

COMPAGNIE FRANÇAISE DES GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOÉ & AFFLUENTS

Louis Jean Girod, président

Né le 19 janvier 1856 à Albertville (Savoie).

Docteur en droit, il fait carrière dans la préfectorale, puis devient chef adjoint de cabinet du commerce, de l'industrie et des colonies (1893), chevalier de la Légion d'honneur (1894), chef de service au ministère des Colonies, directeur de cabinet du ministre des Colonies (1895), gouverneur improvisé des établissements français de l'Inde (1896-1898), en disponibilité avec traitement (1899), député Gauche radicale de Seine-et-Marne (1902 à 1906), éphémère administrateur des Voitures électriques Krieger (1906-1907).

Décédé le 25 mai 1922 à Paris.

Compagnie française des gisements aurifères du Comoé
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 23 avril 1908)

Société fondée par M. Armand Farkas pour l'exploitation des mines d'or de l'Ouest-Africain. Le capital est de 800.000 francs divisé en 8.000 actions de 100 francs dont 3.000 d'apports et le siège social se trouve 41, boulevard des Capucines, Paris.

Constitution

Compagnie française des gisements aurifères du Comoé
et affluents (Ouest-Africain français)
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 mai 1908)

Suivant acte reçu par M^e Decloux, notaire à Paris, le 25 mars 1908, M. Armand Farkas, industriel, demeurant à Neuilly-sur-Seine, 94, boulevard Bineau, a établi les statuts d'une société anonyme sous la dénomination de : Cie française des gisements aurifères du Comoe et affluents (Ouest-Africain Français). Cette société a pour objet principal : les études et travaux de recherches de tous gisements miniers, aurifères et autres ; la demande et l'obtention de toutes concessions de mines, permis d'exploitation. de recherches ou d'exploration, terrains, forêts, voies de communication et voies ferrées, en Afrique ou ailleurs, pour l'exploitation du tout. D'autres objets accessoires sont énumérés à l'article 2 des statuts.

La durée de la société a été fixée à 50 années.

Le siège social est à Paris, 41, boulevard des Capucines.

Le capital social est de 800.000 fr. divisé en 8.000 actions de 100 fr. chacune sur lesquelles 3.600, entièrement libérées, ont été attribuées à M. Farkas, susnommé, en représentation partielle de ses apports consistant dans différents permis d'exploitation

et d'exploration énoncés à l'article 6 des statuts. Les 5.000 actions de surplus ont été toutes souscrites et libérées du quart. Il a été créé 4.000 parts de fondateur qui ont été attribuées à M. Farkas.

Le conseil d'administration est, d'après l'article 26 des statuts, autorisé à contracter tous emprunts même par voie d'émission d'obligations.

L'année sociale commencera le 1^{er} janvier et prendra fin le 31 décembre. Le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la constitution définitive de la société et le 31 décembre 1909.

L'assemblée générale annuelle se composant de tous les actionnaires possédant, au moins 10 actions sera convoquée dans le courant du deuxième semestre qui suivra la clôture de l'exercice, par un avis inséré dans un journal d'annonces légales du siège social à Paris, 20 jours avant la réunion.

Sur les bénéfices nets annuels, il sera prélevé : 5 % pour la réserve légale ; la somme suffisante pour fournir aux actions un intérêt de 5 % ; 10 % du surplus pour le conseil d'administration et toute somme fixée par l'assemblée générale, n'ex cédant pas 10 %, pour la création de réserves extraordinaires. Le surplus sera réparti 60 % aux actions et 40 % aux parts de fondateur. Toutefois, sur les 60 % revenant aux actions, l'assemblée générale pourra décider le prélèvement d'une somme destinée à la création d'un fonds d'amortissement du capital social.

Ont été nommés administrateurs : MM. Louis-Jean Girod, demeurant à Nemours (S.-et-M.) ; Antoine-Guillaume Maidon ¹, à Colombes (Seine), 13, avenue de Gennevilliers ; et le comte Gaston de Chauny ², à Paris, rue Pommereux [Pomereu]. — *Le Courrier*, 16 avril 1908.

.....
Les actions de la Compagnie française des gisements aurifères du Comoé et affluents sont mentionnées à partir d'aujourd'hui dans notre tableau des valeurs se négociant en Banque au comptant.

