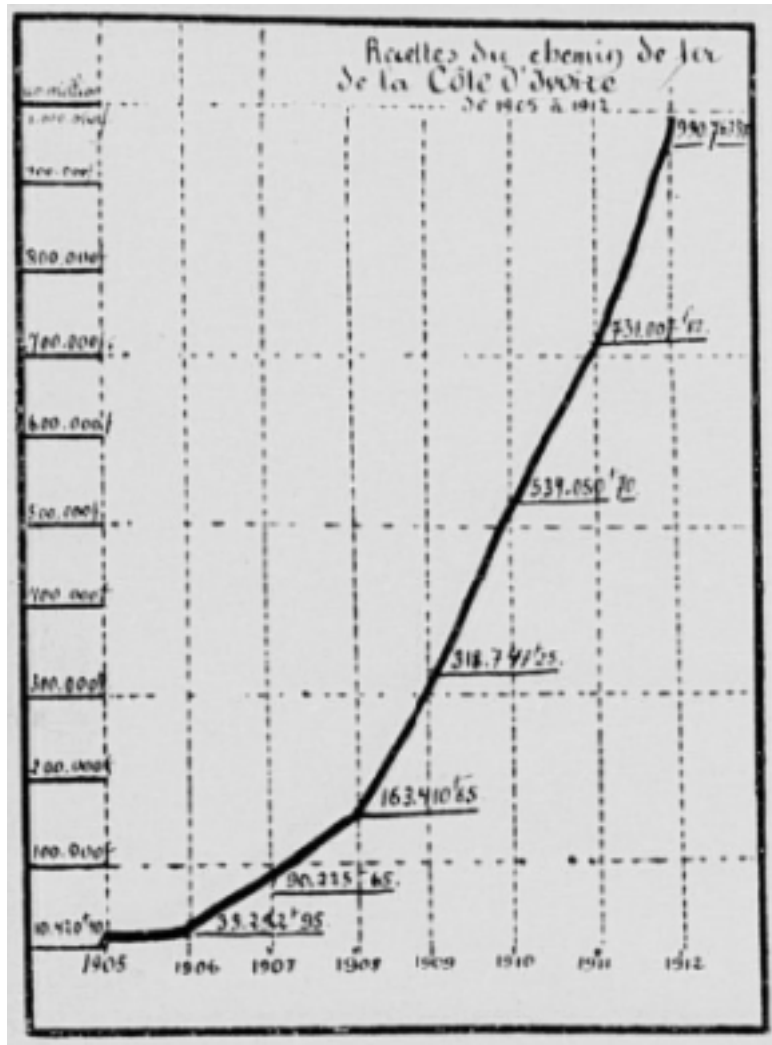
En 1908, le rail était poussé jusqu'au kilomètre 162, et, en 1909, on commençait à jeter les bases de l'audacieux viaduc sur lequel le rail devait franchir le Nzi pour pénétrer dans le Baoulé.

En 1910, malgré le soulèvement inopiné des Abbeys, les travaux étaient poussés activement et le 17 septembre de la même année, le pont et la gare étaient inaugurés solennellement par le gouverneur Angoulvant, assisté des fonctionnaires et officiers, en présence des représentants du commerce.

Fin 1910, on atteignait le kilomètre 215 et on poursuivait les études vers le centre de Bouaké.

D'ailleurs, le long de la voie ferrée, les installations définitives prenaient corps, si bien qu'au 1^{er} septembre Bouaké (kilomètre 316) était ouvert à l'exploitation.

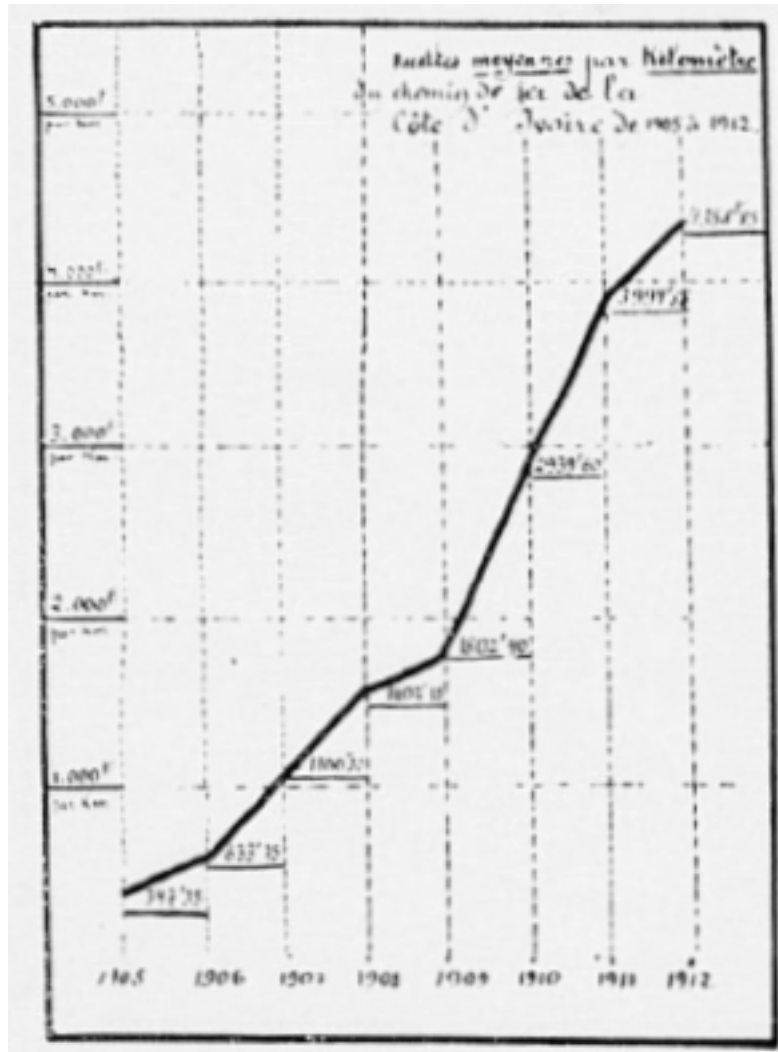
Les deux tableaux ci-après font ressortir dans quelle proportion croissaient les recettes du trafic au fur et à mesure de l'avancement du rail.



Le premier graphique présente le développement des recettes brutes de l'exploitation. La courbe, d'abord lente, monte ensuite brusquement.

Les recettes progressent de plus en plus vite et passent rapidement de 163.400 fr. (environ) en 1908 à 318.750 en 1909, puis à 535.000 en 1910 pour arriver à 731.000 en 1911 et atteindre presque le million en 1912. C'est là un résultat que les plus optimistes n'avaient point espéré. Il faut ajouter que Bouaké, tête de ligne actuelle, point déjà fréquenté avant notre action, carrefour des routes caravanières du Soudan, va donner au trafic un aliment considérable et qu'il faut s'attendre à voir dépasser de beaucoup ce dernier chiffre.

*
* * *



Le graphique II est plus significatif encore que le premier : il représente l'évolution du chiffre des recettes par kilomètre exploité et c'est là le critérium de la valeur commerciale d'une voie ferrée. Or on voit que la courbe représentative suit une ascension constante et que le rendement du kilomètre augmente au fur et à mesure de l'avancement. C'est là une preuve tangible du rendement économique du rail.

LE PROJET DE VOIES FUTURES

L'arrivée du rail à Bouaké marque une étape importante et décisive dans la construction, mais il importe d'envisager dès maintenant l'extension du réseau. Cette extension doit évidemment être conçue d'après des considérations d'ordre économique.

Deux objectifs s'offrent à première vue : d'un côté, la région Nord-Ouest de la colonie qui n'a pas de débouché vers le sud et, de l'autre, la riche contrée soudanaise du Mossi, du Lobi, dont le centre est Boromo, sur la Volta Noire.

L'embranchement Ouest

L'embranchement Ouest est appelé à desservir une des plus riches régions de l'Afrique Occidentale ; et, en outre (ceci est extrêmement important), une des plus peuplées.

Les tribus Gouros et Bété qui l'occupent se livrent à une exploitation raisonnée du sol et leurs cultures vivrières sont nombreuses : le riz est la principale d'entre elles, et il est d'excellente qualité. Viennent ensuite le maïs, le tare, l'igname, le bananier, le manioc.

En outre chaque village possède des plantations de coton et des plants de tabac et d'indigotiers.

Quant à la forêt, elle abonde en richesses naturelles : en arbres à caoutchouc (funtumia) et lianes (landolphia et clitandra), en palmiers et surtout en kolatiers dont les peuplements nombreux ont été signalés par l'explorateur Chevalier.

Avec de tels éléments, la réussite d'une voie ferrée est absolument certaine.

La réalisation technique n'offre pas de particularités ; le passage du Bandama seul exigera un ouvrage d'art important, mais l'exécution du pont du Nzi est un garant que ce n'est pas là une difficulté insurmontable. Toumodi, dans le Baoulé-Sud, deviendrait une des principales gares de la future ligne avec celle des Gouras qui serait située en pays Gouro entre Sinfra et Bouaké.

Le prolongement vers le nord

Comme on le sait, le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire est appelé à rejoindre la voie transsoudanaise Bamako-Bougouni-Sikasso-Bobo Dioulasso-Ouagadougou. Le point de jonction qui a été choisi est Boromo, sur la Volta noire.

Là encore, le choix de l'objectif se justifie uniquement par des considérations d'ordre économique.

Actuellement, les régions très peuplées du Mossi et du Lobi sont soumises à l'influence commerciale de la Gold Coast. La population qui deviendra tributaire du railway se chiffre à 2 millions d'habitants environ car il faut compter que la zone d'action de la voie ferrée s'étendra par Koury dans le Kipirsi, le Dafina et le Yatenga.

Après une étude économique comparée des régions situées entre Bouaké et Boromo, on a reconnu la nécessité d'infléchir légèrement le tracé vers l'ouest, c'est-à-dire de se rapprocher de Korhogo, centre peuplé en pleine vitalité, au détriment de Kong qui ne semble pas devoir reprendre de longtemps son ancienne prospérité et dont la population, en vingt ans, a diminué dans la proportion de 10 à 1.

Le tracé Bouaké-Boromo (500 kilomètres à vol d'oiseau) choisi en tenant compte de ces considérations, et aussi de celles d'ordre topographique et technique que l'étude sur place a mises en lumière, se ferait par Niango et Tafiré.

Ce dernier point deviendrait le siège d'une gare importante qui, située à 174 kilomètres de Bouaké, desservira la région de Korhogo et sera le point de départ de routes rayonnant dans l'ouest de la Haute Côte-d'Ivoire. Il n'est pas douteux qu'elle ne devienne, à l'instar d'Agboville, Dimbokro et Bouaké, un centre commercial important.

Le raccordement futur de cette ligne locale à la transversale soudanaise qui doit relier un jour Dakar au Niger lui donnera une importance considérable, mais dès maintenant, on peut dire qu'elle va modifier, en la précipitant, l'évolution de la Côte-d'Ivoire.

Dans quelques années, lorsque sera construit le port en eau profonde qui facilitera le transit rapide des marchandises importées et exportées, lorsque les cultures indigènes déjà en fort bonne voie de développement se seront étendues, on peut prévoir que la Côte-d'Ivoire, complètement pacifiée, prendra place parmi nos plus prospères colonies. À ce moment, on comprendra que le facteur le plus important du succès constaté aura été, avec la pacification, le rail et ce ne sera pas la moindre gloire des dirigeants actuels de l'A.O.F. et de la Côte d'Ivoire, et des artisans de cette entreprise que d'avoir poursuivi avec constance et ténacité une œuvre aussi féconde en résultats.

L'INAUGURATION

Ainsi qu'il avait bien voulu le promettre, M. le gouverneur général Ponty a bien voulu effectuer un voyage en Côte d'Ivoire pour procéder à l'inauguration de la gare de Bouaké, tête de ligne du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

Le 6 février 1913 il s'embarquait à Dakar, à bord du paquebot *Afrique*, de la Compagnie des Chargeurs Réunis, accompagné de M^{me} Ponty et de M. Le Hérissé, député, président de la Commission de l'armée, délégué de la Côte-d'Ivoire au conseil supérieur des colonies.

Après un court séjour à Bassam, Bingerville et Abidjan, le gouverneur général et M^{me} Ponty, M. le délégué Le Hérissé, le lieutenant-gouverneur de la colonie, les chefs des différents services publics et les principales notabilités de la colonie quittaient Abidjan le 14 mars pour se rendre à Bouaké.

Le train spécial emmenait, en outre, de nombreux représentants des diverses tribus de la Basse Côte. Parti d'Abidjan-ville à 7 h. 40, il atteignait Bouaké, vers 17 heures, après de courts arrêts en route. Aux gares d'Adzaguié, Agboville, Tiémélékro, Ndokouassikro et Raviart, une grande affluence de population indigène rompait la longueur du voyage par des danses et chants habituels. À Dimbokro, où les honneurs étaient rendus par la 4^e brigade indigène, l'arrêt fut un peu long et permit à M. l'Administrateur en chef Hostains, administrateur du cercle de N'zi-Comoé, de faire les présentations d'usage.

L'arrivée à Bouaké fut tout à fait imposante en raison de la présence des indigènes des cercles du Nord (Korhogo, Dabakala, Bondoukou, Ouorodougou) venus en foule, sous la conduite de leurs administrateurs, pour assister aux fêtes de l'inauguration. Ces indigènes, par leurs costumes soudanais, leur attitude, formèrent un vif contraste avec la population même du Baoulé-Nord et, surtout, celles amenées spécialement de la Basse Côte (Assinié, Lagunes, Lahou, Bassam, Indénié).

Le cercle de Korhogo se distinguait tout particulièrement par une cinquantaine de brillants cavaliers qui escortèrent le gouverneur général de l'Afrique Occidentale Française et le chef de la colonie, à leur sortie de la gare, une fois les présentations des fonctionnaires et commerçants faites par M. Delmotte, administrateur du cercle du Baoulé-Nord.

Une visite rapide de la ville européenne eut ensuite lieu.

La matinée du lendemain, 15 mars, fut consacrée à une excursion, en automobile, à la ferme-école, à l'usine de l'Association cotonnière*, à la rizerie de la Compagnie générale de l'Afrique Française, et au nouveau village indigène de Bouaké.

La ferme-école, créée par M. le capitaine Foussat, donne, par ses constructions, ses aménagements judicieusement appropriés, l'impression d'une ferme de France : le troupeau, assez important, est en parfait état et de nombreux jeunes indigènes, venus par roulement de leurs villages, apprennent à soigner le bétail.

L'Association cotonnière*, qui avait déjà donné à la Colonie des égreneuses distribuées dans différents cercles, a fait au Baoulé un gros effort en construisant avec l'aide de l'administration une usine où se fait la préparation du coton pour l'exportation. L'administration locale s'efforce, d'ailleurs, de faire diriger sur Bouaké la production cotonnière des régions du Nord pour alimenter l'usine dont le fonctionnement se fait sous son contrôle.

La Compagnie générale de l'Afrique Française* a eu l'heureuse idée de créer, aux environs de Bouaké, une usine pour le décorticage du riz dont la culture a pris, depuis plusieurs années, un grand développement dans la région. Le commerce du riz, qui trouve à s'alimenter sur place, prend en effet, de jour en jour plus d'importance.

La visite de ces trois établissements a laissé, tant au gouverneur général qu'au délégué, et qu'aux nombreux indigènes qui les accompagnaient, la meilleure impression et la certitude que le développement économique se poursuit, dans le Baoulé, avec la plus grande activité.

Le très grand village indigène de Bouaké, par sa propreté, son bel ordonnancement, a contribué à renforcer la bonne impression que le gouverneur général et le délégué ont remportée de leur excursion en automobile, facilitée par les routes qui existent à Bouaké.

L'après-midi, un grand palabre fut tenu, en présence du gouverneur général et du délégué, par le lieutenant-gouverneur, assisté des administrateurs des cercles de Lahou, Lagunes, Baoulé-Nord, Baoulé-Sud, Ouorodougou, Dabakala, Bondoukou.

Le gouverneur explique qu'il avait tenu, pour l'inauguration de la ligne qui met en relations rapides la Basse-Côte avec la Haute-Côte-d'Ivoire, à faire assister aux fêtes le plus d'indigènes possible des diverses régions de la Colonie. Pour les originaires des lagunes et de la Côte, le présent voyage sera salutaire, car il les met en contact avec des populations laborieuses, sachant tirer parti de leur sol, s'efforçant de développer leurs productions pour accroître leur bien-être, habitant dans des villages propres, bien alignés ; il n'en est pas encore tout à fait le même, bien que de sérieux progrès soient réalisés dans la zone forestière où l'habitant, par sa sauvagerie, son état d'indépendance, a obligé l'administration locale à agir vigoureusement, même à employer parfois la force.

S'adressant successivement aux gens de Bonoua, du pays dida, du Sanwi, de l'Indénié, il leur montra les inconvénients de leur paresse et de leur insouciance et les invita, de retour dans leur pays, à profiter de ce qu'ils avaient vu pour changer leur manière de faire, de vivre et d'agir.

Il remercia, par contre, les chefs de Korhogo, de Dabakala, et l'almamy de Bondoukou, du loyalisme qu'ils nous ont toujours témoigné, de l'aide qu'ils nous ont apportée, de leur bonne volonté à suivre nos avis et leur conseilla de persévérer dans cette voie. L'arrivée du rail à Bouaké, la construction de bonnes routes, la substitution du roulage au portage vont permettre aux cercles du Nord d'augmenter leur production et d'en faciliter l'écoulement.

Le lieutenant-gouverneur montra enfin à tous les avantages qu'ils tiraient de la paix française qui, par la suppression de guerres intestines, permet la libre circulation des personnes et des biens, facilite les échanges et procure l'accroissement de la richesse publique.

La foule se dispersa sur ses paroles, qui produisirent une vive impression, pour aller assister aux réjouissances offertes aux indigènes : courses à pied, à bicyclette et à cheval.

Le soir, un grand banquet de 78 couverts, offert par le chemin de fer, réunissait toutes les notabilités présentes et se trouvait rehaussé par la présence de nombreuses dames venues à Bassam ou habitant Bouaké.

Au dessert, les discours suivants ont été prononcés :

DISCOURS DE M. LE CHEF DE BATAILLON THOMASSET,
DIRECTEUR DU CHEMIN DE FER

Monsieur le gouverneur général,
Monsieur le député,
Monsieur le gouverneur,
Mesdames, Messieurs,

Depuis le 20 août de l'an 1912, un ruban de 316 kilomètres de voie ferrée relie Abidjan à Bouaké. Il a fallu y consacrer neuf années d'un effort continu. Des luttes pénibles contre la nature et les hommes ont été soutenues ; elles ont été parfois douloureuses mais, aussi, quelquefois coupées de répit où nous pouvions reprendre haleine, travailler librement et nous retremper en savourant la joie d'un succès.

Aujourd'hui, nous sommes au but et, par les résultats déjà acquis, nous pouvons nous convaincre que nos efforts n'auront pas été vains. Notre chemin de fer est appelé à avoir, dans la vie et la prospérité de la colonie dont il a créé l'unité économique, une influence profonde et heureuse qui, déjà, se marque par des signes certains. Mais il fait plus : son action dépasse les frontières administratives de la Côte-d'Ivoire pour s'étendre

sur toute la partie centrale des contrées de la boucle du Niger ; ainsi, il donne à l'A. O. F. un nouveau débouché sur l'océan. Et cette action sera d'autant plus efficace que notre voie ferrée est, de beaucoup, la plus courte des trois voies d'accès principales qui de la mer vont vers l'intérieur de l'A. O. F.

Messieurs, en parcourant les avenues de la jeune cité qui, en six mois, s'est édifiée sur un champ vierge ; en voyant rassemblés les plus anciens colons de la Côte à ceux du Haut pays ; en suivant des yeux la foule bigarrée des indigènes de toutes les races venus de partout, vous avez eu, en une scène vivante, comme la matérialisation de l'idée d'unité qui vient enfin de se réaliser pour notre colonie.

Et, Monsieur le gouverneur général, lorsque, cheminant parmi les groupes assemblés sur votre passage, vous avez reconnu chez beaucoup d'individus les signes ethniques des races que vous aviez coutume d'apercevoir alors que vous participiez à la conquête de notre empire soudanais et, plus tard, que vous en dirigiez les destinées, vous avez bien senti que la soudure était enfin faite entre les anciens comptoirs du golfe de Guinée et les vieilles provinces nigériennes de notre Afrique occidentale.

Cela le chemin de fer seul pouvait le rendre possible et c'est avec une légitime fierté que ce soir, devant vous, je suis appelé à faire ces constatations. C'est pour moi et pour tous mes collaborateurs une satisfaction profonde que de voir consacrer, en une solennité qui emprunte à la présence du Gouverneur général et de Monsieur le député Le Hérisse une signification d'une haute portée, le labeur incessant que nous avons fourni pour la réalisation de l'œuvre qui, depuis 1903, nous a été confiée. Je saisis avec joie cette occasion pour rappeler ici le souvenir de ceux qui m'ont précédé à la tête de cette entreprise : Houdaille, Calmel, Crosson-Duplessix et, en même temps, je rends hommage à tous ceux qui ont donné le meilleur de leur intelligence, de leur travail, de leur jeunesse, leur vie même quelquefois et trop souvent hélas ! à l'accomplissement des tâches qui leur étaient dévolues et qui toujours, dans les heures difficiles, se sont serrés autour de leurs chefs avec un dévouement et une abnégation dignes d'éloges.

Je suis, enfin, particulièrement heureux — et très touché en même temps — que, dans la manifestation d'aujourd'hui, M^{me} Ponty ait bien voulu apporter le charme de sa présence et faire de cette soirée comme une fête de famille en une ambiance de cordiale intimité.

Mesdames, Messieurs, me sentant en ce moment en commune pensée avec vous tous, j'exprime avec une émotion profondément sincère et respectueuse la peine que nous, éprouvons à ne pas voir parmi nous, aux côtés de Monsieur le gouverneur Angoulvant, celle qui eût été si heureuse de partager avec lui les satisfactions de l'heure présente.

À Bouaké se termine le premier tronçon du système des voies ferrées qui doivent constituer le réseau d'intérêt général de l'A. O. F. Prochainement — nous l'espérons au moins très vivement —, nous pourrons pousser plus avant.

L'A. O. F. tout entière, et non pas seulement la Côte-d'Ivoire, est impatiente de voir poursuivre la constitution de son outillage économique. Je me permets de solliciter sur ce point la bienveillante attention de monsieur Le Hérisse dont la haute autorité peut avoir une action efficace et heureuse sur le vote de l'emprunt que nous attendons. Chaque jour de retard, monsieur le député, nous rendra plus malaisée, dans l'avenir, une mise en train nouvelle de nos chantiers, car leur organisation complexe et délicate, que nous avons mise au point, mes collaborateurs et moi, par des retouches successives, s'émiette et s'effrite un peu plus chaque jour.

Quoi qu'il en soit, nous savons, grâce au plan d'ensemble judicieusement élaboré par monsieur le gouverneur général, comment sera constitué notre réseau. Nous savons qu'en Côte-d'Ivoire, nous aurons deux artères principales soudées à Dimbokro sur le tronc commun Abidjan-Dimbokro.

Il nous est, dès lors, permis d'examiner quelles règles nous devons suivre pour tirer le meilleur parti de nos voies ferrées en vue de la mise en valeur de notre colonie.

Il me faut, tout d'abord, vous demander d'écouter quelques chiffres qui vous démontreront que notre chemin de fer, si court soit-il, a déjà eu une heureuse influence.

Celle-ci est évidemment mesurée par les recettes que l'exploitation a faites. Si je m'en tiens à celles qui résultent du seul trafic commercial, je trouve que les recettes kilométriques ont été :

En 1907	pour 82 km. exploités en moy.	1.100 fr.
En 1908	—	1.600 fr.
En 1909	—	1.850 fr.
En 1910	pour 182 km.	2.940 fr.
En 1911	—	4.000 fr.
En 1912	—	4.360 fr.

J'ajouterai que les recettes des premiers mois de 1913 sont supérieures à celles des mois correspondants de 1912. Depuis 1911, nos recettes commerciales dépassent sensiblement nos dépenses d'exploitation.

On ne peut que se montrer très satisfait de la progression continue de notre trafic.

Et c'est, je crois, alors que nous ne faisons encore que de vivre avec les éléments de trafic tels qu'ils existent dans la Colonie à peine pénétrée, un gage certain de prospérité pour l'avenir.

Évidemment, nous sommes fort loin des recettes données par certains chemins de fer étrangers, nos voisins : Gold Coast et Nigeria par exemple ; mais ce sont là des colonies qui présentent un développement économique beaucoup plus avancé que celui de la Côte-d'Ivoire. Et, plutôt que de nous laisser abattre par la constatation de notre infériorité, nous devons voir dans l'essor remarquable dont bénéficient ces possessions étrangères des possibilités d'affaires très brillantes pour notre pays.

La Côte-d'Or anglaise est-elle d'un climat tellement différent de celui de la Côte-d'Ivoire ? Ses populations sont-elles beaucoup plus denses, ont-elles un génie différent des nôtres ? N'y existe-t-il pas des forêts et des savanes comme chez nous ? Elle a le Mossi au Nord de sa frontière et le Lobi au N.-O., mais cette situation heureuse ne peut-elle pas se modifier à notre profit puisque ces contrées sont nôtres et que nos voies ferrées doivent y aller ? N'avons-nous pas, dans l'Ouest, à l'orée de la forêt, des régions de produits riches ?

Mais jusqu'à aujourd'hui, qu'avons-nous pu faire ? Sous l'énergique impulsion, l'autorité et la clairvoyance de M. le gouverneur Angoulvant, grâce à la valeur de nos troupes qui, dans une tâche ingrate au milieu de difficultés sans nombre, se sont montrées, comme toujours, héroïques et merveilleuses de ténacité et d'endurance, grâce au zèle et au travail continu de nos administrateurs dont l'éloge n'est plus à faire ; grâce, enfin, à l'appui moral et matériel que tous les colons n'ont cessé de prodiguer, nous avons pénétré le pays, forgé une organisation administrative complète, poussé l'ancienne Côte-d'Ivoire des rivages de la mer et des lagunes, où elle était confinée, jusqu'aux provinces les plus reculées que lui assignaient ses frontières administratives. Et à peine a-t-on pu, au milieu de soucis plus immédiats, commencer à coordonner les efforts et déterminer les directives à suivre en vue de donner à la colonie son plein essor économique et commercial.