Compagnie française des gisements aurifères du Comoé
(*Le Capitaliste*, 21 mai 1908)

On vient d'introduire avec succès sur le marché en banque les 5.000 actions de 100 fr. de la Compagnie française des gisements aurifères du Comoé. De 200 fr., cours d'introduction, les actions se sont rapidement élevées à 240 et on croit à une campagne de hausse sur ce titre en raison des circonstances très favorables dans lesquelles l'affaire se présente. On fait ressortir, en effet, que la Compagnie n'est qu'au capital de 800.000 fr. et que les apports ne figurent à la constitution de la société que pour 300.000 fr. Or, la Compagnie est propriétaire des gisements qui constituent le vaste placer aurifère du Comoé, que le colonel Binger signale dans son bel ouvrage « Du Niger au Soudan et à la Côte-d'Ivoire ». La richesse de ces gisements a été contrôlée par plusieurs missions d'ingénieurs qui ont mis en relief l'existence, dans le lit même du fleuve, d'un certain nombre de bancs alluvionnaires dont la teneur en or est très élevée

¹ Guillaume-Antoine (*Antony*) Maidon (Nantes, 1845-Colombes, 1935) : sous-directeur à l'administration centrale des colonies jusqu'au 31 mars 1905. Puis administrateur des Éts Frager de Madagascar (juillet 1905), commissaire aux comptes suppléant des Messageries fluviales de Cochinchine (1908-1912), délégué de la Ligue maritime et coloniale au Comité de la radiodiffusion coloniale (1930), puis président du congrès du tourisme et du cynégétisme coloniaux à l'Exposition de Vincennes. Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1890

² Gaston Mallet, comte de Chauny : administrateur de la Société industrielle et commerciale du Soudan français (1898), du Nickel calédonien (1905) — présidé par son oncle, le baron Armand Digeon —, de la Compagnie française des gisements aurifères du Comoé et affluents (1908) et de la Compagnie française du Niger Lobi (1911). Avis de décès : *Le Figaro*, 9 juin 1917.

et dont l'exploitation peut se faire par drague. C'est à cette dernière circonstance qu'il faut attribuer le petit capital de la Compagnie, mais elle donne, par contre, à ses actions une valeur intrinsèque beaucoup plus grande ; aussi croit-on que les cours actuels seront largement dépassés.

Voici, d'autre part, d'après la notice d'introduction, quelques renseignements intéressants sur les sociétés aurifères de l'Ouest africain :

Les parties de l'immense région aurifère que constitue l'Ouest africain sont situées dans la Haute-Guinée et dans la Côte-d'Ivoire. Elles constituent quatre groupes distincts qu'on peut diviser ainsi :

Guinée

Compagnie minière de la Guinée, Bouré-Siéké, Mines de Siguiri.

Haute-Guinée

Compagnie de la Haute-Guinée, Société lyonnaise des gisements de la Haute-Guinée, Dragages du Tinkasso [*sic* : *Dragages aurifères du Tinkisso*].

Bassin du Comoé

Société des gisements aurifères du bassin du Comoé.

Ouest-Africain français

Compagnie minière de l'Ouest-Africain français, Mines d'Akrizzi.

Voici maintenant les niveaux déjà atteints par les actions des sociétés ci-dessus désignées (en fr.) :

	Cours nominal	Cours le plus haut
Compagnie minière de la Guinée	100	568
Compagnie minière de la Haute-Guinée	100	440
Compagnie minière de la Bouré-Siéké	100	390
Compagnie minière du Siguiri	100	430
Société lyonnaise de la Haute-Guinée	100	280
Gisements du bassin du Comoé	100	240
Ouest-Africain français	100	410

Comme on le voit, les actions de toutes les sociétés ont déjà acquis d'importantes plus-values. Les actions de la Société des gisements aurifères du bassin du Comoé ne doivent d'être encore au bas de l'échelle qu'à leur création récente, mais tout nous fait croire qu'avant peu, elles auront atteint, sinon largement dépassé, leurs aînées, car elles débutent dans des conditions particulièrement brillantes. Voici en quoi :

Si la Société du bassin du Comoé est récente, il s'en faut que ses concessions le soient. Elles ont été groupées dans des mains puissantes pour en assurer une meilleure exploitation, mais d'importants travaux ont déjà été entrepris et toute cette période de reconnaissance des mines, d'ordinaire si longue, si coûteuse, qui doit précéder une exploitation bien assise, est chose faite au Comoé.

L'exploitation pratique va commencer de suite par le traitement, au moyen de dragues, du riche gisement alluvionnaire constituant le banc n° 3 du Comoé.

Il y a là une masse présentant 1.000 mètres de longueur sur 200 mètres de largeur et 3 mètres de profondeur, qui représente un cube de 600.000 mètres de sables aurifères d'un rendement moyen de 12 fr., soit plus de 7 millions, dont l'exploitation ne coûtera pas plus de 750.000 fr. Dans trois mois, la première drague pourra être prête à fonctionner. Chaque drague, en ne comptant qu'un rendement de 4 fr. par tonne, peut donner un rendement annuel de 360.000 fr., soit plus de 40 % du capital social, et elle mettra plus de quatre ans pour traiter le banc n° 3 qui n'est qu'une infime partie des gisements alluvionnaires répartis tout le long du Comoé et dans son affluent, le Mézan.

La partie filonienne, extrêmement riche, sera exploitée plus tard.

Cette exploitation par drague des gisements alluvionnaires aurifères présente un intérêt spécial, car elle ne comporte pas les longs et coûteux travaux de mise en train d'une mine en profondeur.

Le conseil d'administration de la Compagnie française des gisements aurifères du bassin du Comoé est ainsi composé :

Président : M. Louis Girod, gouverneur honoraire des colonies.

Administrateurs : M. Antoine-Guillaume Maidon, officier de la Légion d'honneur, directeur honoraire au ministère des colonies ; comte Gaston de Chauny, propriétaire à Paris.

La publication des documents concernant la société a été effectuée, conformément à la loi, dans le *Bulletin spécial du Journal officiel*, en date du 6 avril 1908.

LES SOCIÉTÉS AURIFÈRES DE L'OUEST AFRICAIN
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 22 juin 1908)
[digest de l'article précédent avec les mêmes erreurs]

(*Le Capitaliste*, 9 juillet 1908)

L'action des Gisements aurifères du Comoé continue sa marche ascendante, favorisée par des demandes suivies. Elle s'est élevée de 340 à 350.

On parle d'une combinaison qui aurait pour but d'étendre encore les concessions de la Compagnie, ce qui lui constituerait un monopole de fait pour l'exploitation des riches gisements de tout le bassin aurifère du Comoé.

(*Le Capitaliste*, 30 juillet 1908)

Le marché des actions Gisements aurifères du Comoé a été cette semaine particulièrement animé en raison de l'introduction des parts. Malgré les arbitrages pratiqués entre les actions et les parts en raison du cours de ces dernières, l'action a enregistré une nouvelle plus-value à 380. Elle clôture toutefois à 204, sous le poids de réalisations précipitées.

LA COMOÉ

(Les Annales coloniales, 14 janvier 1909)

Les *Annales coloniales* ont publié, il y a quelques mois, un article relatif à la constitution de la Société des gisements aurifères de la Comoé.

On nous communique un rapport adressé par l'ingénieur de la Compagnie à M'Basso, M. Krouvine, que nous sommes heureux d'insérer.

Monsieur l'administrateur délégué,

Arrivée du matériel à Bassam.

Le 30 novembre dernier, les Chargeurs réunis (vapeur *Colombia*) ont débarqué la 2^e partie de votre ponton, les doris, l'outillage envoyé par Capon, l'outillage Roudet et Seller, l'envoi de Bessonneau, une caisse de légumes secs, un colis acier.

11 décembre. — Ce matin, le vapeur de la Woermamlinie a terminé le débarquement de la superstructure de la drague ; le pointage des colis et des pièces a été fait par l'Administration du wharf, conformément au manifeste. Trois colis n'ont pas été débarqués, et on les débarquera au retour du bateau d'Assinié.

Les autres colis, d'après la déclaration du directeur du wharf responsable, ont été tous débarqués ; c'est demain que nous commencerons la vérification de tous les colis.

Je me souviens bien de toutes les difficultés que vous avez eues pour l'organisation du transport d'Europe à la Côte ; il y a lieu de dire aujourd'hui que tout notre matériel est arrivé, et dans des conditions bonnes.

Transport de Bassam à Alépé

Vous êtes au courant des difficultés inattendues que nous rencontrons pour le transport de Bassam.