Ce n'est guère que maintenant que nous pouvons songer véritablement à poursuivre l'œuvre de réalisation ; maintenant que nous ne craignons plus de la voir entravée par des convulsions fâcheuses et que nous possédons, par notre voie ferrée, un moyen de

communication rapide et sûr, entre la mer d'où nous vient tout ce qui nous est nécessaire et l'intérieur où doivent s'élaborer les éléments de notre prospérité future,

Le terrain est préparé pour les semailles, et ce que nous savons déjà de la vitalité de notre pays nous permet d'espérer une ample moisson, pourvu que toutes les énergies soient dirigées vers l'accomplissement d'un programme méthodique et soient harmonieusement ordonnées en vue du rendement maximum.

Les villes

Nous avons, Messieurs, deux voies ferrées. Sur chacune, de distance en distance, au gré des contingences locales et des nécessités administratives ou techniques, nous avons prévu la création de petites agglomérations. Les services administratifs des cercles ou districts, les forces de police ou les brigades, l'assistance médicale et des comptoirs commerciaux y sont installés.

Il faut y trouver tout ce qui est nécessaire à la vie européenne. Le bien-être et le confortable sans lequel, dans ce pays, tout travail est pénible. Autour de la cité européenne, des groupements indigènes doivent naître et tels que les villageois des environs, venant à la ville, puissent y trouver les vivres qu'ils préfèrent, des gens de connaissance et les coutumes qui leur sont chères. Les comptoirs commerciaux étant ravitaillés facilement par la voie ferrée, les indigènes y viendront nécessairement faire leurs achats, y apporter leurs produits et y faire entre eux leurs échanges.

Si vous voulez bien songer à ce qu'est, en France, une petite ville de province, vous apercevrez toute l'analogie qui doit exister entre elle et une des agglomérations que l'on rencontrera sur notre chemin de fer, Agboville, Dimbokro, Bouaké, plus tard Tafiré, Les Gouras, etc., voilà autant de petites villes à perfectionner ou à créer.

J'ai bien souvent entendu dire : « Pourquoi créer pour une période de deux ou trois ans d'affaires des installations définitives qui n'auront plus de raison d'être lorsque le rail les aura dépassées ? » Je suis toujours surpris par cette réflexion. Comment ne vient-il pas à l'idée que ces petites cités doivent marquer notre emprise définitive sur ce pays, où nous ne faisons pas que passer pour l'abandonner ensuite, après l'avoir razié en quelque sorte et dépouillé de toutes les richesses que l'on y peut découvrir en l'abordant.

Il ne faut pas oublier que nous fondons un empire colonial et que nous nous devons d'y faire éclore les fleurs vivaces de la civilisation ; d'y éduquer les indigènes, de les perfectionner, de les relever de la misère morale et physiologique dans laquelle leurs races s'étiolent et sombrent ; d'en tirer par le travail, que nous devons leur apprendre, des éléments constamment renouvelés d'un trafic rémunérateur aussi bien pour nous que pour eux. Pour atteindre ce but, il ne faut pas camper seulement, il faut s'installer et bâtir.

Et puis, enfin, cette conception n'est pas nouvelle. Dans les lagunes, vous avez des centres d'affaires fixes où vous attendez le plus souvent les produits qu'annuellement, à l'époque de la traite, les indigènes vous apportent et où ils viennent se ravitailler. Pourquoi n'en serait-il pas de même le long du rail ? Ne risquerions-nous pas, en opérant autrement, d'avoir des centaines de kilomètres de voie ferrée sans nulle influence locale pour nous lancer à la recherche d'un produit, toujours plus avant, vers des sources plus ou moins bien définies d'ailleurs ?

Les routes et les transports

Nous aurons donc nos petites cités le long de la voie ferrée, assez éloignées les unes des autres pour qu'elles aient une zone d'action bien indépendante. Mais, dans les grands vides que laisse le réseau de l'A.O.F., notamment en Côte-d'Ivoire, il y a des populations, des cultures, des possibilités de trafic. Les richesses naturelles et la densité de la population ne sont pas telles qu'on puisse y pousser des voies ferrées, au moins

pour le moment. Et pourtant, dès maintenant, nous avons besoin de traverser ces vides, soit pour le ravitaillement, soit pour y effectuer des transports commerciaux.

C'est, vous le voyez, le problème des transports et de la route qui se pose. C'est le plus urgent à résoudre car il est à la base de la prospérité de notre colonie.

Actuellement les besoins de notre occupation, de notre administration et de nos affaires exigent que de longues théories de porteurs soient mises en marche, dont le recrutement pèse lourdement sur la population. Et, comme les charges circulent chaque jour plus nombreuses, on voit bien que, très vite, on atteindra le point où toute la mise en valeur de notre domaine sera arrêtée et compromise, les hommes circulant sur les chemins pendant de nombreuses journées au lieu de tenter de développer les cultures autour de leurs villages et de fournir de la main-d'œuvre aux entreprises qui peuvent en nécessiter.

Il est de toute évidence que nous devons tenter de libérer les indigènes de la corvée avilissante du portage, pour les rendre à des travaux plus productifs.

Il y a quelques semaines, M. le gouverneur Angoulvant, que cette situation préoccupe depuis longtemps, a fait tenter un essai de roulage en charge d'un camion automobile, entre Bouaké et Dakaralougou, à 80 kilomètres au nord, sur la route de Korhogo. Sous la conduite magistrale du chauffeur émérite qu'est M. Barthe, nous avons couru la route telle qu'elle se présentait. Il y eut des heurts, des cahots peut-être excessifs, des côtes un peu raides, un sol assez souvent fuyant sous les pneus, des incidents, mais, pourtant, nous avons marché à une vitesse moyenne voisine de 25 kilomètres à l'heure, avec une charge utile supérieure à une tonne. Notre conviction est qu'avec quelques légères modifications aux routes existantes, en construisant d'autre manière les ponts sur les petits cours d'eau, en utilisant les camions automobiles conçus spécialement pour l'usage qu'on veut leur demander et ne pouvant pas faire plus de 15 à 20 kilomètres de vitesse en « quatrième », portant une tonne environ, on pourrait, dès maintenant, assurer des transports par auto.

Et, si vous voulez bien calculer avec moi l'économie de porteurs qui en résultera, vous verrez qu'il faut tout tenter pour les organiser. Un camion d'une tonne dans une journée de 6 à 7 heures de marche fera 75 kilomètres environ, soit trois étapes, et portera en moyenne 35 charges. Il aurait fallu un groupe de 35 porteurs marchant pendant trois jours, pour accomplir le même travail et avec un retard de deux jours dans le transport.

Évidemment, l'organisation de ces transports sera onéreuse. Il y faudra employer un assez grand nombre de voitures, afin qu'on puisse en avoir en réserve en cas de réparation ; il y faudra consacrer un personnel idoine et posséder des moyens de réparation. Mais devant l'importance du résultat à atteindre, il ne faut pas hésiter.

Dans chacun des centres d'affaires que l'on rencontrera le long du chemin de fer, je vois très bien toute une flotte de cars automobiles rayonnant pour aller dans les villages voisins chercher des produits et pousser même plus loin, comme sur des chemins de grande communication, pour assurer des transports réguliers à longue distance. Généralement, le railway aura dans les centres des ateliers suffisamment outillés pour les réparations des voitures et, si un dépôt de celles-ci est créé avec un personnel spécial de conduite et d'entretien, on ne voit pas pourquoi l'organisation ne serait pas viable.

Un service régulier des transports à grande distance avec horaires et tableaux de marche, tarifs et conditions de transports bien étudiés, utilisables aussi bien pour les transports administratifs que pour le commerce, viendrait ainsi très heureusement augmenter la zone d'action de notre railway. Enfin, chaque comptoir commercial, dans les centres d'affaires, pourrait individuellement, avec un ou plusieurs camions, collecter tout le trafic local à petite distance dans les groupements indigènes voisins.

Mais pour que tout ceci passe de la théorie à la pratique, il faut des routes accessibles aux autos. On peut, je crois, les construire assez simplement et économiquement. Il ne faudra pas avoir trop le souci d'employer les faibles déclivités :

mieux vaut, pour grimper les côtes, un moteur plus puissant qui, de toute façon, sera toujours nécessaire pour sortir à un moment donné d'un mauvais pas.

Moyennant un peu d'attention dans le tracé et en consentant à parcourir un peu plus de chemin, on évitera les gros terrassements. Les ouvrages d'art seront naturellement traités avec simplicité, mais de manière à donner toute sécurité au passage de l'auto en charge, conduite par un chauffeur malhabile.

Où et dans quelles directions devra-t-on créer des routes ? Tout d'abord, autour de chaque centre d'affaires, une étoile de routes devra se développer logiquement au fur et à mesure des besoins.

Puis il restera à déterminer les chemins que j'ai appelés « de grande communication ». Pour ceux-ci j'opérerai comme il suit.

Je prendrai une carte de la Côte-d'Ivoire et de l'A. O. F. Avec des cercles rouges, dont la grandeur serait représentative de la densité de la population, je marquerai la place des cantons ou districts. Avec des hachures vertes plus ou moins serrées, je mettrai en évidence les terrains susceptibles de donner des produits à rendement commercial. Puis je tracerai en traits noirs les chemins de fer avec les stations où se créeront des centres d'affaires. Je n'oublierai pas de tracer les lignes suivies par le trafic caravanier actuel, en discutant toutefois leur valeur et la possibilité de leur maintien dans l'avenir. N'estimez-vous pas que de cette carte polychrome, qui parlera aux yeux, ne résultera pas presque immédiatement le tracé des routes, pour les transports à grande distance ? On les classerait, ces routes, par ordre d'importance et, sans plus tarder, on pourrait en entreprendre la réalisation en les traitant d'une manière définitive.

Mais ceci suppose que nos chemins de fer soient construits et, d'ici là, telle ligne de ravitaillement surmenant les porteurs, exige sans délai le transport mécanique, alors que, dans l'avenir, cette ligne ne sera probablement plus suivie quand le rail atteindra certains des points qu'elle dessert. Eh bien, pour ces routes répondant à un besoin momentané, je me contenterais du système actuel de route seulement approprié à l'auto et où l'on ne construirait que des ouvrages d'art très provisoires, à surveiller et peut-être à refaire chaque année.

La dépense serait faible et l'effort ne dépasserait pas celui que les commandants des cercles sont appelés à fournir déjà maintenant.

Les produits

Voici, allez-vous me dire, de beaux rêves ! mais combien la réalité est loin ! Qu'avons-nous à faire de villes nouvelles, de routes ou de transports automobiles dans un pays où nous ne trouverons rien, ou fort peu de choses, en dehors des produits qui ne font que le traverser et venant de sources plus lointaines ! J'entends bien, et il est évident que si, dans l'avenir, les affaires ne doivent toujours porter que sur les caoutchoucs, la noix de cola, quelques rares pointes d'ivoire, quelques peaux et le bétail... j'ai nommé tout ce qui s'exporte de Bouaké ou de Dimbokro pour le moment, il n'est peut-être pas utile de perfectionner beaucoup ce qui existe et les centres d'affaires sont déjà assez nombreux, trop nombreux peut-être.

Mais j'espère bien que nous aurons d'autres produits du crû et des moyens plus perfectionnés de tirer parti de ceux qui existent. Veuillez bien y réfléchir, c'est une question vitale pour notre colonie et pour beaucoup de provinces de l'A. O. F.

Dans la forêt, le bois a, jusqu'ici, été l'élément de trafic le plus sérieux à la descente, mais il devient de plus en plus difficile de l'exploiter par les moyens rudimentaires maintenant employés ; il faut des voies ferrées secondaires aboutissant à la voie de un mètre pour aller toujours chercher plus loin les essences exportables. Je suis heureux de signaler qu'une entreprise de ce genre est en voie d'organisation, depuis le début de l'année, aux environs du kilomètre 55.

Les indigènes nous donneront quelques palmistes, non seulement au voisinage de la Lagune, mais aussi, assez loin dans l'intérieur ; à Agboville, la traite de ce produit est déjà intéressante.

Des affaires sont à traiter avec le caoutchouc et la noix de cola tout le long de notre traversée forestière.

Mais ceci n'est rien en regard de ce qui devrait être.

La Gold Coast a exporté en 1911 près de 40.000 tonnes de cacao valant sur place bien près de cinquante millions. Pourquoi ne tenterions-nous pas de poursuivre avec ardeur les essais de cette culture déjà amorcée chez nous, en beaucoup de points ? La situation des deux régions est très analogue et je ne vois pas pourquoi nous ne réussirions pas comme nos voisins. Et les chiffres que j'ai cités sont, sur ce point, extrêmement suggestifs !

Dans le Baoulé et les provinces voisines, nous n'avons que des espérances. C'est là surtout que nous devons poursuivre inlassablement la création d'éléments de trafic, sans quoi il n'est pas utile d'y pousser nos voies ferrées. Il nous faut y découvrir ou y faire naître des produits annuellement renouvelables, ne demandant pas de précaution ni de culture spéciale, à grand rendement, et toujours certains d'avoir un écoulement sur les marchés d'Europe. Le riz et le coton viennent tout de suite à l'esprit, car des résultats déjà acquis montrent la possibilité de ces cultures ; mais ces produits exigent une préparation mécanique avant qu'ils ne soient mis sous forme marchande : décorticage pour le riz, égrenage et pressage en balle pour le coton ; ils nécessitent de petites usines sur place et cette circonstance rendra ces produits monopolisés, dans une certaine mesure, par les dites usines qui traiteront directement avec le producteur. Il faut donc découvrir des produits du crû tels que toutes les maisons de commerce puissent les recevoir sans préparations autres que celles que l'indigène, avec ses seuls moyens, peut obtenir.

En face du besoin considérable des matières grasses sur tous les marchés, il paraît rationnel de rechercher de ce côté la culture intensive à créer dans nos contrées si heureusement placées sous un climat alternativement sec et humide mais sans excès d'aucun côté. Rappelons-nous que les arachides font la fortune du Sénégal, de la Gambie, de la Casamance, de l'Inde ; que la Soya s'exporte par millions de tonnes de la Mandchourie. On a constaté à Sierra Leone que le sésame donne déjà des résultats fort intéressants ; pourquoi ne tenterait-on pas ici de développer cette culture qui est déjà connue des indigènes ?

Dans les provinces soudanaises, le karité, qui fait, sur d'autres chemins de fer, l'objet de transports importants, doit être au premier plan de nos préoccupations culturelles.

Et combien d'autres produits ne pourrait-on pas découvrir si l'étude pratique était poussée avec une sage régularité et un grand esprit de suite ?

On m'objectera qu'à cette distance de la tête de ligne, les produits pauvres que je viens d'énumérer — riz, coton, graines, etc. — ne pourront plus supporter les frais de transport. Je répondrai que rien n'empêche de baisser les tarifs et cela sera d'autant plus facile que les transports porteront sur un tonnage plus considérable. Assurez-moi quarante ou cinquante mille tonnes de graines à la descente et je pourrai proposer des tarifs satisfaisants !

Quoi que l'on choisisse, il faut aviser : la nécessité de chercher de nouveaux produits devient chaque jour plus urgente et c'est dans l'agriculture que nos colonies de l'Afrique Occidentale, qui ne se prêtent pas au développement d'une vie industrielle complète faute de houille noire ou blanche, trouveront la prospérité et leur développement rationnel et non plus dans le commerce de quelques produits riches qui disparaissent d'ailleurs rapidement.

Je m'arrête, j'ai trop longtemps abusé de votre attention. Et puis, je suis peut-être un peu sorti de mon rôle et de ma compétence de technicien. Mais je n'ai pu oublier que je n'étais pas seulement constructeur de remblais, de ponts, poseur de voie et bâtisseur de

gares. N'ai-je pas aussi à charge de plier le mouvement de nos trains aux besoins du trafic ? Et n'ai-je pas mon attention sollicitée ainsi sur les marchandises et les produits que nos wagons transportent ? Je ne vous cèlerai pas que, lorsque je vois revenir du terminus nos trains descendants avec seulement quelques véhicules chargés, j'ai des regrets. Et vous me pardonnerez de m'être égaré dans la recherche des moyens propres à remédier à cette situation.

Monsieur le gouverneur général,

En décembre 1903, j'ai eu l'insigne honneur de donner le premier coup de pioche au chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, après avoir, en 1898-99, participé à ses premières études. C'est dire que je l'ai vu sortir des conceptions un peu nébuleuses du début, prendre forme, se dégager peu à peu, naître et grandir jusqu'au point où il est aujourd'hui.

Telle qu'elle est, cette œuvre n'est point parfaite, elle a besoin de perfectionnements incessants, mais je puis vous assurer qu'elle représente une somme d'énergie considérable fournie par tous ceux qui y ont travaillé. Mes prédécesseurs et moi n'aurions jamais pu la mener à bien si nous n'avions pas trouvé, parmi les officiers du génie, de l'artillerie ou le personnel de santé, et, surtout, parmi les sous-officiers du génie en même temps que dans le personnel civil technique, la collaboration la plus dévouée et la plus étroite, à laquelle je rends publiquement hommage. Mais il a fallu plus encore : nous avons dû compter sur l'appui puissant et bienveillant de l'Administration à tous les degrés de la hiérarchie et je ne trouve pas de termes assez chaleureux pour remercier M. le gouverneur Angoulvant de l'assistance qu'il nous a prodiguée et des marques de confiance qu'il nous a données.

Enfin, les conseils éclairés et l'amicale sympathie des commerçants de la colonie ne nous ont jamais manqués : ils ont été pour nous une des meilleures raisons de nos succès et je suis heureux de leur en exprimer ici ma reconnaissance. À ce titre, notre chemin de fer apparaît comme le résultat d'une étroite collaboration entre tous ceux qui avaient à cœur de le voir se développer pour le plus grand bien de la Côte-d'Ivoire et qui, en outre, avaient le souci de voir notre jeune colonie se mettre au niveau de ses sœurs aînées dans le groupe de l'A. O. F.

Monsieur le gouverneur général, vous avez toujours apporté une extrême bienveillance dans l'examen des questions relatives à notre chemin de fer. Elle s'est particulièrement manifestée lorsque vous nous avez attribué, dans les fonds du nouvel emprunt, une large dotation pour poursuivre l'œuvre entreprise. Je puis vous assurer respectueusement et de tout mon cœur, au nom de tous mes collaborateurs et en mon nom propre que, comme par le passé, nous apporterons dans l'accomplissement des tâches nouvelles qui vont nous incomber, le même esprit de dévouement, de travail, d'abnégation que vous avez bien voulu apprécier de façon si flatteuse pour nous, à diverses reprises. Et ce sera une de nos fiertés d'avoir, sous votre haute direction, contribué à faire plus belle et plus grande l'œuvre coloniale de la troisième République.

Monsieur le député,

Mieux qu'un autre, vous avez pu suivre les progrès de la Côte-d'Ivoire, dont vous êtes, depuis si longtemps, le délégué. La manifestation d'aujourd'hui — à laquelle nous sommes si heureux de vous voir participer — vous permet de mesurer le chemin parcouru. Votre sollicitude nous a toujours été acquise et ce m'est un devoir bien doux de le constater. Les éloges et l'expression si vibrante de votre sympathie, que vous avez déjà exprimés, me sont allés au cœur. Le commandant Thomasset vous en est profondément reconnaissant et le directeur du chemin de fer a été heureux de les recevoir parce qu'il y a trouvé l'expression de vos sentiments vis-à-vis de tout son personnel et la marque de haute estime en laquelle vous le tenez. Il vous en remercie aujourd'hui par ma bouche, Monsieur le député, et je puis vous assurer que les

compliments que vous lui avez décernés l'inciteront à continuer à les mériter avec plus de force encore dans l'avenir.

Je désire, Monsieur le député, que vous emportiez de votre court voyage parmi nous et de cette solennité le souvenir net et précis que nous travaillons tous ici avec le désir de voir briller au front de notre France l'auréole toujours plus éclatante d'une gloire épandant sur le monde entier son splendide et pur rayonnement.

DISCOURS DE M. OSTENCH

M. OSTENCH, représentant de la presse locale, prend ensuite la parole pour féliciter, en termes très heureux, le gouverneur de la Côte-d'Ivoire et le commandant Thomasset de l'œuvre grandiose qu'ils ont poursuivie pour le plus grand développement du commerce et de l'industrie.

DISCOURS DE M. ERBÉ

M. ERBÉ, membre du conseil d'administration de la Colonie, formule le vœu que l'administration apporte au développement économique des régions traversées une attention particulière pour procurer aux populations indigènes, si laborieuses, un élément d'échange entre les produits agricoles d'exportation et les marchandises métropolitaines de consommation.

DISCOURS DE M. GOUDARD, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

M. GOUDARD, président de la chambre de commerce de Grand-Bassam, parle à son tour :

Monsieur le gouverneur général, Monsieur le délégué, Monsieur le gouverneur, Mesdames, Messieurs,

Le rail vient enfin de franchir la seconde grande étape de sa course vers le cœur de notre bel empire africain où nous avons le devoir de porter la civilisation et la prospérité. Et, Messieurs, si mes éphémères fonctions me valent le grand honneur de prendre aujourd'hui la parole, au nom du Commerce, honneur dont je sens tout le prix, je crains d'être inférieur à ma tâche et de ne pas savoir dire comme il conviendrait les efforts et le mérite de ceux qui furent les artisans de la belle œuvre dont nous fêtons à cette heure l'achèvement.

Mais tout d'abord, et quelque crainte que j'éprouve d'assombrir cette fin de journée qui fut toute de joie, qu'il me soit permis d'accomplir un pieux devoir.

Messieurs, dans la belle carrière de soldat où chacun souhaite le risque, certains tombent frappés en pleine exaltation guerrière, dans l'enivrante mêlée des batailles et leur mort, si elle endeuille des êtres aimés, est-elle du moins nimbée d'une sorte de glorieuse auréole. Mais dans l'arme du Génie, chefs et soldats sont de savants et modestes ouvriers qui peinent âprement dans notre brousse africaine et meurent en héros obscurs.

Eux aussi, cependant, ont droit à leur heure de gloire, et, Messieurs, nous devons saluer du fond du cœur, dans un sentiment de respectueuse admiration, la mémoire des braves gens, des bons Français qui se sont sacrifiés avec abnégation, nous donnant leurs belles années de jeunesse et leur vie.

Que ceux qui les pleurent soient fiers, et puisse, par delà les mers, l'hommage de notre affliction sincère leur être une consolation.

En cet endroit de ma modeste harangue où, après avoir adressé un reconnaissant souvenir aux absents, il me faut louer ceux qui, plus heureux, peuvent contempler le fruit de leur travail, je me sens quelque peu perplexe. Tant de mérites divers se sont, en effet, manifestés, que j'ai toutes les chances de me montrer fâcheusement incomplet si je commets l'imprudence de tenter la moindre énumération.

D'un autre côté, je cours le risque grave de mal traduire les sentiments de tous ou encore, et c'est le danger le plus certain, de blesser la modestie de ceux que nous fêtons aujourd'hui.

Que l'on comprenne donc mon embarras et que l'on m'excuse si j'adresse simplement l'expression de notre vive et sincère gratitude à tous ceux qui, dans des sphères différentes, ont eu leur part de collaboration dans l'accomplissement de ce gigantesque effort et si je salue seulement, avec une patriotique et sincère émotion, l'arme d'élite qui, modestement et sans vain tapage, a poursuivi sa tâche ingrate, insoucieuse de la maladie, dédaigneuse des dangers.



Pont du Nzi

Et cependant, Messieurs, parmi tant d'hommes éminents auxquels nous sommes redevables de cette œuvre grandiose, trois figures se détachent en force, car elles symbolisent et résument des mérites différents qui se complètent de façon merveilleuse. Chez les premiers, c'est l'habileté, l'énergie tenace qui sait arracher lambeau par lambeau les indispensables moyens d'action. Chez le dernier, c'est l'effort savant, la puissante faculté d'organisation, c'est le labeur incessant qui sait, quelle que soit la difficulté de l'heure, conserver toujours une forme aimable et souriante.

Est-il vraiment besoin, de citer ces trois noms que chacun a sur les lèvres, et dois-je, Messieurs, vous convier à acclamer MM. le gouverneur général Ponty, le gouverneur Angoulvant et celui pour lequel nous souhaitons une récompense digne de son mérite, le sympathique commandant Thomasset.

Messieurs,

J'ai dit au cours de cette allocution que le rail venait de franchir la seconde étape de son parcours, étape importante puisqu'elle marque le commencement de la pénétration dans les régions soudanaises, si différentes de la zone côtière. Mais le magnifique effort déjà fourni en réclame d'autres auxquels sont liées les destinées économiques de notre Colonie. Car, Messieurs, l'avenir de notre voie ferrée est certain et magnifique, et ceux qui lui font échec parce qu'ils en craignent l'essor, nous en fournissent une preuve de plus.

Mais, je sais parler, ici, devant un auditoire averti et pénétré de ces vérités, et point n'est besoin de rappeler que le seul examen d'une carte, démontre que la Côte-d'Ivoire est le débouché naturel, obligé, des contrées de la boucle du Niger entre Beyla et Ouagadougou, et que l'embranchement vers Daloa drainera les produits des riches régions qu'ont récemment ouvertes au commerce la valeur de nos troupes.

Aussi l'avancement de la ligne est-il une impérieuse nécessité qui exige que les volontés s'unissent étroitement et que chacun se mette à la tâche qui lui est assignée par la fonction qu'il occupe.

Monsieur le gouverneur général, il serait injurieux et ingrat de réclamer votre concours. Nous n'ignorons pas avec quelle autorité vous soutenez l'emprunt que certains dénigrent ou combattent et nous savons pouvoir compter sur votre énergie. Nous avons aussi la certitude que vous emporterez l'impression que la « perle des Colonies du Groupe », pour citer votre propre expression, mérite que la quote-part de 50 millions qui lui avait été primitivement attribuée, reste entière. Monsieur le gouverneur général, nous nous permettons encore d'insister dans ce sens d'une manière pressante, en vous priant de nous donner, en cette occasion, une nouvelle preuve de la bienveillante sollicitude que vous n'avez cessé de nous témoigner, sollicitude dont nous vous sommes infiniment reconnaissants.

Monsieur le délégué, nous savons votre dévouement à notre cause, et puisque vous avez à votre disposition la tribune du Parlement où votre voix autorisée a su et saura se faire écouter, ayant à soutenir une cause juste, votre devoir est de vous dresser devant ceux qui entreprennent de faire échouer cet emprunt d'où dépend la vie future de la Colonie que vous représentez.

Vous en avez, d'ailleurs, pris spontanément l'engagement et nous savons que lorsque les grands intérêts de la Colonie sont en jeu, vous ne marchandez pas vos peines et votre influence. Le passé nous répond de l'avenir, et c'est de grand cœur que nous vous faisons confiance.

M. le gouverneur, vous avez déjà beaucoup fait pour la Côte-d'Ivoire, mais l'œuvre qu'il vous reste à accomplir n'est pas la moins ardue, car c'est à vous qu'incombe la lourde mission de développer les éléments du trafic du tronçon actuel et de préparer un aliment à la voie future.

Mais vous avez la bonne fortune d'être à la tête d'une Colonie qui, si elle est malheureusement trop pauvre en habitants, notamment dans la région du littoral, possède du moins une merveilleuse aptitude à produire ce que la nature a refusé à certaines de ses voisines.

Cette pénurie de main-d'œuvre que j'ai déplorée, cause originelle de bien des difficultés et qui entrave un essor économique plus rapide de notre beau pays, n'est cependant pas sans remède et il nous semble possible d'en atténuer les effets. Il suffirait, pensons-nous, d'attirer vers le Sud les travailleurs de régions à population plus dense, en veillant, cependant, à ce qu'ils restent groupés et résistent ainsi à l'absorption par les éléments autochtones.

Mais il serait d'abord indispensable que le Mossi, ce réservoir d'hommes où s'alimente fructueusement la Gold-Coast, soit mis en relations directes avec la Côte-d'Ivoire et que disparaisse la dangereuse barrière que forment actuellement les peuplades du Lobi restées sauvages et inhospitalières. Il y aurait aussi avantage à faciliter, dans certaines conditions de contrôle, l'établissement définitif de races

étrangères laborieuses, qui se trouvent trop à l'étroit dans leur pays d'origine et pourraient nous apporter l'appoint de leur activité.

Enfin, il est un but que nous avons l'impérieux devoir de poursuivre sans défaillance, si nous voulons éviter la crise imminente qui nous menace : c'est le développement de l'Agriculture qui, seule, procurera à l'indigène des ressources régulières et multipliera les foyers d'activité commerciale. Car nous devons le proclamer bien haut, Messieurs, si favorables que puissent être les apparences, jamais la prospérité de la Côte-d'Ivoire ne pourra être considérée comme définitivement assise tant que chaque agglomération ne sera pas à même de vivre de sa vie propre.

Comme mesure parallèle indispensable à ce développement, nous voyons la création, sagement progressive, de quelques bonnes voies carrossables, peu nombreuses, mais bien établies et dont le tracé aura été, au préalable, mûrement étudié. Elles constitueront comme une sorte de prolongement du rail vers des régions dont les possibilités de trafic ne justifieraient pas l'établissement d'une voie ferrée.

Ainsi, de chaque région, afflueront les produits du sol vers notre chemin de fer dont le trafic se trouvera assuré par leur transport et celui des marchandises d'échange, et la Côte-d'Ivoire entrera à ce moment dans l'ère de prospérité définitive que nous lui souhaitons tous ici.

Nous savons d'ailleurs, Monsieur le gouverneur, être en parfaite communion d'idées avec vous sur ces points. Nous rendons un hommage mérité aux efforts, qu'avec l'aide de vos dévoués collaborateurs, vous avez accomplis, efforts que couronnent déjà d'encourageants succès, et nous saisissons encore une fois l'occasion qui nous est offerte de vous en remercier bien sincèrement. Soyez certain que dans cet ordre d'idées, vous nous trouverez toujours à vos côtés pour vous soutenir et vous encourager. Faites donc hardiment état de nous dans ce but.

Mon Commandant, j'aurais passé sous silence la tâche qui incombe à votre Service, si j'avais pu résister au plaisir de dire encore que nous savons pouvoir compter sur vous et l'admirable phalange que vous dirigez. Vous êtes, Messieurs, de prestigieux ouvriers qui ne demandez que de la matière pour créer des chefs-d'œuvre.

DISCOURS de M. LE GOUVERNEUR ANGOULVANT

DISCOURS de M. LE DÉPUTÉ LE HÉRISSE DÉLÉGUÉ DE LA COTE-D'IVOIRE

Messieurs,

Voici enfin réalisée l'œuvre de pénétration pacifique que nous rêvions depuis vingt ans.

Surmontant des difficultés inouïes, bravant des dangers sans nombre, ne reculant ni devant des populations sauvages ni devant un climat meurtrier, une poignée de Français a brisé la barrière immense de la forêt tropicale, mettant désormais en relations constantes les populations maritimes et celles des vastes régions soudanaises. Un trait de fer de 300 kilomètres réunit les races les plus diverses de notre empire africain, va consolider la puissance française, transformer en l'améliorant la situation économique de la plus belle, de la plus riche parmi les colonies du groupe de l'Afrique occidentale française.

Ma joie est grande, Messieurs, d'assister aujourd'hui à ces fêtes d'inauguration, et le délégué de la Côte-d'Ivoire est heureux de pouvoir apporter le témoignage public de sa reconnaissance et de son admiration à tous ceux, grands et petits, gouverneur général, gouverneur, officiers, administrateurs, employés et ouvriers, qui furent les artisans de cette audacieuse entreprise.

Et, après avoir salué le gouverneur de l'A.O.F. et le lieutenant-gouverneur de la Côte-d'Ivoire, qui en furent les grands directeurs, je m'incline bien affectueusement devant l'officier intrépide qui, depuis cinq années, en fut l'agent d'exécution.

Ingénieur aussi brillant que modeste, soldat aussi discipliné que vaillant, dont la correction impeccable ne se dément jamais, M. le commandant Thomasset ne compte que des admirateurs, et c'est de tout cœur que nous souhaitons le voir continuer ici une carrière qui s'annonce comme devant être particulièrement brillante pour lui et utile pour la nation.

Pour vous, Messieurs, qui avez vu à l'œuvre ceux qui ont mené à bien l'exécution du chemin de fer, vous n'ignorez ni les difficultés qu'il leur fallut surmonter ni les dangers nombreux qu'ils eurent à courir.

Vous avez encore présents à la mémoire les terribles soulèvements dans lesquels eut sombré l'entreprise elle-même, si, à sa tête, n'avaient été placés les hommes d'énergie, de courage et de volonté qui ont forcé l'admiration de tous.

L'émotion que nous ressentîmes en France en apprenant l'événement d'Agboville fut profonde, je vous assure. Et, lorsque nous parvinrent des nouvelles rassurantes, nous ne pûmes que nous réjouir de voir enfin employer la manière forte sans laquelle nous aurions été réduits, longtemps encore, à une occupation précaire du territoire de la Côte-d'Ivoire.

Ce sera l'honneur de M. le gouverneur général Ponty de l'avoir compris et d'avoir autorisé son lieutenant-gouverneur à recourir aux seuls moyens pouvant assurer rapidement la pacification.

Ce sera l'honneur de la carrière de M. le gouverneur Angoulvant d'avoir osé, en ces circonstances difficiles, prendre sans hésitation ses responsabilités ; d'avoir su, par sa volonté tenace et son indomptable énergie, imposer rapidement à ses subordonnés des directives qui ont doté la Côte-d'Ivoire de cette paix française que tout le monde peut aujourd'hui constater, qui vont permettre l'exploitation régulière et méthodique des riches produits du sol, et grâce auxquelles ont pu déjà se créer dans la Colonie ces vastes établissements industriels qui, économiquement, vont à bref délai la transformer.

Mais, Messieurs, en ce grand jour de fête coloniale, il est juste, il est bon, il est nécessaire de faire un retour en arrière et de payer le tribut d'hommage à ceux qui, à la Côte-d'Ivoire, ont peiné et lutté pour la France au cours du quart de siècle qui vient de s'écouler.

Mil huit cent quatre-vingt huit ! Il me semble que c'était hier, je venais d'entrer au Parlement et je me souviens avec quelle émotion nous apprenions les explorations hardies de Treich-Laplène et de Binger.

Jamais je n'oublierai l'émotion patriotique que je ressentis lorsque j'assistai à la réception du jeune officier d'infanterie de marine qui, à travers la boucle du Niger, venait d'atteindre Bassam en passant une série de traités avec les chefs indigènes du bassin de la Comoé. C'est de cette époque que date mon affection toute particulière pour le premier gouverneur de la Côte-d'Ivoire. C'est de cette époque, je puis le dire, que je me considérai comme lié à cette belle Colonie qui, depuis, par cinq élections successives, a bien voulu m'honorer de sa confiance.

Depuis lors, rien de ce qui intéressa la Côte-d'Ivoire ne peut me laisser indifférent.

J'ai vu à l'œuvre tous ceux qui ont apporté leur pierre au bel édifice que nous pouvons admirer : les Mouttet, les Roberdeau, les Clozel qui furent les gouverneurs d'hier ; les Arago, les Quiquerez, les Armand, les Tavernost, les Voituret, les Hostains, les d'Ollone, les Nebout, les Monteil, les Marchand, les Mangin, et tant d'autres qui, isolés ou par groupe, s'élançèrent à la conquête de la forêt tropicale ; si leurs méthodes d'action furent différentes, tous ont droit à notre admiration et à la reconnaissance de la nation.

Mais, Messieurs, si légitime que soit notre orgueil, si fiers que nous puissions être de l'œuvre accomplie dans le passé, nous avons le devoir d'envisager dès aujourd'hui

l'avenir et de faire tous nos efforts pour compléter et pousser à fond la tâche entreprise par nos aînés.

Dans le remarquable discours qu'il vient de prononcer, M. le président de la chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire, mon excellent ami M. Goudard, m'a demandé de me dresser devant ceux qui entreprendraient de faire échouer l'emprunt soumis actuellement aux délibérations du Parlement et dont dépend la vie future de la Colonie. Ai-je besoin de dire que le Commerce et l'Administration peuvent compter sur mon concours le plus dévoué et le plus absolu. Ma conviction profonde est que l'emprunt de 150 millions sera voté à bref délai et, si cela est nécessaire, vous pouvez compter que je ferai tout ce qui dépendra de moi pour vaincre certaines apathies regrettables et faire disparaître certaines hésitations. Prolongement de la voie ferrée vers le nord-est, construction d'un embranchement vers Daloa, amélioration de l'embouchure de la Comoé, établissement à Grand-Bassam de l'avant-port de la Colonie, tel est le programme de demain que, d'accord avec mes amis MM. le gouverneur général et le gouverneur de la Colonie, mes efforts tendront à réaliser.

Ayez confiance, Messieurs, dans votre vieux délégué ; il a à cœur de payer la dette de reconnaissance qu'il a contractée vis-à-vis de vous.

C'est dans ces sentiments, Messieurs, que je lève mon verre en vous demandant de boire avec moi à la Côte-d'Ivoire, à la République et à notre douce France, notre mère à tous.

Vive la République !

Je ne veux pas m'asseoir sans porter un toast qui est, j'en suis certain, au cœur de chacun d'entre vous : je veux boire aux femmes françaises qui assistent à cette fête et qui n'ont pas craint de s'imposer les fatigues d'un dur voyage pour venir fêter la Côte-d'Ivoire, prolongement de la mère patrie. Vous êtes vous aussi, Mesdames, les meilleurs parmi les agents de notre civilisation à la Côte-d'Afrique. Grâce à vous, notre Côte est chaque jour plus connue et plus appréciée. Merci de votre précieuse collaboration.

En levant mon verre à la charmante et exquise Madame Ponty, la première des dames françaises africaines, c'est à vous toutes, Mesdames, que je veux boire en vous adressant très respectueusement mes vœux de santé, de bonheur et de joie.

DISCOURS DE M. LE GOUVERNEUR GENERAL WILLIAM PONTY

Messieurs,

Je suis profondément reconnaissant à mon ami M. le gouverneur Angoulvant d'avoir insisté près de moi pour venir, avec votre excellent délégué, M. Le Hérisse, présider aux belles fêtes que vous donnez à l'occasion de l'arrivée du rail à Bouaké.

C'est que, dans cette circonstance, il ne s'agit pas seulement d'une banale inauguration de chemin de fer, d'une ouverture de gare ordinaire, l'arrivée de la locomotive à Bouaké a pour nous une tout autre signification. C'est la jonction de deux territoires africains enfin assurée, c'est un champ nouveau ouvert à l'activité de tout le commerce de la Côte-d'Ivoire, vers ces pays soudanais qui ne demandent qu'à prospérer et qui, jusqu'à ce jour, en raison des difficultés de transport, ne pouvaient, trafiquer que des produits très riches, c'est l'ouverture des pays de la Boucle du Niger à une ère de prospérité jusqu'alors inconnue.

C'est le rêve de notre grand ami Binger, aujourd'hui réalisé. Avec quelle foi, avec quelle conscience ne l'a-t-il pas poursuivi ? Vous tous qui l'avez intimement connu, l'avez entendu en parler, le savez comme moi. Aussi, notre pensée dans ce jour doit-elle aller vers lui, qui fut, j'ose le dire, le père de la Côte-d'Ivoire.

Relier nos pays du centre nigérien à la Côte était, certes, depuis longtemps, la pensée de chacun de ceux qui comprenaient et savaient aimer ces admirables pays.

Les colonels Archinard et Humbert, lorsqu'ils franchirent le Niger, n'avaient pas seulement l'idée de châtier Samory. ils voulaient aussi chercher une voie vers la mer.

Rappellerai-je que lorsque, pour la première fois, notre camarade le capitaine Marchand vint à la Côte-d'Ivoire avec le capitaine Manet, son but était précisément de rechercher une voie de pénétration naturelle vers Sikasso et Bobo-Dioulasso. On eut souvent bien des espoirs et aussi bien des désillusions ! Il semble, comme l'a dit mon éminent prédécesseur, que la nature ait voulu défendre l'accès de l'intérieur de l'Afrique à ceux qui venaient de la côte.

Mais voilà aujourd'hui que le double rail unit le Soudan à la Côte — c'est œuvre faite ! Ne nous le dissimulons pas, Messieurs, c'est là un événement considérable.

Seize ans après la conquête assurée par les soldats venus du Nord dans une merveilleuse chevauchée, le sifflet strident de la locomotive vient de se faire entendre sur le plateau de Bouaké.

Les rêves d'antan sont aujourd'hui réalisés. Mais au prix de quels efforts ! Car l'œuvre est colossale et il fallait un homme de foi pour l'accomplir. Cet homme, nos colonies eurent la bonne fortune de l'avoir à leur tête pendant six ans. Ce fut, en effet, M. Roume qui, en créant l'Afrique Occidentale française, en groupant ses colonies en une véritable fédération, voulut nous fournir le moyen financier propre à nous donner toutes les ressources propres à exécuter les grands travaux nécessaires au développement économique. Alors, les emprunts se succédèrent, permettant de poursuivre notre mise en valeur du pays, et, en ce moment même, suivant cet exemple, nous attendons les décisions du Parlement pour pousser plus avant le réseau de nos voies ferrées, dont j'ai établi le plan d'ensemble dans les conditions qui me paraissent le mieux répondre aux désirs de tous ceux qui s'intéressent à notre Colonie, eu qui, j'en suis convaincu, ne peuvent être modifiés.

Nous n'avons et nous n'aurons qu'un but : poursuivre cette œuvre résolument ; achever ce réseau général, qui donnera la richesse à toutes nos provinces, assurera la vie à tous nos indigènes chaque jour plus désireux de travailler.

C'est, d'ailleurs, au milieu de la paix française que le train nous a amené à Bouaké. Qui aurait osé croire à de tels résultats, Messieurs, quand, il y a trois ans, je montais avec le gouverneur Angoulvant dans le train blindé qui nous amenait à travers un pays révolté jusqu'à Dimbokro. L'heure était pénible, nous ne savions ce que nous réservait le lendemain. Et c'est alors que j'élabore avec vous, mon cher gouverneur, ce plan de pacification qui devait si bien vous réussir. J'avais demandé au Département un délai de cinq ans pour le réaliser, et voilà qu'au bout de trois ans, c'est chose faite.

Nous sommes, aujourd'hui, à Bouaké, au cœur de ce pays Baoulé si redouté, et nous constatons chez tous les indigènes Baoulés, comme chez les autres, si nombreux, venus de loin, au nombre de près de 15.000, une confiance, une gaieté, un désir de nous approcher qui affirment mieux que toute autre démonstration que les rêves de guerre sont bien loin aujourd'hui.

Des dispensaires, des écoles, des fermes-écoles sortent de terre ; on cultive, on travaille. et partout l'indigène est encouragé par nos administrateurs qui s'ingénient à les seconder, à leur donner des enseignements, à rechercher même l'écoulement de leurs produits.

Voilà, Messieurs les administrateurs, de l'excellente politique indigène. Je ne saurais assez vous encourager à la suivre. Vous poursuivez là une œuvre de relèvement moral des indigènes qui est des plus nobles. Vous voulez faire de vos administrés des hommes, au vrai sens élevé du mot. Je vous en félicite et je vous en remercie avec émotion.

Vous aussi, Messieurs les colons, qui avez quitté vos comptoirs de la Côte pour venir dans l'intérieur, vous devez apprécier comme moi les méthodes de nos jeunes fonctionnaires. C'est que vous aussi vous avez votre rôle très important dans la politique économique que nous poursuivons.

Nous ne pouvons et nous ne devons agir qu'en étroite collaboration. Votre venue ici, les établissements que vous avez édifiés si rapidement, les efforts industriels que vous tentez et que j'ai constatés ce matin le prouvent.

Je vous avais demandé votre confiance pour l'administration de mon ami Angoulvant, vous m'avez prouvé que vous l'aviez donnée sans compter ; je vous en remercie. Certes, je sais bien qu'on n'osait guère nous croire, que vous nous traitiez volontiers d'utopistes ; vous avez essayé, vous semblez convaincus aujourd'hui, et pourtant, ce n'est que le début de vos surprises ; le rail, en montant vers le nord, vers le Lobi et la Volta, et en vous ouvrant le riche et peuplé Mossi vous en réserve d'autres.

Le chemin de fer est décidément le grand élément de paix, de civilisation. C'est le grand fétiche du pays, fétiche de bonheur qui attire près de lui, comme un puissant aimant, tous ceux qui rêvent paix, travail, liberté. Aussi nous ne saurions devoir trop de reconnaissance à ces admirables troupes du Génie qui assurèrent la construction de nos voies ferrées.

Depuis le général Rougier⁹, leur maître et leur doyen à tous, qui est mort à la peine, tous, officiers, sous-officiers, sapeurs, furent admirables et dignes de la grande œuvre que nous poursuivons.

Beaucoup sont restés en route, ils sont tombés au champ d'honneur. Nous leur adressons notre souvenir profondément ému, nous saurons ne jamais les oublier !

Celui que nous acclamons, ce soir, notre ami Thomasset, fut un des plus dignes élevés de Rougier. Il a, comme lui, la science, la foi dans l'œuvre accomplie.

Il a donné non seulement toutes ses forces, mais tout son cœur à cette œuvre. Elle s'accomplit méthodiquement ; je sais que c'est pour lui la plus grande des récompenses. Mais mon ami Le Hérisse et moi nous espérons que le gouvernement voudra bien lui donner une preuve tangible de sa satisfaction, nous ne manquerons pas d'y donner tous nos efforts ; c'est un devoir pour nous.

Messieurs, tous ici à la Côte-d'Ivoire, gouverneur, fonctionnaires, militaires et colons, vous venez d'écrire, au cours de ces dernières années, une des plus belles pages de l'histoire de France, dont vos compatriotes pourront, à juste titre, s'enorgueillir. Soyez en fiers. « Tous, ici, suivant la grande formule républicaine, vous avez bien mérité de la Patrie ». Je suis fier de vous le dire bien haut. De tout cœur : merci ! Vive la France ! Vive la République !

Le 16 mars, à 8 heures, le train spécial quittait Bouaké pour arriver à Dimbokro vers midi ; un autre train emmenait les indigènes du Nord auxquels l'administration locale tenait à montrer le chemin de fer, le service lagunaire et la ville de Bassam, réciproque au voyage accompli à la montée par les originaires de la Côte.

À Dimbokro, le gouverneur général et le délégué étaient reçus par M. l'administrateur en chef Hostains qui, dans l'après-midi, fit visiter la ville et les travaux en cours.

Par l'édification de bâtiments définitifs pour les différents services : cercle, assistance médicale, brigade indigène, le centre de Dimbokro prend un certain cachet et frappe heureusement la vue quand on arrive en chemin de fer.

Le 17, la descente sur la Côte s'achevait ; l'arrêt à Agboville, pour le déjeuner, permettait aux principaux coupeurs de bois de la région de venir saluer le chef des Colonies du groupe et le représentant de la Colonie. Leur doyen, M. Picard, prend la parole en leur nom pour venir demander à M. Le Hérisse de vouloir bien intervenir en vue du maintien du décret forestier qui leur permet de travailler en toute sécurité. M. Le Hérisse répond en les assurant de toute sa sympathie et de son concours.

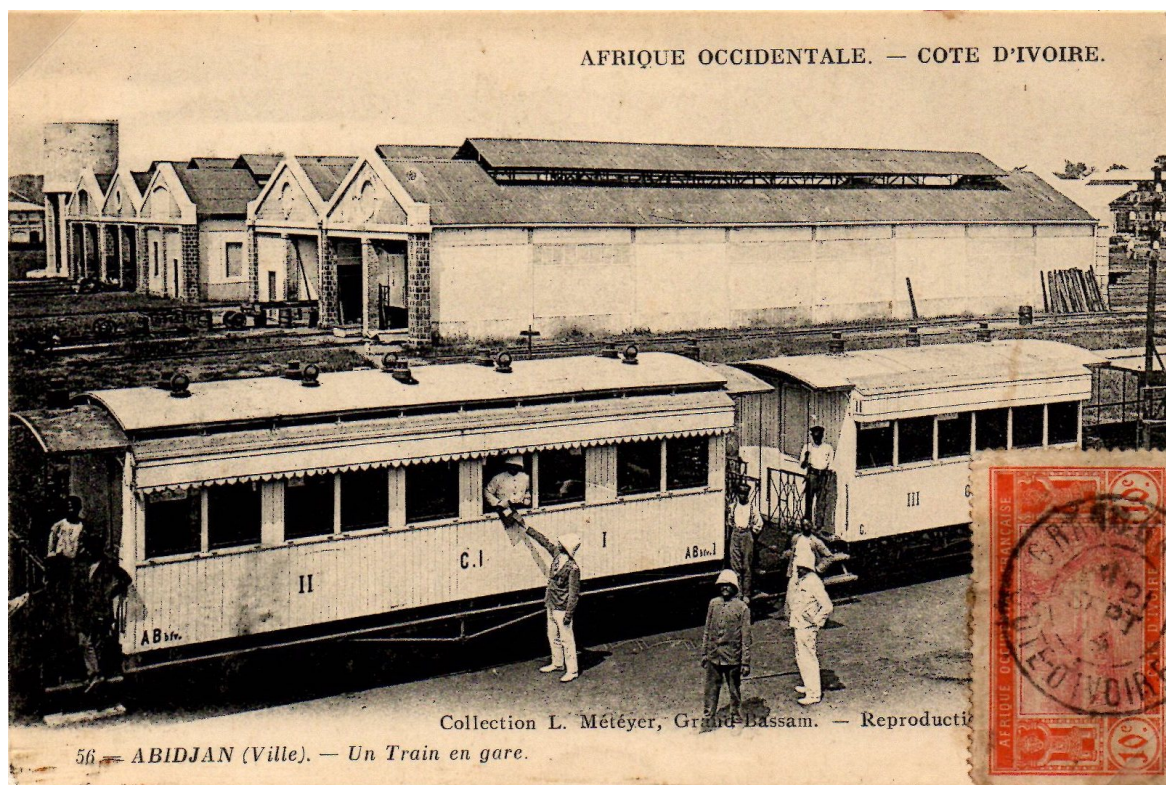
⁹ Léon-Louis-Adolphe Rougier (Champagnole, 1851-Versailles, 1910) : X 1870. Directeur du chemin de fer du Haut-Sénégal (27 juin 1895). Officier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1897 : chef de bataillon du génie, chef de la mission du chemin de fer du Soudan.

L'arrivée à la gare d'Abidjan-Lagune eut lieu vers 16 heures et le départ presque aussitôt sur le vapeur « Adjamé »¹⁰ qui regagna directement Grand-Bassam où il touchait vers 18 heures et demie.

Un vin d'honneur réunit au restaurant Chauveau toute la population de Bassam. Le délégué, qui avait tenu à la recevoir à son tour, ne cacha pas l'excellente impression qu'il remportait de son voyage dans la Colonie, dont les progrès, depuis cinq ans qu'il était venu, ont été considérables et donnent lieu aux meilleurs espoirs. Il a foi en la vitalité de cette belle possession à laquelle il porte un vif intérêt depuis les nombreuses années qu'il la représente en France et il renouvelle l'assurance de son concours le plus dévoué aux œuvres si utiles entreprises et aux personnes qui les dirigent ou y travaillent. Il n'a qu'un regret, c'est de n'avoir pu rester plus longtemps. Un dîner intime, offert par la chambre de commerce à M. le gouverneur général et à M^{me} Ponty, à sa suite et au lieutenant-gouverneur termina la soirée.

Le 18, au matin, le gouverneur général et sa suite, prenaient passage sur le paquebot « Élisabethville », de la Compagnie belge du Congo, pour regagner Dakar.