Dans ma lettre du 20 novembre, je vous ai annoncé le débarquement à Alépé d'une partie du matériel roulant et du ponton. On a débarqué 40 tonnes, et le nouveau voyage que les Chargeurs ont promis pour le commencement de ce mois n'a pas encore eu lieu, Les Chargeurs ont remis ce voyage au 13 courant. M. Vireuse vient de voir le représentant des Chargeurs, lequel lui a donné l'assurance que le chargement de l'*Éclaireur* commencerait demain matin, et que le débarquement à Alépé se fera le 13 ou le 14 sans faute.

Les expériences que nous avons faites avec de simples manœuvres nous ont prouvé qu'un doris chargé de 2 tonnes 112 environ ne met que 2 jours pour un voyage complet (aller et retour), de Bassam à Alépé, ce qui donne 5 fr. 20 par tonne.

4 hommes à 1 fr. 25 5 fr. 00

1 homme à 1 fr. 50 1 fr. 50

Total 6 fr. 50

par jour, ration comprise.

ou 13 fr. pour 2 jours, soit la tonne $.13/25 = 5$ fr. 20

Ce n'est pas la question d'économie qui nous aurait décidés à employer les piroguiers de Bassam à Alépé, au lieu de les faire marcher d'Alépé à Malamalasso, mais la question de temps. Il est nécessaire et indispensable d'avoir tout notre matériel concentré à Alépé, bien classé, bien à l'abri ; il faut que cela soit fait le plus tôt possible, et, dans le cas où les Chargeurs ne seraient pas exacts le 13 ou le 14 prochain, j'ai la ferme intention de commencer le transport par nos piroguiers qui seront ici le 15, ou par de simples manœuvres ; le trajet, de Bassam à Alépé n'offrant aucune difficulté.

Il faut ramener notre ligne d'action à 65 kilomètres, distance d'Alépé à M'Basso ; nous y serons plus à notre aise, nos mouvements seront plus sûrs et plus rapides.

Transport Alépé-Malamalasso

Comme je viens de vous le dire, les piroguiers, que M. Erbe m'avait promis pour le commencement du mois, ne sont pas encore arrivés ; depuis que nous sommes à Bassam, la maison Erbe envoie presque journallement des messages télégraphiques au sujet de nos piroguiers. Le dernier télégramme nous promet 75 hommes pour le 15 prochain. Il faut espérer qu'ils arriveront.

Les eaux du Comoé, sur la section Alépé-Malamalasso, sont presque à l'étiage. J'ai eu de nouveau l'occasion de passer par les rapides, et je crois que nous serons forcés de faire sauter quelques roches, afin de faciliter le passage de nos doris. Je remonterai dans 2 ou 3 jours, et je ferai cette fois le voyage en doris, avec lequel on fera toutes les expériences pour le passage.

Pour le moment, nous savons qu'ils calent 0,50 cm avec une charge de 2.500 kg distribués d'une manière presque uniforme sur le fonds.

Les expériences seules nous indiqueront la charge maxima pour passer sans difficultés les rapides. Il faut espérer que cette charge ne sera pas inférieure à 1.300 ou 1.500 kg.

Travaux de Malamalasso

Les travaux d'établissement de l'appontement ainsi que d'un sentier reliant cet appontement à la route, se font d'une manière satisfaisante.

Les bois pour l'appontement sont coupés, le terrain du débarcadère nivelé, le sentier définitivement tracé.

Pour le moment, tous ces travaux se faisaient avec de simples manœuvres, sous la surveillance du charpentier Richard et en partie sous la surveillance du mécanicien David. Les manœuvres sont presque tous des Soudanais. Il y avait parmi eux des gens du Bété ; leur salaire est de 1 fr. 25 par jour, ration comprise. Ils ont fourni une quantité de travail qui étonnerait des Européens. Ils sont bien traités par nous tous, payés le soir même, avant 6 heures. Il y a des manœuvres qui nous prient de garder leur argent ; la confiance est donc absolue, et on nous respecte bien. Nous avons dépensé une centaine de francs pour ces manœuvres, et ils nous ont fourni une quantité de travail utile pour laquelle on dépenserait en Europe 400 francs.

Pour le moment, ces noirs travaillent avec une pleine et entière satisfaction.