¹⁰ L'*Adjamé* : monoroue des Chargeurs réunis affecté au service lagunaire. Adjamé est l'ancien nom de Bingerville.



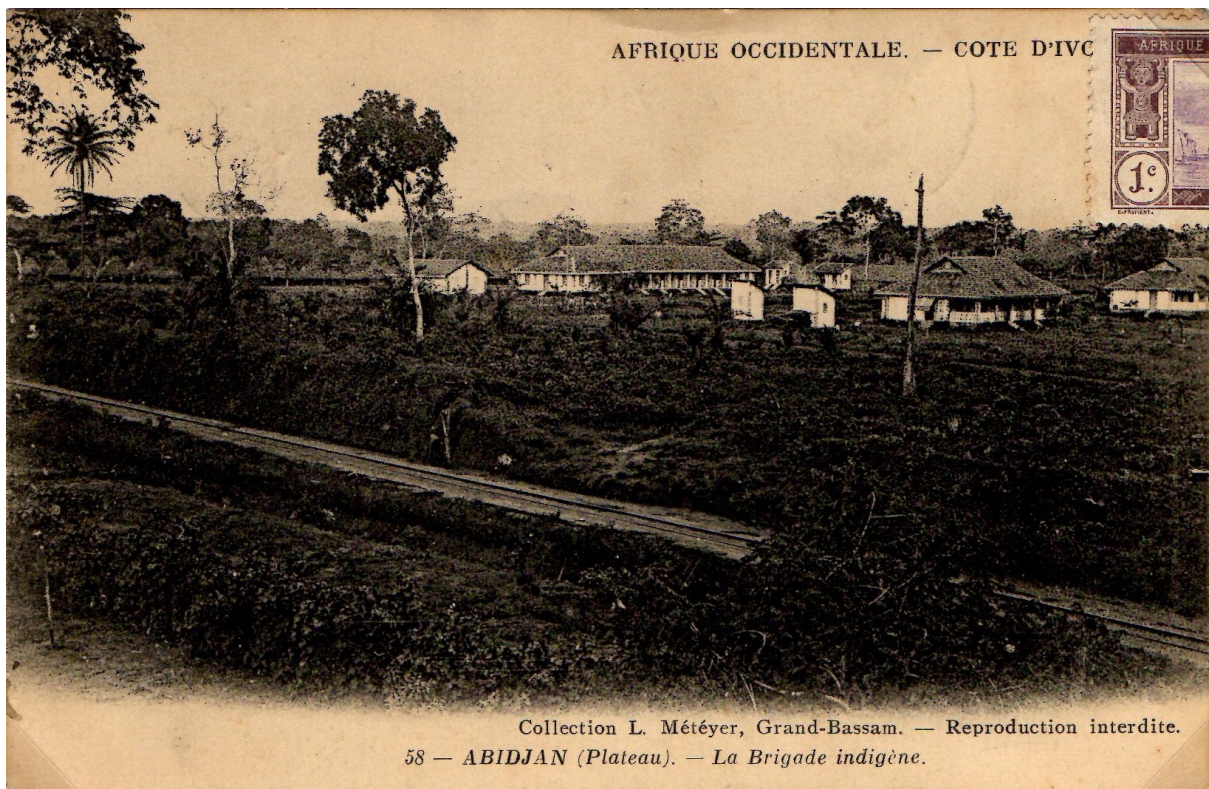
Abidjan (ville). — Un train en gare (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)



Abidjan. — Pavillons n° 1, 2 et 3 du chemin de fer (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)



Abidjan (Plateau). — Le dépôt du C.F.C.I. (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)



Abidjan (Plateau). — La brigade indigène (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)



Collection L. Météyer, Grand-Bassam. — Reproduction interdite.

51 — AZAGUIÉ. — Un Tam-Tam Abey au passage d'un train.

Azaguié. — Un tam-tam abbey au passage d'un train (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)

À LA CÔTE D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 13 janvier 1914)

(De notre correspondant particulier)
Bingerville, 26 décembre 1913.

.....
Le gouverneur par intérim [G. Julien] s'est rendu à Abidjan et a tenu à visiter quelques-unes des principales maisons d'importation et d'exportation des produits locaux. Limité par le temps, il n'a pu voir, en ce premier voyage, que les installations de la Compagnie commerciale de la côte d'Afrique, de la Compagnie bordelaise des Comptoirs africains et de la Compagnie française de l'Afrique Occidentale. Dans cette dernière, fonctionne une usine frigorifique qui, non seulement fournit de glace la majorité des centres urbains de la colonie, mais encore permet d'expédier dans l'intérieur, par wagon, des poissons et des denrées d'Europe, telles que viande, fruits et légumes, contribuant ainsi à l'amélioration du bien-être général.

Les ateliers du chemin de fer ont particulièrement retenu l'attention du gouverneur par intérim, qui a pu constater avec quelle technique et quelle méthode l'actuel directeur du chemin de fer, M. le chef de bataillon du génie Thomasset, a su organiser cet important service, principal élément de mise en valeur économique de la colonie.

Disons, pour ceux qui l'ignorent, que le chemin de fer, commencé le 1^{er} janvier 1904, atteint déjà un développement de 316 kilomètres. Son point terminus est Bouaké. Le vote de l'emprunt de 167 millions va permettre non seulement de reporter le terminus bien au nord du point actuel, mais encore de diriger sur l'Ouest un embranchement qui, partant de Dimbokro vers les fertiles régions du Haut-Cavally et la

partie orientale de la Guinée, traversera les riches contrées du Baoulé Sud, des Goures et du Sassandra.

À Bouaké, où il s'est rendu dans le courant de décembre, le gouverneur par intérim a été heureux de constater le développement considérable pris par cette partie du Baoulé-Nord depuis l'arrivée du rail. La voie ferrée draine, en effet,

Jean Ramot.

Grand-Bassam

INAUGURATION DU MONUMENT Aux Morts de la Côte-d'Ivoire (*La Dépêche coloniale*, 5 février 1914)

.....
La statistique funèbre est cependant loin d'être complète, car il est, en Côte-d'Ivoire, des services dont l'action, pour ne pas être guerrière, n'en est pas moins glorieuse et féconde en sacrifices de toutes sortes. Telle est celle du chemin de fer, qui, de 1909 à ce jour, a été fatale à tant de braves serviteurs, officiers ou sous-officiers du génie. Ce sont, par ordre chronologique, les capitaines Siffroy et Raviart, les officiers d'administration Pradal, Frochet, Barrois, le sergent-major Blanchard, les sergents Leyrisse, Rolland, Haen, Putegnât, Phalippon, Bassenne, Guillot, Audusseau, Garnier, Michaud, Massat, Dorne, Pinchemin, et le sapeur Lartaud.

À ces noms, nous devons encore ajouter, ceux des employés civils Forman et Dutech, mécaniciens ; Tauzi, magasinier ; Terrarossa, sous-inspecteur de 2^e classe d'exploitation ; Kallon, maître de manœuvre ; Bossard, chef ouvrier.

COTE-D'IVOIRE

(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1914)

Les événements et les hommes.

Le samedi 17 janvier a eu lieu à Abidjan, sur l'initiative du commerce, des fonctionnaires civils et militaires, et sous la présidence de M. Barthe, agent principal de la Compagnie française de l'Afrique occidentale, un banquet de quatre-vingt-dix personnes pour fêter la promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur de M. le chef de bataillon du génie Thomasset, directeur du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, et dont nos lecteurs connaissent les remarquables et importants travaux. Le gouverneur par intérim et de nombreuses notabilités- venues de Bingerville et de Grand-Bassam, ont marqué par leur présence à cette fête l'estime et la sympathie unanimes dont jouit dans la colonie le bon officier et le brillant ingénieur qu'est M. Thomasset.

Des discours furent prononcés, dans lesquels on loua et la grande science et l'exceptionnelle modestie de celui qui, depuis plus de dix ans, a consacré sans bruit ses forces et son labeur opiniâtre à la construction du chemin de fer qui va révolutionner, dans un avenir prochain, les conditions économiques de notre riche colonie.

Jamais fête plus brillante ni plus empreinte de cordialité ne fut donnée à Abidjan.

VOYAGE EN CÔTE-D'IVOIRE DES CHEFS SOUDANAIS DES RÉGIONS DE GAOUA ET DE BOBO-DIOULASSO (*La Dépêche coloniale*, 9 juin 1914)

(Les Annales coloniales, 9 juin 1914)

M. le gouverneur titulaire soucieux d'établir, dans l'intérêt de l'avenir économique de la colonie, des relations suivies entre le Haut-Sénégal-Niger et la Côte-d'Ivoire, décidait, après entente avec M. le gouverneur Clozel, lors du dernier conseil de gouvernement, d'envoyer dans la région de Bobo-Dioulasso et de Gaoua, des indigènes des districts de Kong et de Dabakala, sous la conduite de M. l'administrateur adjoint Chartier, commandant le cercle de Dabakala.

M. le gouverneur Clozel faisait connaître au gouvernement de la Côte-d'Ivoire que, dans le but d'accroître le mouvement commercial entre les deux colonies, il ne voyait qu'avantages à la mise en relations des administrateurs du Lobi, de Bobo-Dioulasso et de Dabakala. Il donnait de plus des ordres pour que le transit du bétail vers la Côte-d'Ivoire fut facilité par l'entretien et l'amélioration de pistes, et qu'une surveillance active fut exercée pour éviter l'écllosion et la propagation des épizooties. Il prescrivait également de favoriser, dans la mesure du possible, le recrutement des travailleurs.

C'est dans ces conditions que M. l'administrateur Chartier se mit en route le 4 novembre 1913, accompagné d'une caravane d'indigènes porteurs d'une trentaine de mille francs, en vue d'achats de bétail. Le 16, il rencontrait à Lokhosso M. l'administrateur de Bobo-Dioulasso, gagnait en compagnie de celui-ci, Gaoua le 20 où il trouvait M. le commandant de ce cercle. Quittant ce poste le 24, il était à Diébougou le 27, visitait la zone d'élevage du pays Bobo (région Niénégué), puis regagnait Dabakala le 16 décembre en passant par Bobo-Dioulasso.

Cette tournée, conduite avec intelligence et méthode, donnait les résultats suivants :

Les achats de bétail faits par les indigènes de Kong et de Dabakala, à des prix avantageux, devaient nécessairement inciter ceux-ci à participer à ce commerce jusqu'ici apanage des Soudanais et des Haoussas ;

La situation économique des cercles limitrophes de la Côte-d'Ivoire était mieux connue et des renseignements pouvaient être donnés aux maisons de commerce sur les productions et l'avenir des régions avoisinantes du Haut-Sénégal-Niger ;

La liaison économique entre les deux colonies était complétée par la création des routes Lokhosso-Cercle de Kong, Diébougou-Cercle de Kong, Niénégué-Cercle de Kong et la réfection de la voie défectueuse Kong-Bobo-Dioulasso. Les régions les plus productives des deux cercles seraient ainsi reliées à la Côte-d'Ivoire par le chemin le plus direct ;

La possibilité d'établir deux courriers postaux mensuels Bouaké-Gaoua et Bobo était reconnue. Leur création ne peut que développer les relations du commerce de la Côte-d'Ivoire avec les Européens et les indigènes des cercles Lobis et Bobos, qui ont tout intérêt à emprunter la voie du golfe de Guinée ;

Enfin, cette prise de contact d'indigènes de races différentes et jusqu'ici sans relations suivies ne pouvait manquer d'amener une augmentation de transactions au profit des deux colonies.

Si importants qu'eussent été les résultats obtenus, ils furent demeurés probablement stériles, si ce voyage n'avait eu pour réciproque heureuse la visite des chefs Bobos et Lobis en Côte-d'Ivoire.

Sur la proposition de M. l'administrateur Chartier, le gouverneur par intérim demanda à M. le gouverneur du Haut-Sénégal-Niger d'envoyer à Bouaké et Bassam des chefs de Gaoua et de Bobo. M. Clozel voulut bien décider la mise en route de seize de ceux-ci, choisis parmi les plus intelligents et les plus aptes à tirer profit de leur voyage et désigna pour les conduire M. l'administrateur Joulia, inspecteur des affaires administratives, que sa connaissance de la Côte-d'Ivoire rendait tout particulièrement apte à cette mission.

Ces chefs, arrivés à Korhogo le 19 avril, en repartaient le 23, arrivaient à Bouaké le 30, gagnaient Abidjan par le railway, séjournèrent à Bassam les 4 et 5 mai, passèrent à

Bingerville les journées des 6 et 7, repartaient sur Abidjan le 8, sur Bouaké le 9 pour se diriger sur Dabakala et de là rentrer au Soudan.

Dans tous les centres traversés par ces chefs, des réceptions furent organisées ; renseignés par les administrateurs, ils visitèrent les maisons de commerce et factoreries, les entreprises industrielles officielles et privées et surent reconnaître tous les avantages qu'ils retireraient de l'établissement de relations suivies entre les deux colonies. Ils furent particulièrement frappés de la rapidité avec laquelle le chemin de fer les transporta de Bouaké à Abidjan, de la facilité des transports à vapeur en lagune et au chef-lieu grâce au service des automobiles, mais la vue de l'océan et de six bateaux ancrés en rade de Bassam, la saveur de l'eau à laquelle ils goûtèrent aussitôt furent pour eux autant de sujets de grand étonnement.

Reçus par le gouverneur par intérim, Bobos et Lobis exprimèrent leur contentement du voyage, montrèrent qu'ils avaient compris toute la valeur des facilités de transports qu'ils avaient employés en se déclarant prêts à amener à Bouaké les produits et le bétail de leur pays. Le prix payé pour un bœuf de petite race ébrié qui leur fut offert en cadeau leur montra tout le bénéfice qu'ils pourraient retirer de la vente de leurs animaux de boucherie en Côte-d'Ivoire.

Ces chefs habitant des régions comprises dans la zone d'attraction de notre chemin de fer, dont [les travaux de prolongement, au nord de Bouaké, viennent d'être repris](#), ne peuvent, en rentrant chez eux, qu'inciter les leurs à venir commercer en Côte-d'Ivoire et augmenter ainsi les bénéfices de nos firmes et le trafic de notre railway. Et c'est ce but pratique et utilitaire, profitable aux relations commerciales et au développement économique de la colonie, que l'Administration a visé en organisant, de concert avec celle du Haut-Sénégal-Niger le voyage dont il vient d'être parlé.

CÔTE D'IVOIRE

LA VIE ADMINISTRATIVE.

(*Les Annales coloniales*, 16 juin 1914)

— Un arrêté du 15 mai 1914 porte création temporaire d'agences spéciales à la Côte-d'Ivoire.

— Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française, poursuivant activement l'exécution du programme de voies ferrées prévu à la loi d'emprunt de 167 millions, a transmis au ministère des Colonies, pour être soumis à l'examen du comité technique de ce département, le projet d'exécution d'un nouveau tronçon de ligne à la Côte-d'Ivoire, soit de 97 kilomètres de la ligne de l'Ouest qui, s'embranchant à l'artère principale, à 300 mètres de Dimbokro, se dirige vers Daloa, terminus de l'embranchement, situé à 233 kilomètres de Dimbokro et 425 kilomètres d'Abidjan.

Le tracé adopté traverse les villages d'Aoussoukofikro, d'Anezekro, en face duquel sera construite la halte des Atoutous. Il franchit la vallée de l'Ourougou, rivière d'une certaine importance, celle du Kan, rivière dont le lit, large de 35 mètres, ne tarit jamais, et la route d'étapes de Toumodi à Kodiokofi ; il suit les sinuosités du cours de l'Agbayan, coupe la route de Toumodi à Sinfra, et arrive enfin dans la vallée du Bandama. Ce fleuve sera traversé au moyen d'un ouvrage spécial de 336 mètres de longueur.

La ligne aura à traverser des savanes sur 54 kilomètres et la forêt sur 43 kilomètres.

Les stations projetées sont au nombre de cinq et placées aux points suivants :

Halte des Atoutous, au kilomètre 20, 90 mètres d'altitude ;

Gare de Toumodi, au kilomètre 37, 128 mètres d'altitude ;

Gare du Mebo, au kilomètre 53, 160 mètres d'altitude ;
Gare des Akoues, au kilomètre 76, 198 mètres d'altitude ;
Gare des N'Gois, au kilomètre 96, 201 mètres d'altitude.

Le matériel de la voie serait identique à celui de la ligne Abidjan-Bouaké.

La dépense de construction de la section est évaluée à 8.600.000 francs, soit 88.670 francs par kilomètre. Cette dépense ne comprend pas le matériel roulant qu'on peut estimer à 5.000 francs par kilomètre.

Ces prix ne diffèrent guère de ceux appliqués-à la ligne déjà construite.

CÔTE-D'IVOIRE

(*Les Annales coloniales*, 27 mars 1915)

La vie administrative

— Les horaires des trains réguliers et facultatifs mis en marche sur le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire en 1915 sont fixés comme suit :

Les trains réguliers mixtes de voyageurs et marchandises sont lancés : le train 1, entre Abidjan et Bouaké, les lundi et jeudi de chaque semaine ; le train 2, entre Bouaké et Abidjan, les mercredi et samedi de chaque semaine ; le train 5, entre Abidjan et Dimbokro, les mercredi et samedi de chaque semaine ; le train 6, entre Dimbokro et Abidjan les vendredi et lundi.

CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 31 mars 1916)

Dix-huit gares du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire ont été ouvertes au service de la télégraphie intérieure à partir du 15 février 1916 : ce sont celles de Abidjan-Lagune, Abidjan-Ville, Abodo, Agboville, Anoumaba, Anyama, Azaguié, Boli, Bouaké, Cechi, Dimbokro, Kan, N'Dokouassikro, Nofou, Raviart, Rubino ¹¹, Tiémélékrov, Yapou.

Le bureau des postes et télégraphes de Zarenoua a été fermé le 31 janvier et celui d'Akangourou a été ouvert le 1^{er} février.

¹¹ Rubino : du nom de l'employé de la CFAO tué en 1910 lors de la révolte des Abbeys.



Transports de manœuvres [vers les chantiers du chemin de fer](S.C.O.A.)

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 5 avril 1921)

Recettes du chemin de fer. — Les recettes du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire pendant les dix premiers mois de 1920, se sont élevées à 2.078.166 fr. contre 1.111.273 francs pour la période correspondante de 1919.

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.

.....
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.

À travers l'A.O.F.

Sur le Chemin de fer de la Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 6 mars 1922)

.....
Abidjan. — Le 22, à 7 heures, la « Mission Barthélémy » se trouve au complet à la gare.

Au fait, que je vous présente ses nouveaux et sympathiques membres : le commandant Reynaud, qui fut un des meilleurs artisans des chemins de fer de la Guinée, du Thiès-Kayes, et qui dirige actuellement avec une grande distinction le C. F. C. I., et M. Clément, le souriant et énergique délégué de la Côte-d'Ivoire ; tous deux ont bien voulu m'accompagner en Haute-Volta. pour y étudier les divers problèmes d'ordre technique et économique que doit poser la liaison prochaine par le rail des deux colonies voisines.

Dès le départ, le train s'enfonce dans la grande forêt. Des lambeaux de brume glissent à traders l'épaisse frondaison. On me montre des acajous, des irokos, qui, superbes, se dressent au milieu d'une vaste clairière où gisent de nombreux arbres récemment abattus. En bordure de la voie, des amas de billes attendent le prochain train de bois. Voici les profondes trouées par lesquelles elles ont été traînées. Nous filons à toute allure... [L'humidité est telle que la locomotive, dans les montées, patine sur le rail.](#)

Agboville. — Je serre la main à l'administrateur Corrensson, ancien Soudanais, qui me présente son personnel, et quelques commerçants. Nous repartons. Cette course en forêt stimule nos appétits. Clément et la Raffinière ont la délicate charge de veiller au menu. Gare ! que ce soit copieux et succulent, sinon... Mais ce sont des as en tout genre, et nous n'avons finalement qu'à les couvrir de fleurs... On a mangé à l'heure, et on a bien mangé !...

Quelques minutes d'arrêt à Dimbokro, où l'administrateur adjoint Pécarrière, intérimaire, est venu nous saluer.

La forêt s'éclaircit ensuite, et brusquement, nous nous retrouvons en plein paysage soudanais. La température aussi change.

Cette sensation désagréable de moiteur que nous éprouvions depuis notre débarquement à Bassam, disparaît... On respire.

Nous arrivons à Bouaké au crépuscule. Sur le quai de la gare, nous reçoivent M. l'administrateur en chef Liurette ¹², commandant le Cercle, ses adjoints, des officiers, quelques commerçants. L'administrateur Bellieu est là aussi, vieux copain du Mossi, qui vient à ma rencontre, et doit m'accompagner en Haute-Volta. Avec son accent gouailleur, il me dit que les routes sont sèches, et qu'on m'attend là-bas avec impatience. Nous nous installons dans l'opulent hôtel-buffet, puis nous rendons par une superbe avenue à la résidence, où nous sommes gracieusement accueillis par M^{me} Liurette. La résidence de Bouaké est confortable ; mais pourquoi donc y manque-t-

¹² Auguste Guillaume Liurette (Oloron-Sainte-Marie, 21 janvier 1863) : fils d'Étienne Lurette, 55 ans, maréchal des Logis en retraite, et Dominica Cedarray, 46 ans. Chevalier de la Légion d'honneur du 21 février 1918 : administrateur en chef de 1^{re} classe des colonies en AOF.

il des pankas ¹³, comme partout ailleurs en Côte-d'Ivoire ? Serait-ce que la température est dans cette Colonie, aimée des dieux, particulièrement clémente ?!

Bouaké, le 24 janvier 1922.

Georges Barthélemy,
député du Pas-de-Calais,
délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta
au Conseil supérieur des colonies

CÔTE-D'IVOIRE
La vie administrative
Conseil consultatif du chemin de fer
(*Les Annales coloniales*, 6 avril 1922)

Par arrêté du 3 mars 1922, sont désignés pour faire partie du Conseil consultatif du chemin de fer, en vertu de l'article premier de l'arrêté du 24 mai 1920, pour les années 1922 et 1923, les notables commerçants dont les noms suivent :

Membres titulaires :

MM. [Louis] Barthe, agent général de la C. F. A. O.*, président de la chambre de commerce ; Cosandey, agent général de la C. G. A. F.*, vice-président de la chambre de commerce.

Membres suppléants :

MM. Rodier, directeur de la S. C. I. P. A. [Palmeraies africaines]*, secrétaire de la chambre de commerce ; Goudard, agent général de la Compagnie de Kong*, trésorier de la chambre de commerce.

CÔTE-D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 23 mai 1922)

Les événements et les hommes

Par arrêté du gouverneur général de l'A. O. F., le capitaine d'artillerie coloniale Barrois ¹⁴, ingénieur de 1^{re} classe du cadre auxiliaire des Travaux publics, en service au Chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, est désigné comme directeur des travaux de prolongement du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire et chargé, à titre intérimaire, des fonctions de directeur de l'exploitation de ce chemin de fer pendant l'absence du chef de bataillon du génie hors cadres Reynaud, rapatrié.

CÔTE-D'IVOIRE
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1922)

¹³ Grand éventail originaire d'Orient formé d'un écran de toile suspendu à un plafond qu'un serviteur actionne au moyen d'une corde et d'une poulie. Ancêtre du ventilateur.

¹⁴ Albert Henry Barrois (Arc-en-Barrois, Haute-Marne, 5 mars 1879-Toulon, 4 février 1963) : polytechnicien. Sénégal (5 jan. 1906-25 mai 1907), Haut-Sénégal-Niger (26 mai 1907-1^{er} avril 1909), Côte-d'Ivoire (25 déc. 1911-23 avril 1914), puis campagne contre l'Allemagne. Officier de la Légion d'honneur comme chef d'escadron au 11^e R.I.C. (3 juillet 1930).

Voici le résumé des travaux effectués pendant le mois d'octobre et quelques renseignements sur les travaux en cours.

Piquetage définitif. — Piquetage jusqu'au kilomètre 390.

Débroussement. — Débroussement à l'emplacement de la plate-forme du kilomètre, 381,400 au 382,400.

Terrassement. — Plate-forme jusqu'au kilomètre 362,500. Plate-forme terminée où les remblais sont en cours près des ouvrages achevés : kilomètre 362,500 au kilomètre. 373,270.

Plate-forme terminée où les ouvrages d'art sont en cours : kilomètres 373,270 au kilomètre 376,975, parachèvement et gazonnement.

Ouvrages d'art. — Terminé un pont de 5 mètres au kilomètre 366,300, l'aqueduc de 2 mètres au kilomètre 368,459, fait les voûtes et les murs de parapet aux ponts de 10 mètres et 5 mètres des kilomètres 357 et 363,425.

Gares. — Gare de Katiola : terminé les planchers en ciment armé de l'étage à l'exception de celui de la vérandah Ouest.

Coulé les piliers en ciment armé de la vérandah Est.

Terrassement de la cour et du magasin au matériel et chemin d'accès en cours.

Gare de Bamoro. : fait les badigeons et les peintures des bâtiments annexes.

Pose de voie. — Voie posée jusqu'au kilomètre 349,500.

Ballastage. — Terminé jusqu'au kilomètre 342,300, premier relevage fait jusqu'au kilomètre 349,500.

A.O.F.

La vie économique

(*Les Annales coloniales*, 22 mars 1923)

En vertu d'un arrêté publié au *J. O.* de la colonie du 17 mars 1923, une mission est constituée pour procéder, d'après les instructions générales du Gouverneur général de l'Afrique occidentale française, à la reconnaissance, tant au point de vue économique que technique, du réseau des voies ferrées destinées à relier le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire prolongé aux régions soudaniennes du Mossi et du Bani, entre Bouaké et Ouagadougou, d'une part, et Koutiala, San et Ségou d'autre part.

La mission, placée sous la direction supérieure de l'administrateur de 2^e classe Meniaud, est subdivisée en deux sections : l'une chargée de l'étude économique, l'autre chargée de l'étude technique.

L'administrateur Meniaud est, en outre de la direction supérieure de la mission, plus particulièrement chargé de l'étude économique. Il est assisté dans sa tâche d'un administrateur adjoint ou d'un agent des Services civils. Les interprètes nécessaires lui seront fournis par la Colonie où il opérera.