J'ai formé un noyau d'une dizaine, tous Soudanais, très sobres. Ils m'assurent qu'ils peuvent faire venir 150 à 200 hommes, s'il le faut ; je pense qu'ils ne me trompent pas. J'ai trouvé à Alépé une dizaine de Soudanais se dirigeant vers Malamalasso, pour chercher du travail, je les ai engagés à raison de 25 francs par mois, avec ration, ou 32,50, sans ration. Ils forment 2 équipes de doris qui marchent très bien. Ces hommes m'ont affirmé ce fait que nous trouverions maintenant très facilement des Soudanais.

Route de Malamalasso à Daboissué

Je réunis tous les éléments pour dresser un profil en long de cette route mais le temps me manque pour le faire de suite ; aussi vous donnerai-je seulement quelques détails.

Le chemin de Malamalasso à Daboissué a une longueur de 24 kilomètres. D'une manière générale, la route est bien dégagée ; elle suit tout le temps un terrain sec, pas rocheux, rencontre quelques petits ruisseaux qu'on peut traverser sans difficultés par des ponceaux de 5 à 15 mètres. Les mauvais côtés de cette route sont les montées et les descentes.

La route est difficile, mais la topographie générale, ainsi que la nature du terrain, ne sont pas défavorables et se prêteront à des chargements et à des déviations que nous serons amenés à faire pour l'adoucissement des montées.

La nature nous est donc favorable ; elle nous protège, c'est un bon signe.

Il se peut, et cela dépendra de l'étiage du Comoé, que nous quittions la voie de terre, en aval de Daboissué : aux environs immédiats du village il y a des montées assez dures, qu'on pourrait éviter, si le fleuve est navigable en aval.

Route de Daboissué à Bettié

La distance Daboissué-Bettié est de 10 km. environ ; la chute d'Amouvo se trouve à 7 km. de Daboissué, et à 3 km. de Bettié.

La seule solution possible, aux chutes d'Amouvo, est un transbordement ; on ne peut s'arrêter à une autre.

Route de Bellié à M'Basso

D'Amouvo à Bettié, la route est belle ; les rapides qui se trouvent aux environs et en amont de Bettié ne sont pas terribles. D'une manière générale, cette section de notre route, sur une distance de 50 kilomètres, offre relativement peu de difficultés.

Il y a des endroits, au point de vue transport, qui sont superbes.

En prenant en considération que nous trouverons dans cette région 5 à 7 pirogues montées avec des piroguiers indigènes, il y a lieu d'espérer que nous ferons le transport sur cette section assez rapidement.

Vous m'avez souvent et assez longuement parlé de cette région et dans des termes si précis, qu'il m'a semblé, à mon arrivée à M'Basso que je me trouvais dans un pays très connu, pays que j'avais habité. À mon avis, on peut affirmer que l'attaque du banc n° 3 s'impose, si toutefois la teneur des deux autres bancs n° 1 et n° 2 n'est pas plus riche que le n° 3.

Marche générale des travaux

Et nous avons raison d'être contents du travail accompli. Durant le mois de novembre, nous avons subi une perte de temps pendant la 1^{re} quinzaine de novembre. Nous luttons tous de notre mieux contre toute perte de temps, il ne reste qu'à vous assurer que nous ferons notre possible pour rattraper le temps perdu. J'ai le ferme espoir qu'à l'arrivée des piroguiers, nous serons organisés de manière à pouvoir marcher assez rapidement.

Rapports avec l'administration

Je n'ai qu'à me louer de la bonne volonté, de la sympathie que nous rencontrons de la part de l'administration de la colonie. Le wharf, la Douane, les commandants de cercles de Bettié et de Tarancu, tous sont aimables et bienveillants. Tout dernièrement, le gouvernement de Bingerville nous a donné une nouvelle preuve de l'intérêt qu'il porte à notre entreprise. Le 30 novembre dernier, on a mis à exécution une décision, arrêtée, dit-on, depuis longtemps, de supprimer le poste télégraphique et téléphonique de Bettié. Le commis du poste descendit à Bingerville ; le poste fut donc virtuellement supprimé.

À mon arrivée à Bassam, j'ai fait télégraphier par la maison Erbe au gouverneur en demandant le rétablissement du poste et l'installation d'un bon appareil téléphonique à Malamalasso. Dans les 48 heures, le gouvernement nous a répondu par télégramme, en nous avisant que les ordres étaient donnés de rétablir le poste de Bettié, et d'installer un bon appareil téléphonique à Malamalasso.