La section chargée de l'étude technique est dirigée par le capitaine du génie Colomb, assisté du capitaine du génie Rouu ¹⁵ et du lieutenant du génie Jorre, d'un sergent-major et d'un sergent du génie.

Le capitaine Colomb recevra toutes les instructions d'ordre général de l'administrateur de 2^e classe Meniaud, chargé de la direction supérieure de la mission, et toutes les instructions techniques de l'inspecteur général des Travaux publics de l'Afrique occidentale française.

¹⁵ Édouard Célestin Rouu (Fossat, Ariège, 1^{er} juillet 1884-Paris XVII^e, 13 août 1966) : chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1919. Mission en Haute-Silésie, puis en AOF. Officier de la Légion d'honneur du 12 juin 1931 comme chef de bataillon du génie aux chemins de fer de la Côte-d'Ivoire. Chef de la mission d'aménagement du fleuve Sénégal (1935).

A.O.F.
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1923)

A été désigné pour faire partie du Conseil consultatif du chemin de fer, en vertu de l'article premier de l'arrêté du 24 mai 1920, pour l'année 1923, en remplacement de M. Rodier [SCIPA], rapatrié, le notable commerçant dont le nom suit :

Membre suppléant : M. [Louis-Victor] Goudard aîné, directeur de la Société commerciale et industrielle des Palmeraies Africaines*.

LA LIGNE ATTEINT KATIOLA (septembre 1923)

JOURNAL OFFICIEL DE LA COTE D'IVOIRE DU 15 SEPTEMBRE 1923

* ARRETE N° 854 A PORTANT OUVERTURE A TITRE PROVISOIRE DE LA VOIE FERREE A L'EXPLOITATION DEPUIS SON ORIGINE JUSQU'A LA GARE DE KATIOLA (KILOMETRE 371).

LE LIEUTENANT GOUVERNEUR DE LA COTE D'IVOIRE ARRETE :

ARTICLE 1ER : LE CHEMIN DE FER DE LA COTE D'IVOIRE SERA OUVERT A L'EXPLOITATION REGULIERE A PARTIR DU 1ER SEPTEMBRE 1923 DEPUIS SON ORIGINE JUSQU'A LA GARE DE KATIOLA (KILOMETRE 371) DANS LES CONDITIONS FIXEES PAR L'ARRETE DU GOUVERNEUR GENERAL EN DATE DU 25 JANVIER 1911.

ARTICLE 2 : LA DESIGNATION DES STATIONS ET LES DISTANCES QUI LES SEPERENT SONT FIXES PAR LE TABLEAU SUIVANT :

CHEMIN DE FER DE LA COTE D'IVOIRE HORAIRES DES TRAINS ENTRE BOUAKE ET KATIOLA A PARTIR DU 1ER SEPTEMBRE 1923

MONTEE

DESCENTE

DISTANCES		GARES OU STATIONS	TRAINS REGUL. VOYAG.	TRAINS F.F. MARCHAND.		DISTANCES		GARES OU STATIONS	TRAINS REGUL. VOYAG.	TRAINS F.F. MARCHAND.	
CUMULEES	ENTREE	NUMEROS DES TRAINS	1 K	175	177	CUMULEES	ENTREE	NUMEROS DES TRAINS	8 K	176	178
	GARES	VITESSE	30	30	30		GARES	VITESSE	29 ²	29 ²	29 ²
		MOYENNE	29 ²	29 ²	29 ²			MOYENNE	30	30	30
316	18	BOUAKE....	7 H	5H30	6 H	371	37	KATIOLA....	15 H	16 H	17 H 30
334	37	BAMORO...	7 H 36 44	6H06 14	6H36 44	334	18	BAMORO..	16H16 24	17H 16 24	18H46 54
371		KATIOLA....	9 H	7H30	8 H	316		BOUAKE...	17 H	18 H	19H30
LES TRAINS 1K ONT LIEU LES MARDI, JEUDI ET SAMEDI LA MARCHE DU TRAIN 175 SERA SUIVIE PAR LES MACHINES RENVOYEEES AUX T.N. PAR LE DEPOT CELLE DU TRAIN 177 SERA SUIVIE PAR LES TRAINS DE MARCHANDISES						LES TRAINS 8K ONT LIEU LES LUNDI, MERCREDI ET VENDREDI LA MARCHE DU 176 SERA SUIVIE PAR LES TRAINS DE MARCHANDISES CELLE DU TRAIN 178 SERA SUIVIE PAR LES MACHINES ENVOYEEES AU DEPOT PAR T.N.					

ARTICLE 3 : LE PRESENT ARRETE SERA ENREGISTRE ET COMMUNIQUE PARTOUT OU BESOIN SERA.
BINGERVILLE LE 29 AOUT 1923 R. ANTONETTI

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

À compter du 15 septembre, le buffet-hôtel de Bouaké sera rouvert sous la direction de M. Archambault.

Les tarifs sont les suivants : Grande chambre, 10 francs par jour ; petites chambres, 8 francs.

Le prix des repas est de 10 francs. Les repas froids à emporter dans le train, 7 fr. ; café au lait complet, 3 francs.

La mise en service prochaine d'un wagon-restaurant entre Abidjan et Bouaké complétera, un ensemble de mesures destinées à assurer le bien-être des voyageurs, de plus en plus nombreux, qui empruntent la voie de la Côte-d'Ivoire pour rejoindre la Haute-Volta

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

La gare de Katiola, au kilomètre 371 du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, vient d'être ouverte à l'exploitation provisoire.

Le service est assuré pour l'instant par trois trains montant et trois trains descendant par semaine.

Katiola est situé au centre d'une région très peuplée par des Djimins, travailleurs qui font de grandes cultures de mil, d'ignames, de maïs et de riz qui seront précieuses pour l'approvisionnement de Bouaké.

En outre, les arachides y sont l'objet d'une culture déjà importante qui permettait l'exportation avec les seuls porteurs, de plus de 80.000 kilogrammes par an.

L'arrivée du rail à Katiola marque une date importante dans l'histoire économique de la Côte-d'Ivoire. C'est là que commence la région soudanaise qui se trouve actuellement ouverte à l'exploitation rationnelle des produits du sol.

Dans le projet primitif de 1903, le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire devait précisément atteindre Katiola qui était considéré alors comme le très arrière-pays de la Colonie. Nul n'envisageait même la possibilité de pousser le rail qui partait d'Abidjan jusqu'au cœur du Soudan. C'est grâce à la clairvoyance et à la parfaite connaissance de l'A.O.F., du gouverneur Antonetti que la conception, puis la mise en œuvre des débouchés du Soudan par le Sud a pu se réaliser.

L'arrivée du rail à Katiola marque l'achèvement du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire et le début de celui du Soudan.

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

Un ordre de service vient de préciser les conditions dans lesquelles seraient désormais acheminées les marchandises administratives à destination des cercles de l'intérieur.

L'ouverture de la gare de Katiola a permis de reporter en ce point le service de transit des colis à destination des régions du Nord. En outre, l'achèvement prochain de la route automobilisable Dimbokro-Man par Bouaflé et Daloa va permettre de transiter toutes les marchandises destinées à la région Ouest par la gare de Dimbokro. Les habitants de

la région de Man seront ainsi habitués à regarder leur pays comme une dépendance économique de la basse Côte-d'Ivoire.

Courrier de la Côte d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 4 janvier 1924)

Un des meilleurs indices de la situation florissante d'un pays est le mouvement des voyageurs. À cet égard, la progression enregistrée par le railway de la Côte d'Ivoire est tout à fait satisfaisante. En juillet 1922, un troisième train par semaine avait été mis en circulation entre Abidjan et Bouaké.

Les chiffres ci-dessous indiquant le mouvement des voyageurs depuis août 1922 jusqu'à octobre 1922 inclus, ainsi que la recette correspondante :

Nombre de voyageurs ramenés à 1 km. : août 1922, 1.259.659, par train km 606 ; janvier 1923, 1.568.798, par train km 128 ; juillet 1923, 1.596.602, par train km 136 ; octobre 1923, 2.017.168, par train km 147.

Recette totale, août 1922, 90.800 francs, par train km 7 56 ; janvier 1923, 115.372 fr., par train km 9 47 ; juillet 1923, 115.474 fr., par train km 9 79 ; octobre 1923, 147.767 francs, par train km 10 80.

Une telle progression justifiera bientôt la mise en marche d'un train journalier dans chaque sens entre Abidjan et Bouaké.

.....

Travaux publics et construction de chemin de fer

Les travaux du chemin de fer continuent activement. Le rail atteint le kilomètre 385. La direction des travaux neufs vient d'abandonner le campement de Katiola (km 371) pour s'installer à Tiengala (km 396) en plein centre des travaux.

Le campement de Katiola a été cédé à l'administration locale pour y loger provisoirement les services du nouveau poste administratif de Katiola. Les premiers travaux de débroussaillage viennent de commencer. Le piquetage du futur centre est en cours sous la direction d'un lieutenant du génie.

Le centre de Katiola s'étendra. depuis la gare jusqu'à la mission sur une longueur de 1.500 mètres suivant une orientation S.-O. à N.-E. Il comprendra un certain nombre de concessions commerciales groupées autour de la place du marché, puis la résidence entourée de ses services parmi lesquels l'Ecole, le Tribunal Indigène, les logements du personnel auxiliaire indigène : interprète, infirmier, gardes.

Le plan de la future ville de Ferkessédougou Pofiné vient d'être dressé par le commandant Colomb, directeur du chemin de fer. L'avenir de cette ville paraît devoir être extrêmement important. En attendant l'arrivée du rail, escompté pour 1926, qui permettra de commencer les travaux de la future ville, un lotissement provisoire est en cours. Ce lotissement situé à l'ouest de la route de Bouaké à Bobo-Dioulasso. En bordure de la route, s'étendra au nord du village dioula qui s'étendra vers le sud jusqu'au carrefour de la route de Ferkessédougou à Korhogo. Les concessions auront 40 mètres de profondeur et 25 mètres en façade sur la route. Elles seront groupées deux par deux. chaque groupe étant séparé du voisin par un intervalle de 10 mètres.

Ces concessions, étant donné leur caractère provisoire, ne seront pas vendues, mais seulement louées moyennant un loyer annuel. Le bail sera d'une année, renouvelable par tacite reconduction et révocable sur avis préalable de trois mois. La seule obligation imposée sera de clore proprement les lots.

L'adjudication, qui aura lieu le 10 janvier, portera sur le prix du loyer. Le plus offrant choisissant le premier son lot, le deuxième ensuite, etc.

CÔTE-D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1924)

La vie économique
— Le 30 octobre 1923, la situation des travaux du chemin de fer était la suivante:

Piquetage définitif (étude d'une variante)	km. 432,500
Débroussement	km 427
Terrassement, plateforme achevée	km 419,150
Terrassement, plateforme en cours	km 426
Voie	km 382,8
Ballastage — 1 ^{re} forme	km 382,800
Ballastage — 2 ^e forme	km 381.

Le pont de 10 mètres sur le Knô est terminé,

COTE-D'IVOIRE
LA VIE ÉCONOMIQUE
Chemins de fer
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1925)

À titre provisoire, sont ouvertes les voies de 0 m. 60 et de 1 mètre de Niangbo à Katiola. Le Gouvernement a autorisé la construction, avec embranchements particuliers d'une voie de 1 m. partant de la gare Lagune et desservant les quais d'Abidjan et les concessions.

Publicité
ENTREPRISE
des Travaux de Raccordement du Chemin de Fer de la Côte-d'Ivoire
D'ABIDJAN À LA MER
Établissements DAYDÉ et SCHNEIDER & C^{ie}
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1926)

À la date du 29 décembre 1923, le Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale Française ouvrait un concours pour la création d'installations maritimes à Vridi, sur le littoral de la Côte-d'Ivoire et l'établissement d'une liaison directe de ces installations à Abidjan et au chemin de fer de pénétration de la Côte-d'Ivoire vers la Haute-Volta.

À la date du 27 mai 1925, les projets présentés conjointement par les Établissements Daydé, auxquels sont dus la création, il y a plus de trente ans, des premiers wharfs à travers la barre de la Côte d'Afrique, à la réalisation desquels personne ne croyait alors, et MM. Schneider & Cie étaient classés premiers du concours et l'exécution de cette entreprise était confiée en principe à ces deux maisons.

Une première tranche de ces travaux est dès maintenant en exécution.

Elle comprend :

- un wharf en mer, de 300 mètres de longueur à quelques kilomètres à l'est de Vridi, au lieu-dit Port-Bouët ;
- un wharf en lagune, de 45 mètres de longueur, au nord du wharf en mer ;
- une voie ferrée reliant les deux wharfs, à travers le cordon littoral.

Les grues de 5 à 20 tonnes, transbordeurs à wagons, hangars et voies ferrées nécessaires à l'équipement complet des deux wharfs.

À l'heure actuelle, l'usinage des éléments des deux wharfs est suffisamment avancé pour qu'on puisse envisager pour le début de l'année 1927 le commencement des travaux sur place.

Ces travaux seront poursuivis avec toute l'activité voulue pour que la Colonie de la Côte-d'Ivoire soit en possession dans le plus bref délai possible d'installations qui intéressent au plus haut point son développement économique.

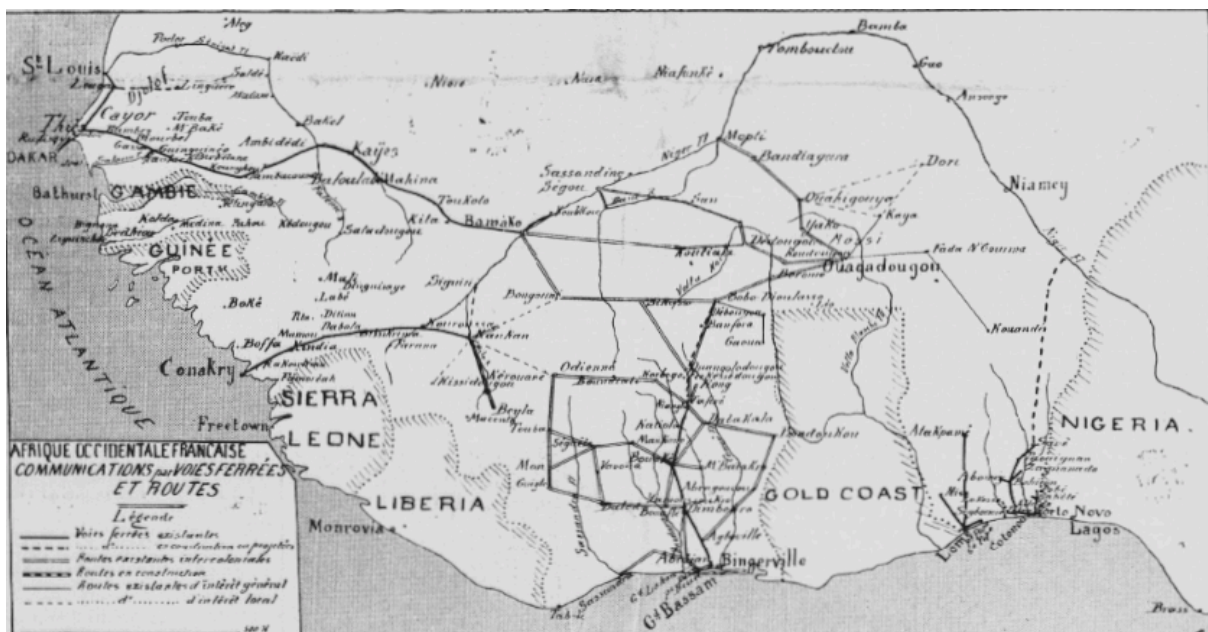
MARINE DU COMMERCE (La Petite Gironde, 27 juillet 1927)

ARRIVÉE DE « L'AMÉRIQUE »

Le paquebot « Amérique », des Chargeurs Réunis, venant de la C. O. A., est arrivé mardi à Bordeaux et a mouillé devant le quai Carnot.

.....
Il y a eu un décès pendant le voyage : celui de M. Bamot, chef de service d'exploitation des chemins de fer de la Côte-d'Ivoire.

LES CHEMINS DE FER EN A.O.F. par Édouard Néron, sénateur de la Haute-Loire, vice-président de la commission des douanes. (Les Annales coloniales, 23 décembre 1927)



CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire a été commencé en 1903. La première section Abidjan-Bouaké a été ouverte à l'exploitation provisoire en 1906.

En 1909 la ligne était exploitée jusqu'au kilomètre 162 et les travaux étaient poussés jusqu'à Dimbokro au km. 182.

L'insurrection de plusieurs tribus, notamment celles des Abbeys, retarda l'ouverture à l'exploitation des gares situées au nord du km. 162.

En 1912 le tronçon Dimbokro (km. 182) à Bouaké (km. 316) fut ouvert à l'exploitation.

La première partie de son parcours (environ 180 kilomètres) traverse une forêt très épaisse où l'on exploite surtout des bois d'ébénisterie (acajou, iroko, etc.). Au kilomètre 82, il dessert Agboville, centre important dont la gare expédie la plus grande partie du cacao récolté en Côte-d'Ivoire. Puis après avoir franchi le N'Zi, affluent du Bandama, la ligne atteint Dimbokro (km. 182) où commence la savane, avec des parties assez boisées au fond des vallées; et, en remontant plus au nord, le pays prend l'aspect soudanais. Au km. 316 se trouve Bouaké, centre commercial et indigène très important, d'où rayonnent de nombreuses routes qui le mettent en communication avec les principaux centres de la Haute Côte-d'Ivoire, et même avec la Haute-Volta et le Soudan par la route qui se dirige vers Bobo-Dioulasso.

Au nord de Bouaké jusqu'à son terminus actuel Niangbo (km. 453), la ligne traverse une région, qui, en dehors de Katiola, ne comporte aucune escale importante.

Les travaux de prolongement sont poursuivis au nord de Niangbo. sans interruption, et la ligne exploitée atteindra, vraisemblablement vers la fin de 1928, Ferkessedougou (approximativement au km. 550) où un centre commercial doit être installé. Les travaux seront ensuite poussés le plus rapidement possible jusqu'à Bobo-Dioulasso qui se trouve à environ 800 kilomètres d'Abidjan.

Dans un avenir plus éloigné, la ligne sera prolongée d'une part vers le nord ou le nord-ouest jusqu'au Niger et, d'autre part, vers l'Est jusqu'à Ouagadougou, capitale de la Haute-Volta, au centre du Mossi qui est la région la plus peuplée de l'A.O.F.

Jusqu'au km. 422, la ligne a été établie avec une rampe fondamentale de 25 m/m par mètre et des courbes dont le rayon minimum est égal à 150 mètres.

À partir du km. 422, cette rampe a été réduite à 15 m/m par mètre et le rayon minimum des courbes porté à 300 mètres.

On fait actuellement des études en vue de rectifier le profil de la ligne de l'origine au km. 422, pour lui donner les mêmes caractéristiques sur tout son parcours.

Sur la partie actuellement exploitée, il y a 25 gares ou haltes.

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire est actuellement en communication avec la mer par l'intermédiaire de la lagune Ebrié et du wharf de Grand-Bassam, port établi à côté de l'embouchure de la Comoé. C'est là une situation qui, assez satisfaisante au début s'avère de plus en plus défectueuse en raison des manutentions supplémentaires successives et longues qu'elle exige.

Pour l'améliorer, on a décidé de prolonger le chemin de fer jusqu'à la mer et de la raccorder directement au wharf en construction à Port-Bouët, dont l'emplacement n'est qu'à environ 12 kilomètres d'Abidjan, et ensuite, par une voie posée sur le cordon littoral, avec le wharf de Grand-Bassam.

De sérieux progrès seront ainsi réalisés dans la liaison maritime de la ligne.

Mais cette liaison n'en restera pas moins assurée par l'intermédiaire d'ouvrages et par leur nature à rendement précaire et à durée d'usage limitée non seulement par les intempéries qu'ils ont à supporter mais par les ensablements qu'ils provoquent.

Seule la solution d'un port est susceptible de donner satisfaction. L'Administration se préoccupe de la réaliser, elle fait effectuer des études à cet effet.

Jusqu'au km. 350, la voie est établie avec du rail type Vignole de 25 kg. au mètre ; au delà, elle est en rail standard de 26 kg au mètre qui a été adopté pour tous les chemins de fer de l'A.O.F. exploités en régie par l'Administration.

Le parc total de matériel de traction et roulant était, à la date du 31 décembre 1926, constitué par : 39 locomotives, 32 voitures à voyageurs, 6 voitures de service, 6 fourgons, 175 wagons à marchandises, 21 wagons de service, 31 plate-formes à ballast.

Le trafic voyageurs et marchandises de chemins de fer, depuis son ouverture à l'exploitation est résumé dans le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises G. V. et P. V.
1908	32.487	15.519
1909	33.931	12.299
1910	47.117	13.906
1911	52.387	27.839
1912	74.761	28.921
1913	83.513	28.660
1914	98.413	20.491
1915	74.219	13.790
1916	100.820	19.937
1917	104.596	27.129
1918	128.841	24.604
1919	155.2X5	25.813
1920	227.747	32.964
1921	188.697	23.894
1922	217.646	36.495
1923	301.340	50.534
1924	412-935	57.520
1925	531.740	61.852
1926	640.829	71.903

Les tonnages des principaux produits transportés en 1926 sont donnés ci-dessous :

	Tonne
Arachides	356
Bananes, ignames	3.358
Bois d'exportation	17.092
Cacao	5.017
Coton	1.804

Graines de palme	6.582
Huile de palme	661
Kolas	2.101
Maïs	575
Riz	2.813
Sel	4.789

Les tarifs pratiqués sur ce chemin de fer présentent une grande analogie avec ceux des chemins de fer Conakry-Niger et Thiès-Niger.

Les voyageurs sont divisés en quatre classes, les prix à percevoir par voyageur et par kilomètre sont les suivants :

1 ^{re} classe	0 fr. 65
2 ^e classe	0 fr. 455
3 ^e classe	0 fr. 26
4 ^e classe	0 fr. 13

avec une réduction de 25 % pour les voyages aller et retour.

Les excédents des bagages sont taxés à raison de 3 fr. 64 et les messageries et denrées à raison de 3 fr. 25 par tonne et kilomètre.

Les principaux tarifs spéciaux de grande vitesse sont les suivants : le G.V. n° 3 — billets collectifs réduction de moitié pour les sociétés ou écoles voyageant par groupe de dix personnes au minimum ; le G.V. n° 8 petits colis pour lesquels les taxes, indépendantes de la distance parcourue, sont : de 0 à 3 kg. : 2 fr. 60 ; de 3 à 5 kg. : 3 fr. 90 ; de 5 à 10 kg. : 6 fr. 50 ; le G.V. n° 9 petits animaux vivants, denrées et vivres frais taxés par tonne et par kilomètre à raison de 1 fr. 30 pour les cent premiers kilomètres et 0 fr. 65 au delà de 200 kilomètres.

En petite vitesse, les marchandises sont divisées en quatre classes au tarif général, les prix à percevoir par tonne et par kilomètre étant déterminés par les barèmes ci-après :

Parcours	Classes			
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
jusqu'à 200 km	1 95	1 43	1 17	0 585
Pour chaque km en excédent de :				
200 jusqu'à 400	1 625	1 17	0 91	0 455
400	1 30	0 91	0 78	0 325

Parmi les tarifs spéciaux de petite vitesse, il convient de citer : le P.V. n° 1 tarif de groupage comportant des réductions variant de 7 à 10 % sur les prix de tarifs généraux pour les expéditions par wagon complet ; le P.V. n° 4 animaux par wagon complet prix par wagon de 1,6 tonnes : de 0 à 200 km. : 1 fr. 43 ; de 201 à 400 kilomètres : 1 fr. 17 ; au delà : 0 fr. 325 par wagon de 20 tonnes : 2 fr. 60 ; 2 fr. 08 et 0 fr. 52 ; le G.V. n° 5 matériaux de construction classés en trois catégories, les bases de taxation variant

suivant la catégorie et le parcours de 0 fr. 572 à 0 fr. 78 ; le P.V. n° 10 sel gemme et sel marin — bases : de 0 à 200 km. : 0,52 ; de 201 à 400 kilomètres : 0 fr. 39 ; au delà de 400 km : 0 fr. 26 ; le P.V. n° 11 — produits du pays classés en deux catégories avec bases variant de 0 fr. 611 à 0 fr. 182 ; le P.V. n° 13 — coton et kapok pressés en balles bases : de 0 à 400 km. : 0 fr.54 ; au delà de 400 km. : 0 fr. 40 ; le P.V. n° 128 — bois d'exploitation locale — divisés en quatre catégories avec des bases de taxation variant de 0 fr. 65 à 0 fr. 13.

Les résultats de l'exploitation depuis l'année 1907 sont donnés dans le tableau suivant :

Ex.	Recettes	Paiements	Excédent des recettes
1907	305.292 73	305 093 46	199 27
1908	689.331 13	555.825 60	129.505 53
1909	783.643 78	648.141 88	134.501 90
1910	791.373 10	677.350 37	114.022 73
1911	1.130.878 35	752.820 53	378.057 82
1912	1.272.652 10	898.583 66	374.068 44
1913	1.385.090 05	1.169.939 73	215.150 32
1914	1.058.076 41	1.141.729 08	83.652 67
1915	749-203 77	985 497 93	236.294 16
1916	1.064.045 82	97987149	84.174 33
1917	1.080.305 85	1.025.366 43	54.939 42
1918	1.265.436 85	1.202.528 52	62.908 33
1919	1.468.101 71	1.468.315 53	213 82
1920	2.656.946 35	1.750.778 37	876.167 98
1921	2.614.188 66	1.999.635 81	614.552 85
1922	3.129.539 59	3.257.236 61	127.697 02
1923	4.651.220 13	3.455-847 00	1.195.373 13
1924	6.092.039 26	3.608.629 54	2.483.409 72
1925	7.372.265 86	5.968.064 12	1.404.201 74
1926	12.257.053 87	8.469.867 01	3.787.186 86

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE L'OUEST-AFRICAIN (S.C.O.A.)
(Les Annales coloniales, 5 décembre 1928)

.....

Bien qu'il soit difficile de comparer les résultats obtenus par la Grande-Bretagne dans la Gold Coast, et à la Côte-d'Ivoire voisine, par la France qui s'y est installée cinquante ans plus tard, il n'est pas admissible — déclare le rapport de la S.C.O.A. — que deux pays, offrant d'aussi grandes analogies dans le sol, le sous-sol, le climat et les productions, présentent une aussi grande inégalité dans leur développement. L'outillage économique de la Côte-d'Ivoire, notamment en ce qui concerne les moyens de transport et d'évacuation, est d'une insuffisance déplorable : l'inventaire des richesses du sous-sol est encore à faire, alors qu'il doit certainement réserver d'intéressantes découvertes.

CÔTE-D'IVOIRE
LES TRAVAUX DU CHEMIN DE FER
(*La Journée industrielle*, 24 janvier 1930)

Le 23 novembre 1929, un nouveau tronçon du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire a été ouvert à l'exploitation sur une longueur de 71 kilomètres, entre Tafiré, précédent terminus de la ligne, et Ferkessédougou ; il dessert les gares de Badikaha (km. 507) et Kouroucoula (km. 530).

Ce nouveau tronçon porte à 539 kilomètres la longueur de la voie ferrée actuellement exploitée ; celle-ci n'est plus qu'à 70 kilomètres de la rivière Léraba, qui forme la limite des colonies de la Côte-d'Ivoire et Volta.

Les travaux de construction du prolongement du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire sont poussés très activement en direction de Bobo-Dioulasso (km. 800).

On sait que le projet d'emprunt colonial actuellement soumis au Parlement prévoit la continuation de cette ligne, à partir de Bobo-Dioulasso, en deux embranchements : l'un se dirige vers Dédougou (km. 975), l'autre vers Donna, sur la rivière Dani (km 1.120) et plus tard vers Ségou, qui a été désigné récemment pour constituer l'un des terminus éventuels du Transsaharien.

CÔTE-D'IVOIRE
LE CHEMIN DE FER
(*La Journée industrielle*, 7 février 1930)

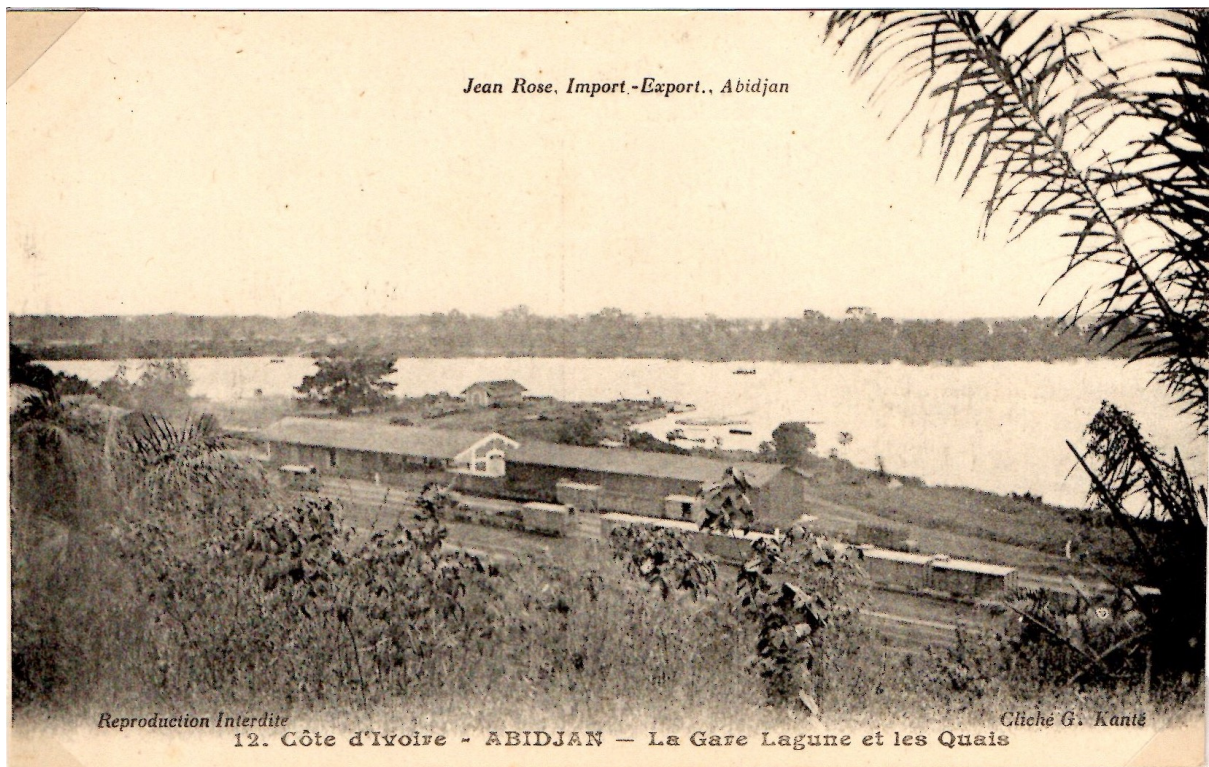
Les gares de Badikaha (km. 507), de Kouroucoula (km. 530) et de Ferkessédougou (km. 550), du chemin de la Côte-d'Ivoire, sont ouvertes à l'exploitation dans les conditions fixées par les arrêtés du 25 janvier et ultérieurs.

Les tarifs actuellement en vigueur sur le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire sont appliqués sur le parcours de Tafiré (km. 488) à Ferkessédougou (km. 550).

Les travaux publics en Afrique Occidentale française
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1930)

.....
En Côte d'Ivoire, la situation des travaux neufs du chemin de fer Abidjan-Haute-Volta est la suivante : piquetage définitif terminé jusqu'au kilomètre 800 (Bobo-Dioulasso), plateforme terminée, kilomètre 593. Pose de voie, kilomètre 559. Ligne téléphonique, kilomètre 575, Les travaux de terrassement des kilomètres 559 à 564,

565 à 567,500, 571 à 575, 718 à 722,500, ainsi que ceux de construction des ponts sur la Léraba et le Comoé étaient en cours.



Abidjan. — La gare Lagune et les quais (Jean Rose, import-export, Abidjan. Cliché G. Kanté)



Azaguié. — Un train en gare (Jean Rose, import-export, Abidjan. Cliché G. Kanté)



Passage sur le N'Zi (Jean Rose, import-export, Abidjan. Cliché G. Kanté)(cachet 1931)

À TRAVERS LE RÉSEAU D'ACIER DU PAYS NOIR

« FIANCÉE MAGIQUE DU LABOUREUR AFRICAIN »,
LA LOCOMOTIVE CHASSE LA BROUSSE
(*La Dépêche coloniale*, 28 août 1931)



Le *Soudan-Express* fait de l'eau

C'est une petite troupe de Français qui est en train de nous faire une grande œuvre, là-bas, en Côte-d'Ivoire et en Haute-Volta, en Afrique occidentale française.

Savez-vous que l'on ira bientôt du wharf de Port-Bouët, Côte-d'Ivoire, à Bobo-Dioulasso, Haute-Volta, sans quitter le wagon ? Sept cent quatre-vingt-douze kilomètres de voie ferrée — presque le chemin de fer Paris-Lyon-Marseille, bonnes gens ! — à travers lagune, forêt, rivières, marais, montagne, dans la vieille Afrique hostile !

Des gouverneurs généraux — un Carde, un Brévié — et des gouverneurs — un Lapalud, un Reste — ont « voulu cela ». Et cela se fait.

Le wharf de Port-Bouët et le pont flottant d'Abidjan sont finis. Le wharf sera ouvert au commerce environ septembre. Les grues à vapeur ont déjà manipulé 45.000 tonnes de rail destiné au chemin de fer. On se souvient d'une journée de 610 tonnes. Vous n'êtes pas étonné ? Songez aux pirogues de l'époque héroïque, quand, il y a trente ans, les coloniaux passaient la barre. Songez à l'embouteillage du wharf de Bassam, hier ; 610 tonnes en une journée d'aujourd'hui, c'est tout de même le signe que quelque chose a changé sur la côte.

Le pont flottant réunit la gare d'Abidjan au wharf en franchissant la lagune par six travées de bateaux de 35 mètres chacune. Entendez l'administrateur maire d'Abidjan, M. Rey, qui, lors de l'inauguration, prononçait le discours d'usage et adressait, par devant l'inspecteur général Kair et le lieutenant-gouverneur p. i. Bourguine, le salut de la ville au gouverneur Reste :

— Voici dix ans, je débarquai pour la première fois à Abidjan, amené par le bateau à roues. La montée à « l'administration » était une marche militaire, et le retour, le soir, une expédition. En ce temps là, on chassait la perdrix sur l'emplacement actuel de la chambre de commerce. »

En dix ans, et surtout en ces trois dernières années, que de travail !

Et là-haut, à six cents kilomètres de la ville neuve et de la mer vaincue, sorti de la forêt, sous le ciel soudanais, le chemin de fer avance dans les campagnes que Samory avait dévastées.



Un pont de chemin de fer sur le Niger

Le pont de la Leraba, à la frontière de la Côte-d'Ivoire et de la Haute-Volta, est fait. On l'espérait l'année prochaine, il vient de nous être donné. Deux travées de 45 mètres avec une pile centrale de 18 mètres au dessus des eaux, et des remblais comprenant deux ouvrages de décharge de 25 mètres, composent un ouvrage solide qui remplace le bac.

En 1925, un sous-officier et des porteurs bâtissaient là un radier, un humble commencement de pont qui, achevé, parut une victoire. Jusqu'en 1930, un peu avant la saison des pluies, 200 hommes et des gardes et l'administrateur « se débrouillaient » pour mettre le bac à flot. Et pendant l'hivernage, les passeurs halaient la lourde machine. On n'aura pas eu le temps d'écrire le roman des passeurs. Bac de la Leraba, en Haute-Volta. qui surgissiez au détour de la berge abrupte, bac d'Anoumabo, à Abidjan, à la « basse côte », adieu, premiers progrès, premières victoires, adieu vieilles choses d'une Afrique en peine ; les ponts sont faits et la voie impériale s'élançe.

À Diarabakoko, sur la jeune rivière Comoé, parmi les rizières étalées, nouvelle travée de 45 m. Il y a deux ans, quand la crue affleurait la chaussée péniblement édifiée, quand des tourbillons surnois ruinant le misérable assemblage de ponceaux de rôniers, on tremblait pour la route, pour le courrier, pour le commerce. Et maintenant, les hommes n'ont plus peur du déluge annuel. En tous temps, le pont demeurera.

*

En avant vers Bobo. La falaise se dresse. Quand d'aventure on la grimpeait jadis en plein midi, les chiens qui suivaient l'escorte criaient de douleur, les pattes brûlées par la ferraille en feu sous le soleil : « Une côte où les chiens crient », disait un sergent d'autrefois qui rejoignait Ouagadougou. Puis l'on fit une route qui, à force de soins, devint bonne. Cependant, la falaise subsistait dans sa roideur. Et voici que le rail va l'escalader par des rampes étayées de puissants remblais et la pénétrer par des tranchées plus profondes que des puits.

L'ingénieur des ponts et chaussées Fischer, directeur du chemin de fer, anime toute cette œuvre de wharf, de ponts, de voies en exploitation et de voies en construction. Les « travaux neufs » sont sous le commandement direct du chef de bataillon Rooou et

du capitaine Jore, deux officiers admirables qui éduquent une armée de 6.000 ouvriers et manœuvres.

Ils vont vite, les « travaux neufs ». Jusqu'en 1929, ils opéraient « à l'avancement », c'est-à-dire qu'ils n'ouvraient un second chantier que lorsque le premier était fini. En 1930, le commandant Roou attaque partout à la fois, il échelonne des chantiers de Ferkessedougou à Bobo, sur un secteur de plus de 200 kilomètres. Il les ravitaille à coups de camions ; la route intercoloniale, la vieille route des « commandants » et des prestataires, lui sert de chemin de service. L'essence coûte cher, mais il gagne un temps qui vaut davantage. Et le prix de revient du kilomètre n'est pas tellement élevé : de 350.000 à 400.000 fr. sur lesquels il faut déjà compter 210.000 fr. de rail.

Ils sont 6.000 manœuvres, descendus de tous les cercles de la Volta et qui, bien encadrés, bien nourris, bien soignés, deviennent en quelques mois des ouvriers qualifiés qui se familiarisent avec des outils nouveaux, la pelle, la pioche, le wagonnet, et qui apprivoisent de monstrueux engins mécaniques. Ils sont six mille remueurs de terre et poseurs de rail qui besognent dur et qui se comportent bien. Le pourcentage des pertes et accidents est minime ; il atteint surtout nos sous-officiers qui, isolés dans la brousse pour préparer le terrain, ont parfois, hélas ! succombé à la tâche.

Et mêlés à ce monde des « travaux-neufs », ne convient-il pas de citer les cultivateurs de Korhogo et de Banfora qui fournissent les vivres, et notamment le riz (5 tonnes par jour), et qui entrent, eux aussi, dans la grande œuvre ?

Bientôt la gare qui érige à Bobo ses bâtiments de style néo-soudanais sera ouverte. Mais la Haute-Volta n'attendra pas jusque-là. Elle célébrera, dans quatre mois, à la petite gare de Yendéré. l'avènement du rail. Les Gouins, les bons paysans de ces contrées, salueront la première compound, la belle locomotive depuis si longtemps espérée — « fiancée magique du laboureur africain », disait le gouverneur Fousset.

Et déjà, au delà de Bobo, on commence le tracé vers Ségou, Ségou-Sikoro, où les pelles à vapeur du service des irrigations creusent les canaux d'amenée d'eau ; Ségou du Niger où M. Belime fonde une nouvelle Afrique et un colonat indigène.

Louis Faivre.

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire

Inspection de M. le gouverneur général Brévié
(*Les Annales coloniales*, 22 mars 1932)

Au cours de la tournée qu'il vient d'effectuer dans les colonies de l'Afrique Occidentale, le gouverneur général Brévié a inspecté les travaux neufs du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire. On sait qu'il s'agit de pousser jusqu'à Bobo-Dioulasso d'abord, jusqu'à Ségou ensuite, la voie ferrée qui aboutit sur la Côte à Abidjan.

Quelques mots sur l'historique de cette ligne ne sont pas inutiles.

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER : CE QUI EST FAIT

La construction du chemin de fer à voie de 1 mètre de la Côte-d'Ivoire a été commencée en 1903 en partant d'Abidjan, centre commercial situé sur la rive nord de la lagune Ebrié et futur chef-lieu de la colonie.

En 1906, le rail atteignait Agboville sur la rivière Agnéby, à 82 km. d'Abidjan.

Le 1^{er} janvier 1909 un nouveau tronçon de 80 km. fut mis en exploitation entre Agboville et la gare de Tiémélékro (km. 162). La même année au 1^{er} juin, le terminus était reporté sur la rive gauche du N'Zi au kilomètre 181.

L'insurrection des tribus Abbeys, N'Bans et Agbas, qui éclata en janvier 1910, arrêta les travaux d'avancement de la construction et, malgré sa rapide répression, retarda dans une certaine mesure l'ouverture à l'exploitation des gares au delà du N'Zi.

Néanmoins, pendant le deuxième trimestre 1910, le viaduc à six travées métalliques de 4 mètres franchissant le large lit du N'Zi, fut inauguré ainsi que la gare de Dimbokro.

En 1912, le rail était à Bouaké au km 316 et toute la ligne Abidjan-Bouaké exploitée. La première phase de la construction était terminée.

Pendant la guerre de 1914-1918, les travaux furent arrêtés et ne reprirent qu'en 1922.

Au cours de cette deuxième phase de la construction, la gare de Katiola (km. 371) fut ouverte à l'exploitation en septembre 1923 et le rail atteignit le kilomètre 420 entre Kichan et Loho à la fin de l'année 1924.

Jusqu'à cette époque, les travaux avaient été financés au moyen de crédits provenant des fonds d'emprunt.

À partir du 1^{er} janvier 1925, le gouvernement général de l'Afrique Occidentale française décida de poursuivre les travaux de prolongement du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire à l'aide des seules ressources du Budget général de la Fédération et en se basant en partie sur les facilités pouvant résulter de l'emploi des prestations allemandes.

Le 16 avril 1926, la gare de Niangbo (km. 53) était ouverte au trafic et le 1^{er} janvier 1928, le nouveau tronçon Niangho-Tafiré (km. 488) mis en exploitation.

Le 1^{er} janvier 1930, la gare de Ferkessédougou (km. 558) était inaugurée et le 1^{er} janvier 1931 un nouveau tronçon de 50 km. Ferkessédougou-Ouangolodougou (km. 606) livré au service de l'exploitation.

Actuellement, le rail, après avoir franchi d'abord la Leraba, affluent du Comoé, qui forme limite entre la colonie de la Côte-d'Ivoire et celle de la Haute-Volta, puis ensuite le Comoé lui-même a atteint Banfora au kilomètre 700.

CE QUI RESTE À CONSTRUIRE

La grave crise économique qui sévit actuellement dans le monde entier, et qui n'a malheureusement pas épargné l'Afrique Occidentale française, n'aurait pas permis de pousser à la même cadence le travail entrepris si les fonds de l'emprunt de 1 milliard 690 millions de francs, autorisé par la loi du 22 février 1931, n'étaient venus apporter une aide salutaire.

Grâce au nouveau crédit de 166 millions affecté aux travaux de prolongement, la première liaison ferroviaire du golfe de Guinée avec le Niger va pouvoir se réaliser dans un avenir très proche.

Le rail atteindra, vers la fin de l'année 1932, le centre commercial important de Bobo-Dioulasso (km. 795) en Haute-Volta, d'où il partira ensuite en direction du Soudan vers Koutiala (km. 1.000) et le Bani qu'il franchira à Douna (km. 1110) pour gagner enfin le Niger à Ségou au km. 1160.

Si l'on songe aux prévisions établies pour le prolongement du chemin de fer de Thiès au Niger ¹⁶ de Koulikoro (km. 1.280) jusqu'à Ségou situé à 1.460 km. de Dakar, on peut, en jetant les yeux sur la carte de l'Afrique Occidentale française, mesurer l'étendue du formidable travail qui aura alors été accompli, puisque moins d'un demi-siècle après l'exploration de Binger, le touriste moderne pourra refaire, confortablement installé dans un sleeping, le même célèbre voyage de plus de 2.600 km. à travers les colonies du Sénégal, du Soudan, de la Haute-Volta et de la Côte-d'Ivoire : Dakar sera par la voie de terre à moins de quatre jours du futur port d'Abidjan.

Il faut d'abord noter que la mise en service, au mois de juillet 1931, du pont flottant de 410 mètres de longueur sur la lagune Ebrié, en face d'Abidjan, a permis la réalisation

¹⁶ Voir « Le Chemin de fer de Thiès au Niger », édité par la librairie Larose, 11, rue Victor-Cousin, Paris V^e.

de l'accès maritime du chemin de fer jusqu'au nouveau wharf de Port-Bouët*, richement outillé.

L'exécution des transports, pour les marchandises importées ou exportées, se trouve de ce fait considérablement facilitée par la suppression du long et pénible transit lagunaire.

Le gouverneur général Brévié a donné toute son attention aux travaux d'avancement en cours d'exécution qui lui ont été présentés par le chef du bataillon du génie Rouu, chef du Service des travaux neufs. Ce service, dont le siège est actuellement à Banfora au km. 700, a ses chantiers échelonnés depuis la station de Yendéré (km 639) point extrême de la pose de voie jusqu'à la gare de Bobo-Dioulasso (km 795) point extrême du débroussement.

Le personnel comprend 70 Européens et près de 6.000 indigènes, répartis en six sections dont cinq pour le débroussement, les terrassements, les ouvrages d'art et les gares, et une pour le ballastage et la pose de la voie et de la ligne télégraphique.

L'état sanitaire des chantiers

En 1931, les chantiers ont été atteints par une épidémie de fièvre jaune qui a malheureusement fait plusieurs victimes parmi le personnel européen malgré les précautions prises par le service médical. L'exécution des travaux en pleine brousse comporte toujours des risques sérieux pour le personnel qui doit se contenter d'installations plus ou moins temporaires dans lesquelles, quel que soit le soin apporté à leur construction, les préceptes de l'hygiène coloniale ne sont pas toujours aisément applicables. M. Brévié a été heureux de constater que le Service des travaux neufs avait accordé une sollicitude toute particulière à cette question. Les nombreux campements de manœuvres sont bien compris et bien tenus. Ils s'élèvent sur des aires largement débroussées et nivelées pour éviter le stationnement de l'eau qui favorise la naissance des gîtes à larve. Pour les Européens, l'habitation de brousse ne permettant pas la fermeture hermétique des ouvertures, il a été construit des cages grillagées qui mettent l'occupant complètement à l'abri des moustiques. Au moment du passage du gouverneur général, l'état sanitaire était, du reste, excellent, grâce au dévouement du personnel médical, composé de deux médecins européens, un médecin auxiliaire indigène, un infirmier européen et trente-cinq infirmiers indigènes, et surtout à la direction éclairée et humaine du commandant Rouu qui a su organiser d'une façon parfaite la vie de son personnel. Les travailleurs indigènes, recrutés surtout au Mossi, sont amenés à pied d'œuvre en camion automobile. Leur alimentation est l'objet de soins particuliers et un parc à bestiaux a été spécialement constitué pour le ravitaillement en viande fraîche des travailleurs.

Le gouverneur général a suivi avec intérêt les explications qui lui ont été fournies par le chef du Service et s'est arrêté longuement aux points les plus intéressants du tracé, notamment à ceux où les engins mécaniques exercent leur puissante action qui permet de réaliser de sérieuses économies sur la main-d'œuvre locale. Il a ainsi suivi les opérations de plusieurs pelles à vapeur, qui déblaient 400 mètres cubes par jour. Les ouvrages d'art ont également retenu son attention, surtout celui de la Léraba, à tablier métallique et piles en maçonnerie qui se compose de deux travées extérieures de 25 m. et de deux travées centrales de 42 mètres, formant un ensemble de 34 mètres de longueur.

M. Brévié a chaleureusement félicité le commandant Rouu et ses officiers pour la bonne marche des travaux et l'excellente tenue des chantiers.

Le nouveau wharf de Port-Bouët* en Côte-d'Ivoire, le magnifique pont flottant, sur la lagune Ebrié, qui réunit Port-Bouët à Abidjan, permettent désormais au voyageur de débarquer... dans le wagon qui le conduira à 700 kilomètres au Nord, à Banfora. L'achèvement du chemin de fer de pénétration est prévu pour 1933 où le terminus de Bobo-Dioulasso sera atteint, 4.702 km. Il ne faudra plus qu'un jour et une nuit pour aller de la Côte au Centre africain, de la forêt à la savane. Il y a trente ans, on mettait des semaines et certaines régions étaient à peine pacifiées. On compte que Bobo-Dioulasso sera la grande plaque tournante sur la courbe ferrée de 3.000 kilomètres qui, partie de Dakar, monte déjà à Bamako (1.200 km) et descendra sur Abidjan par Ségou et Bobo-Dioulasso.

1^{er} janvier 1933 : dépeçage, par Albert Sarraut,
pour raisons d'économies,
de la Haute-Volta créée en 1919.

Rattachement à la Côte-d'Ivoire des cercles de Tenkodogo, Kaya, Ouagadougou, Koudougou, Gaoua, Batié, Bobo-Dioulasso et la partie du cercle de Dédougou située sur la rive droite de la Volta Noire.

Juillet 1937 : réunion des cercles précédents au sein d'une région administrative dite Haute Côte-d'Ivoire.

1^{er} janvier 1948 : rétablissement de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso)

BOBO-DIOULASSO (1934)

Chemin de fer de la Côte d'Ivoire
Ouverture à l'exploitation du tronçon Banfora–Bobo-Dioulasso
(*La Dépêche coloniale*, 21 février 1934, p. 2, col. 3)

Par arrêté du gouverneur général de l'A O.F. en date du 25 janvier 1934 (*J. O. de l'A.O.F.* du 3 février), les gares de Bérégadougou (km. 716), Péni (km. 758), Darsalamy (km. 777) sont ouvertes au trafic voyageurs et aux transports petite vitesse (expéditions et arrivages) par wagons complets.

Les gares de Tousiana (km. 736) et Bobo-Dioulasso (km. 796) sont ouvertes aux transports voyageurs, bagages et marchandises grande et petite vitesse.

Les tarifs en vigueur sur le Chemin de fer de la Côte d'Ivoire seront applicables pour les transports ci-dessus.

En Côte d'Ivoire
La tournée du gouverneur dans le Centre et dans le Nord
(*Les Annales coloniales*, 17 avril 1934, p. 2, col. 3-4)

VISITE DU SÉNATEUR STUHL

Le général Stuhl, sénateur de la Moselle, rapporteur du budget des Colonies à la Commission des Finances du Sénat, a débarqué à Port-Bouët du *Foucauld* le 15 février, accompagné de M^{me} Stuhl et de leur fille, après une longue randonnée à travers l'A. E. F. et le Cameroun. Reçu par M. le gouverneur Reste et les principales notabilités

de la colonie, il a visité les trois villes côtières : Abidjan, nouvelle capitale ; Bingerville, et Bassam, avant que de poursuivre son voyage par voie de terre vers le Nord.

Il a pu, de la sorte, se rendre compte des nombreux travaux en cours, tant pour le réaménagement prévu de la voie ferrée et l'amélioration du réseau routier de la Basse-Côte que pour l'urbanisme d'Abidjan et de Bassam.

.....

À BOBO-DIOULASSO

À Bobo-Dioulasso, tête de ligne du chemin de fer d'Abidjan au Niger (796 kilomètres), le général Stuhl s'est entretenu avec tous les fonctionnaires, commerçants et colons et a tenu publiquement à rendre un vibrant à ce qu'il avait vu en Côte d'Ivoire, magnifiques résultats obtenus par les Européens et les indigènes. Ville claire aux larges avenues, Bobo-Dioulasso est appelé à devenir la grande métropole commerciale de la boucle nigérienne.

Point de passage d'un important trafic caravanier (bœufs et sel du Soudan, cotonnades de Volta, colas de l'Indénié, de Bondoukou, de Man et de Daloa), elle est également le gros centre d'attraction et l'entrepôt des oléagineux et des textiles du Nord : karité, arachides, coton, kapok, sisal.

PRÉOCCUPATIONS ÉCONOMIQUES

Ayant pris congé de ses hôtes à Sikasso, M. le gouverneur Reste s'est rendu à Dédougou, Koudougou, Yako, Ouadadougou, Kaya, Tenkodogo, Pô, Léo, Diébouffl, Gaoua, Batié.

Il s'est occupé tout d'abord d'organiser matériellement la campagne 1934 de l'arachide, dont il avait tracé les grandes lignes dans sa circulaire du 14 novembre 1933. Les régions Nord de la Nigéria britannique qui ont mêmes terres et populations que la Haute Côte d'Ivoire, produisent à égale latitude des quantités énormes d'arachides.

Parmi les anciens cercles voltaïques : Bobo-Dioulasso, Dédougou, Koudougou, Ouagadougou, Tenkodogo, Gaoua, grâce à un merveilleux réseau routier convergeant vers les gares de Bobo-Dioulasso et de Banfora, feront partie intégrante du bassin économique du chemin de fer et vont se consacrer à la culture en grand de l'arachide pour l'exportation. L'élan est donné, attendons les résultats de la campagne.

La campagne du maïs a été également préparée sur des bases toutes nouvelles. On peut espérer pour 1934 une production de 1.500 à 2.000 tonnes.

M. Reste a en outre précisé sur place aux administrateurs et agents des cercles, les instructions qu'il avait données récemment par circulaire sur l'intensification de la production du karité, du kapok et du coton.

Mais, dans la mise en valeur des territoires du Nord, le problème agricole n'est pas le seul qui se pose. Les terres fertiles s'étendent sur des milliers d'hectares, les paysans, mossi, gourounsi, bobo et lobi sont laborieux et tenaces, l'eau existe en quantité suffisante. La condition *sine qua non* du développement économique de ces régions se trouve dans la résolution du problème des transports.

Accroissement des cultures, transformation mécanique des produits, moyens économiques de transports : les trois clefs qui ouvriront les territoires du Nord à la nouvelle économie générale de la Côte d'Ivoire.

LES TRANSPORTS

Parcourant les routes et les pistes, M. Reste, après avoir « vu » lui-même, a dressé un plan méthodique et rationnel du grand réseau d'évacuation du Nord.

À Bobo-Dioulasso se rattachent trois axes :

1. Axe Ouahigouya (Soudan), Yako, Dédougou, Bobo-Dioulasso. La section Yako-Sapala-Dédougou est en cours d'exécution.

2. Axe Dori (Niger), Kaya, Ouagadougou, Godé, Boromo, Houndé. Bobo-Dioulasso. Cette route est dans l'ensemble en excellent état. Quelques ponceaux doivent être reconstruits en dur.

3. Axe Fada N'Gouma (Niger). Tenkodogo, Po, Léo, Ouessa, Ligmaré, Bobo-Dioulasso.

Seule la section Tenkodogo-Po est à améliorer. On s'y emploie actuellement.

Ce système de voies axiales permet d'utiliser au mieux les grands ponts définitifs, véritables ouvrages d'art, qui ont été construits à Boromo, Ouessa, Ligmaré.

Tous les ponceaux en matériaux provisoires sont progressivement remplacés par des buses et des ponceaux définitifs.

D'ailleurs, c'est pendant la saison sèche que s'effectue le gros trafic de la traite (karité, arachides, kapok). Chaque ponceau est doublé d'une dérivation qui franchit le lit du ruisseau à sec. Cet heureux état de choses a permis, fin 1933 et début 1934, d'évacuer la production de karité et d'arachides par gros tracteurs sans aucun inconvénient.

Sur Banfora (et Niangoloko) se greffent les voies de drainage du pays lobi :

1. Route Diébougou, Pont de Dan, Sidaradougou, Banfora achevée récemment.

2. Route Batié, Gaoua, Lokosso, Sidaradougou, Banfora.

3. Route Batié, Kampti, Lokosso, Niangoloko.

Le Nord de la Côte d'Ivoire possède donc actuellement l'équipement routier qui lui convient.

Ajoutons à ce réseau les grandes routes San (Soudan), Dédoqgou, Kouriala (Soudan), Bobo-Dioulasso, Sikasso (Soudan), Bobo-Dioulasso, qui complètent l'éventail de drainage de la gare de Bobo-Dioulasso.

Essais de traverses en bois injectées en Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 7 septembre 1934)

Le Chemin de fer Abidjan-Niger a mis ces temps derniers à l'essai des traverses en bois du pays préalablement immunisées, au moyen d'un procédé spécial d'injection, contre les attaques des termites et autres insectes destructeurs.

Les essais effectués, qui seront d'ici peu poursuivis parallèlement sur le réseau du Dakar-Niger, auront principalement pour but de vérifier ce pouvoir de conservation, et s'ils se révèlent satisfaisants, il deviendra possible d'envisager ultérieurement l'emploi des bois coloniaux pour le travelage des voies ferrées.

Il est permis d'en conclure qu'un débouché intéressant et particulièrement adapté serait ainsi ouvert au commerce des bois de la Fédération.

Des tarifs spéciaux sont mis en vigueur sur le chemin de fer Abidjan-Niger
(*La Dépêche coloniale*, 25 mars 1935)

Des tarifs spéciaux, concernant les transports du riz indigène, du mil et des vivres vont être mis sous peu en vigueur sur le chemin de fer d'Abidjan au Niger.

Le but de ces tarifs est le suivant ; permettre au riz indigène, récolté en Haute-Côte-d'Ivoire, de descendre vers Abidjan et d'y concurrencer le riz d'importation ; faciliter aux travailleurs du Nord, transplantés dans les régions de la Basse-Côte, le ravitaillement en mil, qui constitue la base de leur nourriture habituelle ; améliorer les ressources alimentaires des populations européennes éloignées de la côte, en les mettant à même

de s'approvisionner en vivres frais (viandes, poissons, légumes, fruits, fromages, etc.) à des conditions moins onéreuses.

(La Journée industrielle, 20 janvier 1936)

Pars, Ministère des Colonies. — 13 février. — Fourniture de 22 wagons couverts de 20 tonnes, à boggie, pour voie de 1 m. pour le chemin de fer Abidjan-Niger. Livraison caf Port-Bouët, dans les 6 mois. — 2 offres : 1) frais de fabrication, contrôle, essais, réception. transport par terre et mer assurances maritimes ; 2) tous frais et droits quelconques à l'exclusion des frais d» transports maritimes. — Moins disant : Société de Baume-Marpent, de Marpent (Nord) : 1^{re} offre. 682.000 fr. ; 2^e offre, 583.000 fr. — À l'étude pour détermination du genre d'offre à accepter.

ENTREPRISE DE DRAGAGES ET TRAVAUX PUBLICS

(La Dépêche coloniale, 5 avril 1936)

Cette société vient de se rendre adjudicataire de travaux à effectuer sur la ligne de chemins de fer d'Abidjan au Niger pour un montant de 5 millions de francs.

L'armature de mouvement en A.O.F.
(Les Annales coloniales, 9 février 1937)

L'Abidjan-Niger, dont le terminus actuel est Bobo-Dioulasso (km 807), doit être prolongé sans tarder.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS

(L'Information financière, économique et politique, 21 décembre 1937)

.....
Les travaux de chemin de fer en Côte d'Ivoire, après avoir rencontré de grosses difficultés pour le recrutement de la main-d'œuvre, se poursuivent normalement.

Quand la Côte-d'Ivoire étouffe

.....
INSUFFISANCE DU RAILWAY ET DU WHARF — AVENIR LOINTAIN DU PORT
D'ABIDJAN — NÉCESSITÉ D'ÉQUIPER PORT-BOUËT ET DE RESSUSCITER SASSANDRA.
telles sont les questions dont nous entretient M. Alcide Delmont
(Les Annales coloniales, 8 août 1938)

.....
C'est au renouvellement du matériel ferroviaire que je me suis attaché en premier. Les prévisions nécessaires ont été établies, les crédits trouvés, les commandes passées en France. Il fallait faire vite, n'est-ce pas, pour pallier à une insuffisance qui obligeait

chaque année nombre de planteurs à attendre parfois des semaines les moyens d'expédier leurs récoltes.

Quant aux risques de perte découlant de ces retards, je n'ai sans doute pas besoin d'y insister !

Eh bien ! comme il fallait faire vite, les bureaux intéressés de la métropole ont trouvé le moyen de différer pendant plus de deux ans l'arrivage du matériel commandé. Ce n'est que tout récemment, et après d'innombrables démarches, que j'ai eu la satisfaction d'apprendre que les premières expéditions étaient enfin commencées.

— La route ne pouvait-elle donc, monsieur le Ministre, suppléer aux défaillances du railway ?

— Non, ou du moins très partiellement. Vous savez sans doute que la route n'est bien souvent, à la colonie, qu'une piste améliorée, sans infrastructure, sans revêtement durable, sans ponts en nombre suffisant, quand ce n'est point ailleurs de fragiles passerelles de rondins, ne supportant que le roulement des camions légers. À la saison des pluies, elle est à la merci de toutes les crues.



Abidjan. — Bureaux du chemin de fer. Timbre femme baoulé. Coll. M.B.

Le chemin de fer du Mossi
(*France-Outre-mer*, 20 janvier 1939)

• Le premier rail du chemin de fer du Mossi, dont la construction a été récemment décidée par M. Georges Mandel, et qui doit joindre Bobo-Dioulasso et Ouagadougou, a été posé la semaine dernière en présence du gouverneur de la Côte-d'Ivoire, de M. Alcide Delmont, délégué de la Côte-d'Ivoire au Conseil supérieur de la France d'outre-mer et d'une foule très nombreuse d'indigènes et de colons européens.

À l'issue de cette cérémonie, les chefs indigènes ont chargé M. Alcide Delmont d'exprimer au ministre des Colonies leur émotion et leur gratitude pour les rapides et clairvoyantes décisions qui réalisent l'aspiration justifiée de leurs concitoyens. Ils affirmèrent également l'attachement indéfectible des populations africaines à la France et leur reconnaissance pour sa sollicitude à leur égard.

Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics
Assemblée ordinaire du 19 décembre 1938
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 21 janvier 1939)

.....
Nos travaux de chemin de fer en Côte d'Ivoire se sont poursuivis avec activité : nous avons à peu près terminé les terrassements, ouvrages d'art et bâtiments et commencé le ballastage ; la pose de voie est arrivée à l'extrémité des lots en novembre dernier.

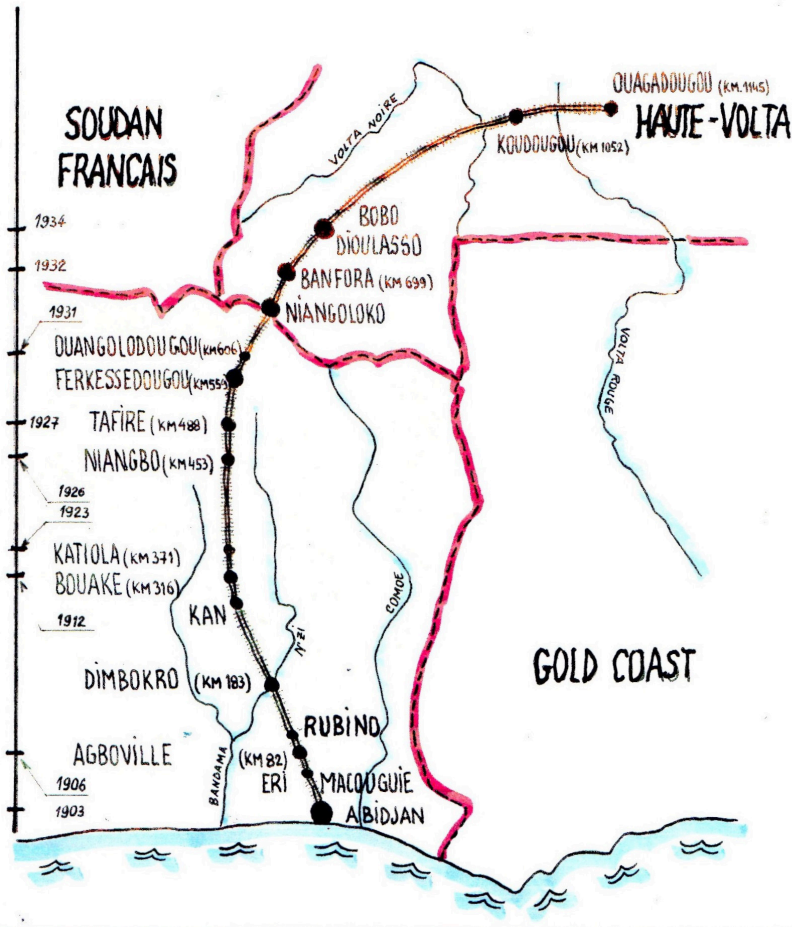
Le Chemin de fer du Mossi
(*La Journée industrielle*, 30 mars 1940)

Il règne actuellement la plus grande activité sur les chantiers de construction de la voie ferrée qui reliera Bobo-Dioulasso et Ouagadougou et desservira une région dont la population est dense et dont les possibilités économiques sont riches de promesses.

Il avait été primitivement prévu qu'un premier lot de 90 kilomètres serait terminé en juillet 1941. Estimant que dans la bataille économique qui se livre actuellement, il est d'un intérêt capital de disposer au plus tôt d'une arme de cette valeur, M. Georges Mandel, ministre des colonies, a donné des ordres pour que le programme des travaux s'effectue à une cadence accélérée.

Ainsi, grâce aux efforts conjugués de tous ceux qui se sont attachés à cette œuvre, 150 kilomètres de voie pourront être livrés à la circulation au 31 décembre de cette année.

CHEMIN DE FER DE LA CÔTE D'IVOIRE ABIDJAN - NIGER



LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER DE L'A.O.F.

Un décret en date du 19 mai 1939 réorganisait les chemins de fer coloniaux et, pour la première fois, on voit apparaître le nom de Réseau des chemins de fer de l'A.O.F.

La guerre devait retarder l'application de ce décret.

Cependant, en 1943, une direction des chemins de fer et transports de l'A.O.F. était créée. Elle englobait les services ferroviaires, maritimes, routiers et fluviaux exploités par l'administration. Parallèlement, le gouvernement de Vichy publiait le 28 février 1944 une loi instituant une Régie générale des chemins de fer coloniaux.

Cette loi servit de base à l'arrêté ministériel du 17 juillet 1946 portant organisation d'une régie des chemins de fer de l'A.O.F.

La ligne Abidjan-Niger dépendit de la régie des chemins de fer de l'A.O.F. jusqu'au 31 mars 1959.

REGIE DES CHEMINS DE FER
DE L'A. O. F.

Abidjan, le

REGION ABIDJAN-NIGER

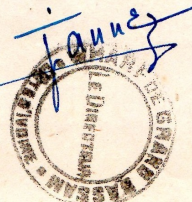
L'Ingénieur Principal
Chef des Services de la Région Abidjan - Niger

N° DAN

Je soussigné JANNEZ Jean , Maître de Port , en service au Wharf de Grand-Bassam , certifie que le s/s "ROYAN" de la Compagnie Delmas et Vieljeux est en opération sur la rade ce jour.

Fait à Grand-Bassam le 25 Avril 1950.

CACHET:
" WHARF DE GRAND-BASSAM " ⇒



Jean Jannez, maître de port en service au wharf de Grand-Bassam, certifie la présence du steamship *Royan*, de la Compagnie Delmas-Vieljeux



Journée nationale des cheminots
20-21 mai 1945

Comité local de la Côte-d'Ivoire

Timbres L. Binger 1856-1936 (Henri Cheffer)(1880-1957), Rapides de la Comoé (Jules Piel)
(1882-1978), Région côtière (Albert Decaris)(1901-1988)

Les noirs de la Côte-d'Ivoire disent :
« Des conseillers européens ? d'accord. Des maîtres et des exploiters, non »
(*Combat*, 25 juillet 1946)

De notre envoyé spécial Jean-Pierre VIVET

.....
« On vous a parlé de sabotage. Mais comment appellerez-vous, alors, cette manœuvre des exploitants forestiers qui, sitôt la sortie du décret abrogeant le recrutement forcé, ont demandé à l'Administration que le prix de la tonne de bois de chauffe soit porté de 180 à 350 francs, dans l'espoir d'un refus, qui, effectivement, eut lieu ? Ils pensaient ainsi paralyser les moyens de communication. Mais le syndicat africain a fait échouer cette manœuvre. en prenant les adjudications à son propre compte. Et nous trouverons, nous avons même déjà trouvé la main-d'œuvre nécessaire. M. Houphouët est revenu de sa dernière tournée en Moyenne Côte, avec l'assurance que plus d'un millier de travailleurs se proposaient à descendre sur les chantiers. C'est tout ce dont nous avons besoin pour assurer les [cinq mille tonnes mensuelles de bois de chauffe nécessaires à la marche du chemin de fer et du wharf](#) ».

.....

Qui est raciste ?

Nous poursuivons notre conversation dans un petit restaurant d'Abidjan, de l'autre côté du pont. Nos voisins nous dévisagent longuement, avec force commentaires. Je vois qu'évidemment, cela ne se fait pas de déjeuner avec un noir dans un restaurant.

— Et l'on parle d'égalité ! Il y a des gens qui disent que nous sommes racistes, ce qui est d'ailleurs parfaitement faux : si nous pensons qu'il vaudrait mieux que certains blancs quittent la colonie, nous pensons seulement mauvais blancs, à ceux dont peut se demander ce qu'ils sont venus faire ici puisqu'ils ne peuvent pas nous sentir. Et nous savons aussi reconnaître nos amis. Mais si nous étions racistes, à qui la faute ? En principe, les établissements publics sont mixtes. En fait, les trois quarts des Européens d'ici se croiraient déshonorés s'ils mangeaient à la même table que nous, sinon dans la même salle. Encore, à ce point de vue, la situation a-t-elle beaucoup évolué, pendant la guerre, il ne s'agissait pas seulement d'inégalité, mais d'injustice flagrante. [Songez que les noirs qui prenaient le chemin de fer, non seulement avaient des wagons spéciaux, mais encore devaient payer le prix d'une place de première pour voyager en seconde !](#) Si tout cela les Européens l'ont oublié, nous pas. Ensuite, vous vous étonnerez d'une certaine défiance de notre part. Mais nous avons été si souvent trompés...

AVIS DE NAISSANCE
(*Paris-Dakar*, 19 décembre 1946)

Madame et Monsieur William FLOCH, chemin, de fer Abidjan-Niger sont heureux de vous faire part de la naissance de leur fils

CHRISTIAN

Abidjan, le 9 décembre 1946.

THIÈS

NAISSANCES
(Paris-Dakar, 5 août 1947)

On nous fait part de la naissance, à Abidjan (Côte d'Ivoire), d'une charmante fillette chez M^{me} et M. Nicolas, ingénieur en chef, directeur de la Région Abidjan-Niger, bien connu au D. N. [Dakar-Niger*] où il a assuré l'intérim de M. Cunéo pendant longtemps.

Nous adressons nos félicitations aux heureux parents sans oublier les grands-parents. M^{me} et M. Chiaramonti, chef de service au D. N.

OFFRES D'EMPLOI
(Paris-Dakar, 28 août-3 septembre 1947)

La région Abidjan-Niger a besoin d'un maître de wharf, ancien bosco de préférence. Les candidats sont priés de se présenter, munis de leurs titres et références à la direction générale de la Régie à Dakar ou au A.N. [Abidjan-Niger] où tous renseignements leur seront donnés.

ABIDJAN
La grève
(Paris-Dakar, 28 octobre 1947)

(De notre correspondant)

La grève des cheminots se poursuit. Quelques atteintes à la liberté du travail ont donné lieu à des enquêtes judiciaires de la part des Services de la Sûreté.

Quelques secours ont été distribués aux grévistes de Bassam. C'est certainement moins de 20 % des grévistes qui restent favorables au mouvement.

À Bouaké, les cheminots auraient désiré reprendre le travail, ils auraient même volontairement offert de reprendre le service du rail entre cette ville et Abidjan.

Une des conséquences de la grève, c'est le prix des moutons qui a atteint 5 à 8.000 francs, d'où un certain mécontentement parmi la population musulmane.

La grève des chemins de fer de l'A.O.F.
(Paris-Dakar, 13 novembre 1947)

Voici donc un mois passé — elle a commencé le 10 octobre — que dure la grève. Mais, si pendant de longs jours, cela a signifié absence de transport, le cas n'est plus.

.....
Quant à l'Abidjan-Niger, faute de pompistes aux postes d'eau, on a dû se contenter de faire fonctionner les trains de pierre qui permettent la continuation des travaux du port.

La reprise de trafic ferroviaire
(Paris-Dakar, 16 novembre 1947)

.....

Quant à l'Abidjan-Niger, on signale que des poursuites sont entreprises contre le secrétaire général du syndicat qui a empêché les ouvriers des Travaux publics de participer aux réparations du pont flottant [reliant Abidjan à Treichville] en proférant contre eux des menaces de mort.

Une des grandes raisons qui freinent, d'ailleurs, la reprise générale du travail est la crainte de représailles de la part des grévistes. Mais de lourdes sanctions sont prises contre les atteintes à la liberté du travail.

.....

L'Abidjan-Niger à retrouvé son trafic normal
(Paris-Dakar, 6 janvier 1948)

Le réseau de chemin de fer de l'Abidjan-Niger a maintenant complété son effectif en personnel.

Les Services généraux et l'Exploitation avaient déjà repris depuis une quinzaine de jours et ceux de la Traction et de la Voie ont complètement redémarré depuis hier.

Sur les wharfs, également, de Port-Bouët et de Grand-Bassam, le personnel est au complet et a repris le travail.

Le trafic normal est donc en voie de rétablissement complet, stade que l'Abidjan-Niger atteindra incessamment.

ABIDJAN
AUTOUR DE LA GRÈVE DE L'ABIDJAN-NIGER
(Paris-Dakar, 11 janvier 1948)

(Dé notre correspondant)

Le wharf travaille maintenant à 50 % de sa capacité, une grande partie de nouveau et d'ancien personnel a été embauché ou réembauché.

Au R.A.N., M. Nicolas, directeur du réseau, a lancé un appel à tous les cheminots pour qu'ils reprennent le travail. Il semble que cet appel commence à être entendu. En tout cas, une scission très nette se manifeste pour la première fois chez les membres du Syndicat des Cheminots. Plus de 50 % seraient partisans d'une reprise de travail immédiate à laquelle M. Djaument les a d'ailleurs conviés.

L'autre partie attend le retour du secrétaire de leur syndicat, M. Fiankan. Rappelons que celui-ci a été condamné par le Tribunal de Bassam à deux mois de prison et à une amende pour atteinte à la liberté du travail, mais qu'il a fait appel et a, de ce fait, été laissé en liberté provisoire.

On signale qu'une trentaine d'anciens agents n'ont pas été repris, leur emploi étant tenu, par de nouveaux embauchés.

L'ACHÈVEMENT DU CHEMIN DE FER DU MOSSI
(Paris-Dakar, 13 décembre 1948)

L'Assemblée de l'Union française a adopté un projet de décret présenté par le Ministre de la France d'Outre-Mer tendant à rendre applicable aux territoires relevant du ministère de la France d'Outre-Mer autres que l'Indochine les dispositions de l'acte dit décret du 22 septembre 1942 relatif aux effets du mariage quant aux droits et devoirs des époux.

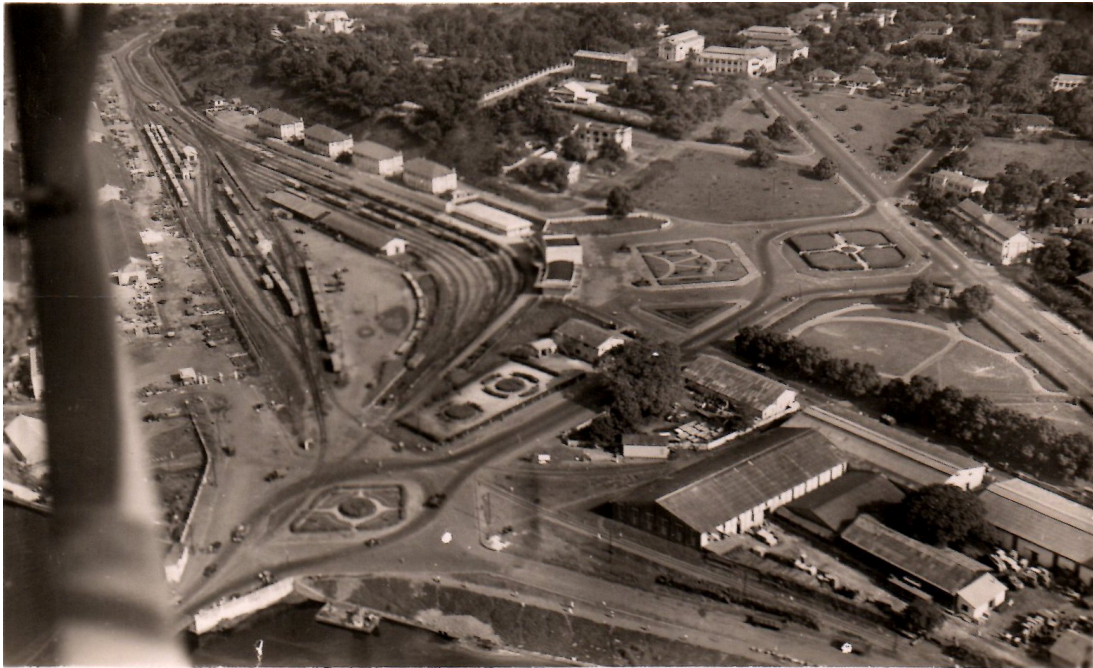
C'est ensuite l'examen de la proposition tendant à inviter le gouvernement à prendre toutes mesures nécessaires pour achever le chemin de fer du Mossi. Finalement, l'Assemblée adopte le texte de la motion suivante :

« L'Assemblée de l'Union française, considérant l'urgence que présente l'achèvement du chemin de fer du Mossi, invite le gouvernement :

1° À pourvoir le réseau Abidjan-Niger du matériel permettant d'assurer, en sus de ses moyens propres, à la Côte d'Ivoire, un transport minimum de 3 000 tonnes mensuelles, 1.000 tonnes mensuelles étant réservées aux travaux du chemin de fer du Mossi et, d'une façon générale, à faire le nécessaire pour hâter l'achèvement du réseau, et notamment à doter sans délai les travaux du chemin de fer de la Haute-Volta des crédits nécessaires à son achèvement;

2° À attribuer les quantités de ciment nécessaires à la fabrication des traverses. »

L'Assemblée a ensuite repoussé la demande de discussion d'urgence d'une proposition tendant à inviter le gouvernement à lever l'interdiction du congrès du R. D. A. prononcée par le gouverneur de la Haute-Volta.



Gare d'Abidjan. Vue aérienne



Abidjan. Cité des cheminots
(Clichés Reynes, Albi. Poggiello, Librairie générale, Abidjan)(1948-1950)

Devouge, chef de la Région Abidjan-Niger (R.A.N.)
des Chemins de fer de l'AOF.

L'ABIDJAN-NIGER
(*Encyclopédie coloniale et maritime*, tome 2 : A.O.F., 1949)

À la fin du siècle dernier, les deux grandes villes de la Côte-d'Ivoire étaient Grand-Bassam sur l'océan, capitale de la colonie, et Kong au nord, grand centre caravanier de l'Afrique.

Il était naturel d'unir ces deux centres par une voie ferrée, d'autant que l'on pensait suivre pour le tracé le cours de la Comoé, qui passe à proximité de ces deux localités... Mais les premiers levés effectués en 1898 révélèrent un relief très mamelonné où la présence d'une forêt dense augmente les difficultés. Le tracé envisagé présentait des rampes de 20 millimètres et des courbes de 150 mètres. Il traversait une région peu peuplée.

Enfin, pour un pays encore mal doté de communications, le tracé ne semblait ne desservir que la région Est du territoire.

En 1902, Abidjan était adopté comme emplacement du futur port, compte tenu de sa situation au centre de la côte ; on pensa partir de cette ville comme tête de la voie ferrée en remontant vers le nord avec comme premier objectif la rivière N'zi, à 170 kilomètres environ.

La mission Aron commence ses travaux en 1903, et, en 1904, la voie est déjà posée sur 71 kilomètres. En 1905 le rail atteint le kilomètre 49 tandis que les études se poursuivent à travers la forêt sous la direction du capitaine Calmel. En 1906, première étape importante, la rivière Agnéby est franchie au kilomètre 82 et une grande cité, Agboville, va naître ; l'exploitation est ouverte sur les 82 premiers kilomètres en 1907 et le rail parvient au kilomètre 104.

Dès 1908, le nombre de travailleurs est porté à 4.000, de sorte que la pose du rail dépasse 160 kilomètres. Les terrassements sont achevés jusqu'au kilomètre 181 et les études poursuivies jusqu'au kilomètre 255.

En 1909, deuxième étape importante ; le rail atteint le kilomètre 181, la construction d'un viaduc sur le N'zi est entreprise. Malheureusement, les essais de liaison de la mer et de la lagune Ébrié, qui devaient faire d'Abidjan le grand port de la Côte-d'Ivoire échouent. Le trafic portuaire continue par Grand-Bassam.

La solution du port d'Abidjan ne devait être reprise que trente ans plus tard, la coupure du cordon littoral étant envisagée en 1949.

De plus, une révolte des Abbeys se déclenche en 1910 dans la zone de forêt traversée par la ligne. Les ponceaux métalliques sont précipités dans les brèches, la ligne téléphonique coupée, les gares pillées.

Le sergent Rubino ¹⁷ est assassiné au kilomètre 101 et la gare construite à cet emplacement porte le nom de ce sous-officier. Cependant, en 1911, le kilomètre 278 est franchi et, désormais, la construction se poursuit à travers la savane.

Le rail atteint en 1912 Bouaké, chef-lieu du cercle des Baoulés, grand centre commercial. Sur les premiers 316 kilomètres équipés en rails Vignole de 25 kg en éléments de 6 mètres, les terrassements sont de l'ordre de 3.000 m³/kilomètre. Les rampes maxima sont de 25 millimètres, le minimum de rayon de courbe de 150 mètres, la pose estimée à 78.000 francs le kilomètre.

¹⁷ Rubino était présenté à l'époque comme un employé de la CFAO (A.L.).

La guerre de 1914 interrompt les travaux mais dès juillet 1919, avec un effectif restreint de 300 travailleurs, les terrassements sont achevés jusqu'au kilomètre 327.

En 1920, l'effectif passe à 600 hommes et le 1^{er} septembre 1923 on atteint l'important centre de Katiola (p.k. 371).

En 1923, la mission Colomb est chargée d'étudier la continuation de la ligne aussi bien vers Ouagadougou (pays mossi) que vers Ségou (Soudan).

Elle rencontre un obstacle important à Banfora sous la forme d'une falaise présentant au sud une paroi gréseuse abrupte. La mission reconnaît deux tracés ; l'un passant par le nord de la falaise, l'autre par le sud, le second avec un meilleur profil mais sensiblement plus long à travers des zones marécageuses. Le premier tracé est finalement adopté.

Pendant ce temps, les travaux progressent à la cadence de 30 kilomètres par an. En 1926, on atteint Niangbo (kilomètre 453) et Tafiré (kilomètre 488) qui devient terminus de l'exploitation le 1^{er} janvier 1926.

De 1926 à 1929, 6.000 manœuvres travaillent en permanence, la cadence moyenne de pose représente 70 kilomètres par an. Le tronçon Tafiré-Ferkessedougou-Ouangolodougou (p.k. 606) est ouvert le 1^{er} juin 1931.

À partir du 1^{er} mai 1932 les gares de la Lareba (kilomètre 627), Yendere (kilomètre 641), Nangoloko-Banfora (kilomètre 698) sont exploitées complètement. Enfin, la gare de Bobo-Dioulasso (p.k. 796), terminus de la ligne exploitée, entre en service le 25 janvier 1934.

De Tafiré à Bobo-Dioulasso, le rail posé est de 30 kg au mètre linéaire, les rampes sont de 10 millimètres, le rayon minimum des courbes est de 300 mètres.

Dès 1929, les études sont entreprises pour donner à la première section de la ligne les mêmes caractéristiques que celles adoptées au nord de Tafiré. La voie est actuellement révisée jusqu'au kilomètre 37 et se prolonge sur le trace nouveau jusqu'au kilomètre 51.

En 1938, le ministre des colonies décide le prolongement de la section de l'Abidjan-Niger vers Ouagadougou ; les travaux commencent en 1940 mais, la guerre ayant empêché les approvisionnements en matériaux d'importation, notamment rails et ciment, l'activité de l'entreprise adjudicataire se porte sur le ballast et les terrassements avec les moyens locaux. Les effectifs atteignent 7.000 hommes en 1940.

En 1948, la situation est la suivante :

- la plate-forme (2 millions de m³ de terrassements) est terminée ;
- la préparation du ballast (400.000 m³) est pratiquement achevée ;
- les ouvrages d'art sont achevés sur 150 kilomètres ;
- la voie est posée sur une longueur de 50 kilomètres au départ de Bobo-Dioulasso ;

— les caractéristiques principales de cette ligne sont :

- longueur totale : 349 kilomètres,
- rampe maximum : 10 millimètres,
- rayon maximum : 500 mètres,
- rail standard de 30 kg.

La mise en exploitation totale du tronçon est envisagée pour 1951.

LE DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L A.O.F.
(*Paris-Dakar*, 23 janvier 1950)

Une exposition de la Régie des Chemins de fer de l'A.O.F. se tient actuellement à Dakar, dans le hall de l'Information.

.....
Depuis le 1^{er} octobre 1948, la Compagnie internationale des wagons-lits et des Grands Express européens a repris l'exploitation des voitures-lits, voitures-restaurants et buffets hôtels de la Région du Dakar-Niger. La région Abidjan-Niger vient d'être à son tour équipée. Elle sera bientôt suivie par la Guinée et par le Dahomey, apportant ainsi aux voyageurs le confort et la qualité qui, depuis longtemps, ont fait sa réputation à travers le monde.

L'HYPOTHÈSE DE LA MALVEILLANCE EST ABSOLUMENT
ÉCARTÉE DANS L'ACCIDENT DE L'ABIDJAN-NIGER
(*Paris-Dakar*, 13 février 1950)

L'enquête menée au sujet de l'accident survenu sur le réseau Abidjan-Niger, au kilomètre 117, le 8 février, a démontré que celui-ci était dû à la chute d'un sabot de frein et à un léger excès de vitesse. Ces deux causes conjuguées ayant entraîné le déraillement dans une courbe.

L'hypothèse de la malveillance est donc absolument écartée.

On sait que sept travailleurs ont trouvé la mort au cours de l'accident et que quinze ont été plus ou moins grièvement blessés.

Fort heureusement, l'état de ceux-ci n'inspire plus d'inquiétude.

D'UN NOUVEL AUTORAIL SUR LE RÉSEAU ABIDJAN-NIGER
(*Paris-Dakar*, 29 juillet 1950)

Un nouvel autorail Renault de 300 CV. a été mis en service sur le réseau Abidjan-Niger. Le gouverneur Péchoux a participé au voyage inaugural qui s'est effectué d'Abidjan à Agboville.

L'accident de chemin de fer de Côte d'Ivoire
(*Paris-Dakar*, 4 août 1950)

Le 31 juillet, vers 1 h. 30, au kilomètre 135, entre les gares de Cechi et d'Anoumaba, le train intercolonial, venant de Bobo-Dioulasso, a tamponné le train de marchandises n. 125-225. venant d'Abidjan. Tous deux étaient remorqués par des locomotives de 120 tonnes Beyer-Garatte.

Le choc a été très violent : les deux trains étant en pleine vitesse.

Les dégâts matériels sont estimés à environ 40 millions de francs. Les deux locomotives sont hors d'usage, ainsi que 6 (?) wagons chargés de troupes, de bestiaux et de marchandises.

Quinze personnes ont été tuées sur le coup. Un tirailleur est en danger de mort. Parmi les morts figurent trois policiers, un détenu, deux femmes africaines, un enfant, deux agents de la Régie d'Abidjan-Niger, deux tirailleurs. Quatre corps n'ont pu être identifiés.

Il y a 90 blessés, dont 70 tirailleurs.

Le Directeur de la Régie, accompagné des chefs de services, s'est rendu sur les lieux de l'accident, avec le médecin-chef du réseau et le commissaire spécial.

De toutes parts, les secours sont arrivés et les blessés ont été évacués sur Dimbokro, puis sur Bouaké. Quelques blessés étaient dirigés sur Abidjan.

La première décision de l'enquête judiciaire et administrative a été de mettre à la disposition de la Justice le chef de sécurité de la gare de Cechi dont la responsabilité paraît engagée.

La destruction des deux locomotives amoindrira le trafic des voyageurs et des marchandises, mais la direction de la Région Abidjan-Niger prend des mesures nécessaires pour y pallier.

Jusqu'à la reprise du trafic, le samedi 5 août, les voyageurs et les bagages seront transbordés à l'endroit de l'accident.

RÉGIE DES CHEMINS DE FER DE L'A.O.F



Régie des chemins de fer de l'A.O.F., *Guide du voyageur*, 1955-1956

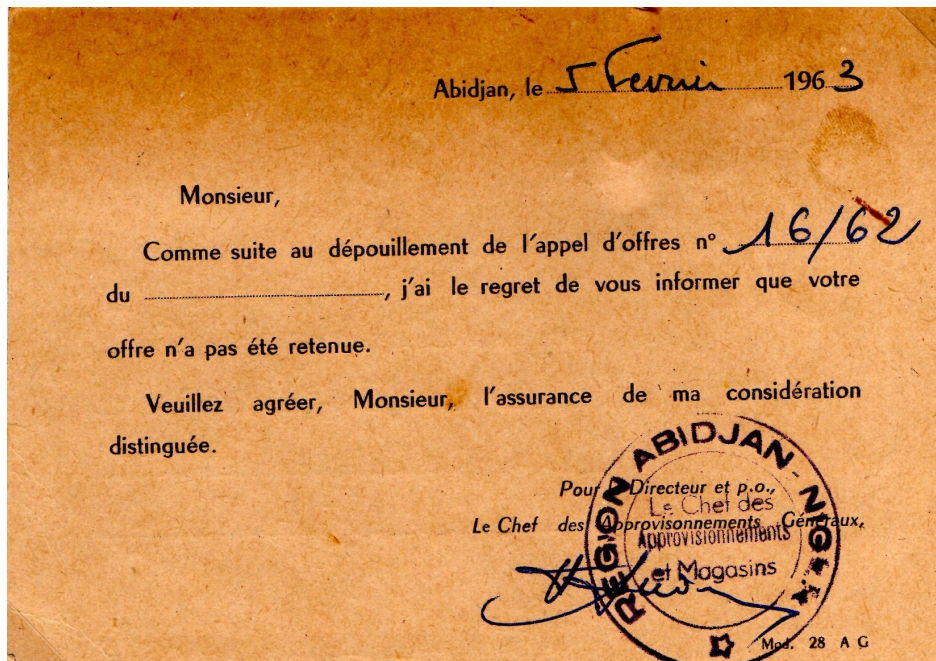


1957 : Train Abidjan-Niger sortant du nouveau pont entre Abidjan et Treichville.

LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER ABIDJAN-NIGER
REMPLECE CELLE DE L'AOF (1^{er} avril 1959)



1962 : ancienne carte-réponse à un appel d'offres de la Régie des chemins de fer : la mention de l'A.O.F. a été biffée



Cachet de la Régie Abidjan-Niger (février 1963)



Gare d'Abidjan-Lagunes (années 1950)



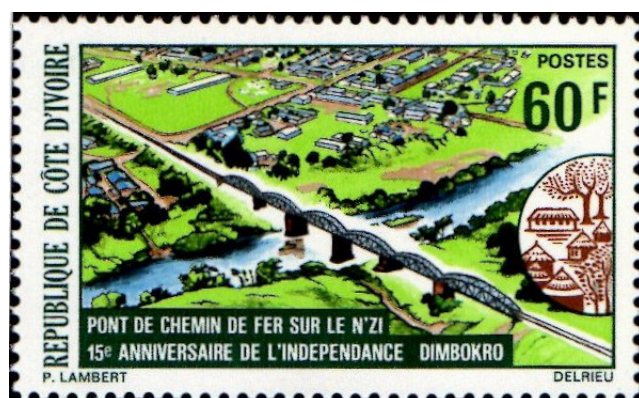
Carte et timbre représentant la gare d'Abidjan
Premier jour d'émission 12 juin 1965



Journée du timbre 1966. Train postal 1906.

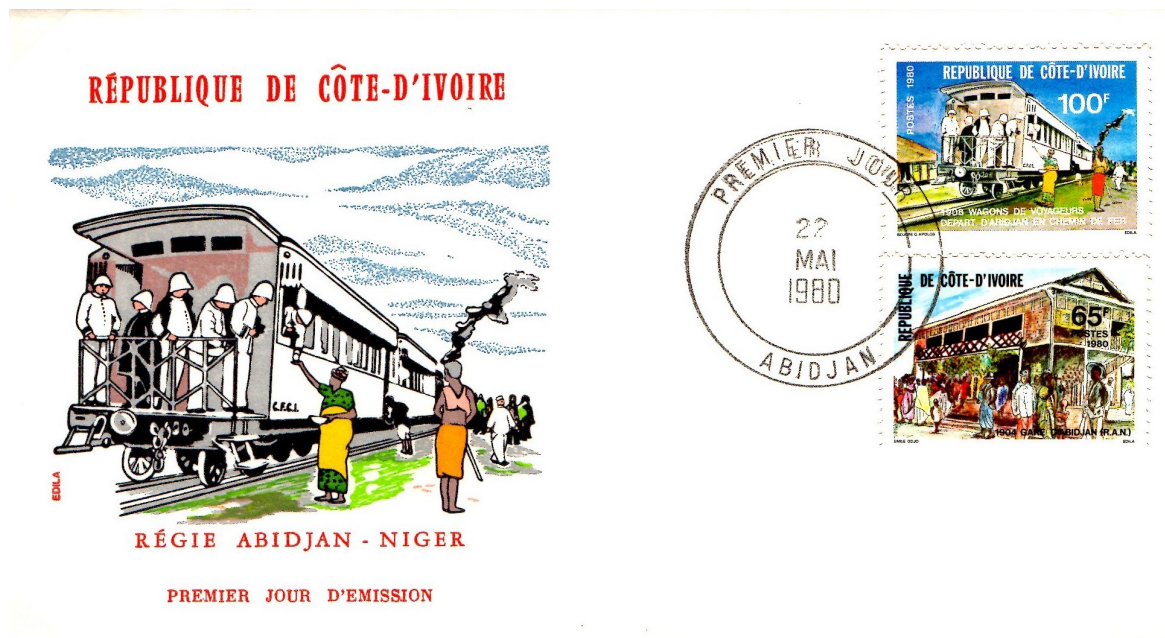


Cachet convoyeur Bouaké-Abidjan. Timbre : 1971 Année internationale de la lutte contre le racisme et les discriminations raciales (J. Quesnot)

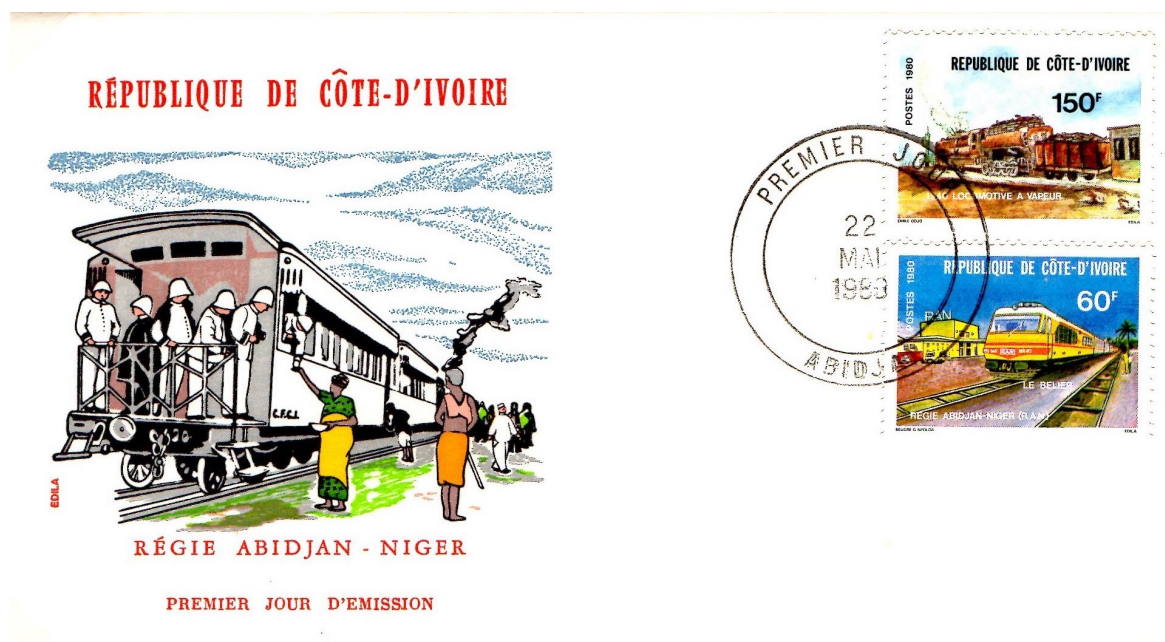


Pont de chemin de fer sur le N'Zi
15^e anniversaire de l'indépendance (1975). P. Lambert et Delrieu

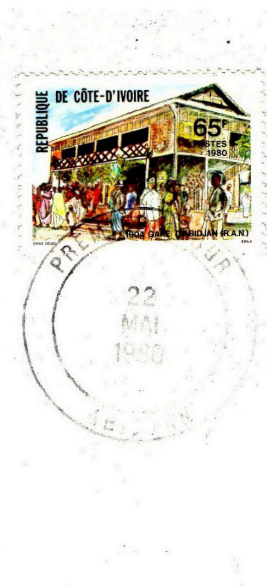
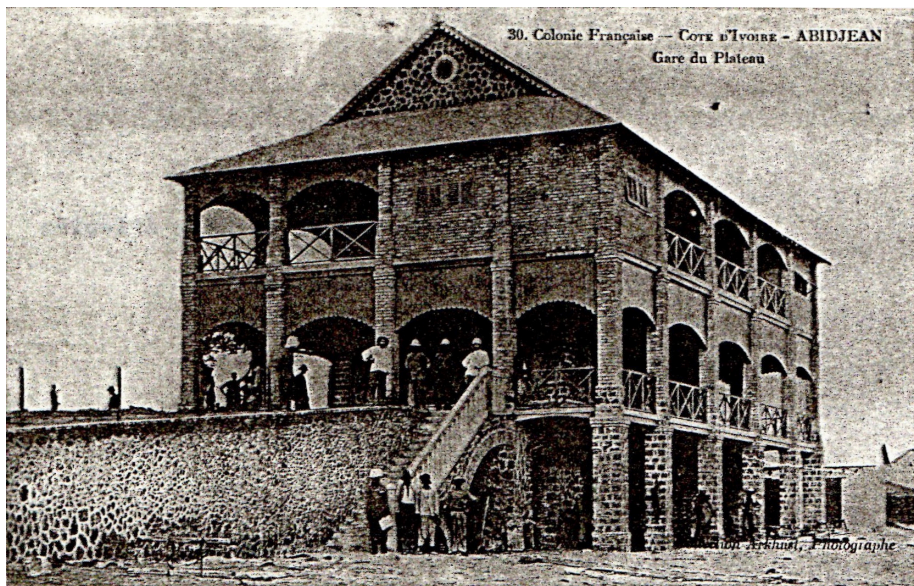
SOUVENIR ÉMIS PAR LE CLUB PHILATÉLIQUE DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(1980) : tirage à 25 exemplaires



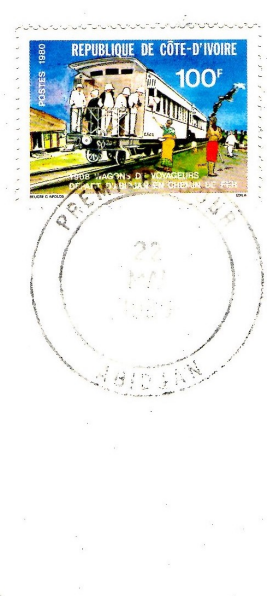
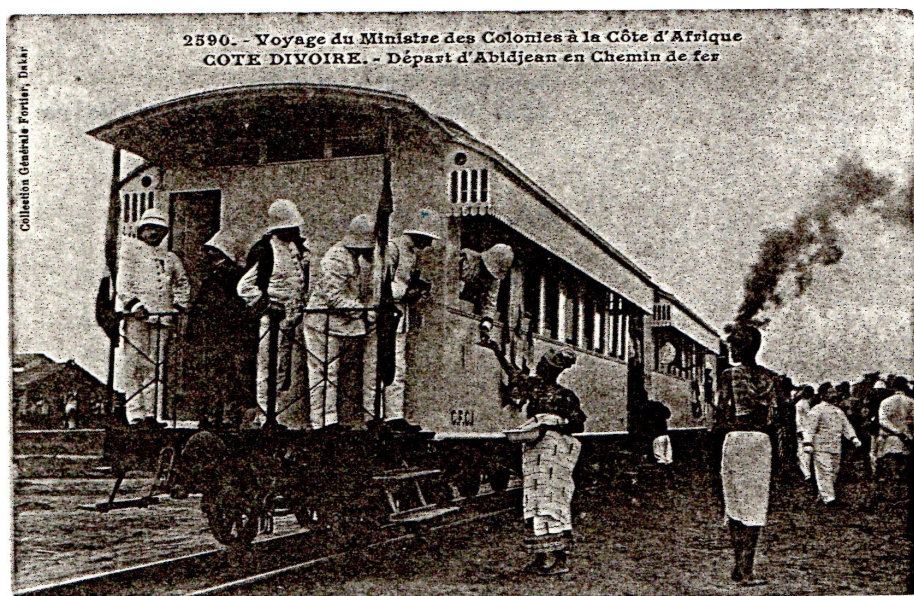
Régie Abidjan-Niger (RAN). Premier jour d'émission 22 mai 1980.
Timbre : 1908 Wagons de voyageurs. Départ d'Abidjan en chemin de fer (Beugre G. Apolos — Edila)
Timbre : 1904 Gare d'Abidjan (R.A.N.) (Émile Odjo — Edila)



Régie Abidjan-Niger (RAN). Premier jour d'émission 22 mai 1980
1940 Locomotive à vapeur (Émile Odjo — Edila)
Le Béliier (Beugre G. Apolos — Edila)



Abidjan. — Gare du plateau. (Émile Odjo — Edila)
 Timbre : 1904 Gare d'Abidjan (R.A.N.)(Émile Odjo — Edila)



Voyage du ministre des colonies. Départ d'Abidjean du chemin de fer.
 Timbre 1908 Wagon de voyageurs. Départ du chemin de fer (Beugre G. Apolos — Edila)

1995 (août) : gestion de la ligne concédée
à la Société internationale de transport africain par
rail (SITARAIL)(groupe Bolloré Logistics)

6 septembre 2016 : effondrement du pont sur le N'Zi
au passage d'un train de 31 wagons
et de mille tonnes de marchandises







Un grave incident sur un pont métallique âgé de cent ans a coupé, un week-end de septembre 2016, l'unique liaison ferroviaire existant entre Abidjan et le nord du pays. SITARAIL a fait appel à Franzetti Côte d'Ivoire pour remettre, sous quinze jours, la ligne en service. Peu de temps pour créer un accès et construire une plate-forme permettant à deux grues de retirer les locomotives, démonter la travée du pont métallique, puis remblayer la traversée pour refaire la voie.