Je termine ce rapport en vous priant d'agréer et de transmettre au conseil d'administration de la société nos meilleurs vœux et souhaits pour l'année 1909.

Signé : KROUVINE.

Sociétés	Siège social	Capital (fr.)	Travaux en 1909
• Côte-d'Ivoire			
Cie des gisements aurifères du Comoë	41, bd des Capucines, Paris	800.000	Envoi d'une drague sur la Comoë.

GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOË
UN DOCUMENT
(*Les Annales coloniales*, 26 août 1909)

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs de la Compagnie des Gisements aurifères du Comoë. Les transports du matériel et les travaux d'installation auxquels il a été procédé se sont opérés avec un plein succès.

M. l'ingénieur Khouvine, chargé de la direction des travaux, vient d'adresser aux administrateurs de la Société le rapport suivant, que nous sommes heureux de publier.

Rapport de M. l'ingénieur Khouvine
au conseil d'administration de la Compagnie du Comoë.

Messieurs les administrateurs,

Conditions climatiques. Saison des pluies. Pluies anormales.

Bien que les différentes saisons soient nettement déterminées à la Côte d'Ivoire, et y constituent deux époques très marquées, l'une dite saison sèche, l'autre saison des pluies, on peut dire, d'une manière générale, au point de vue des travaux sur chantiers, qu'il y pleut constamment.

Il existe une grande différence entre la quantité moyenne d'eau tombée en 24 heures pendant la saison des pluies et celle tombée en 24 heures pendant la saison sèche ; mais, pour nous, même une très faible pluie nous occasionnait des pertes, en temps et argent. Je dois ajouter que cette année fut exceptionnellement pluvieuse.

Si les pluies ne nous ont pas été tout à fait défavorables pour nos transports sur le fleuve, par contre elles nous ont sérieusement contrariés à Malamalasso, où il a fallu faire quelques travaux de terrassement et grimper de fortes rampes pour atteindre la piste télégraphique. Or, il n'y a rien de plus terrible et de plus dangereux que de tirer des wagons de 2 tonnes lorsque les hommes sont trempés. Vous comprenez bien la surveillance que j'ai dû exercer et les précautions que j'ai dû prendre pour éviter des accidents. Je suis heureux de vous dire que nous n'avons pas eu un seul accident à déplorer, ce qui peut vous expliquer le dévouement et le bon recrutement de nos manœuvres qui se sentent en pleine sécurité.

Depuis le commencement de juin, il pleut beaucoup à Malamalasso, et nous avons été forcés de diminuer la main-d'œuvre et de garder un minimum nécessaire de bras.

État sanitaire

Vous m'avez dit, avant mon départ pour la Côte, que les Européens devaient éviter toute fatigue, et que notre travail devait se réduire à une mission d'organisation et de surveillance.

Malgré mon désir de suivre votre sage recommandation, il m'a été cependant matériellement impossible de ne pas m'exposer, ainsi que tous nos Européens, à un travail effectif et à des fatigues.

J'ai la ferme conviction que si j'avais trop pensé à notre santé et à notre confort, j'aurais alors agi au détriment de notre société, et le transport de notre matériel aurait subi un retard d'une année.

À peine débarqués à Grand-Bassam, nous nous sommes mis au travail. Au bout de quinze jours, nos charpentiers, qui étaient cependant forts et admirablement constitués, sont tombés malades et, depuis, n'ont pu nous rendre le moindre service. Nous sommes donc restés debout deux seulement, Virouze et moi, aptes à fournir un travail utile. Toutefois déjà, à partir du 15 mars, mon organisme a subi quelques chocs dangereux, et j'ai dû faire de grands efforts pour me tenir debout jusqu'au jour où tout notre matériel fut concentré à Malamalasso, ou plutôt à quelques kilomètres au-dessus de Malamalasso, laissant derrière nous les passages les plus difficiles et les plus dangereux de notre route.

Le 21 juin, après un fort accès de fièvre qui a duré plusieurs jours, j'ai dû me laisser embarquer et descendre vers Grand-Bassam. Mon état général de santé était, à cette date, tel que le médecin a insisté sur mon départ immédiat pour la France, où j'espère me rétablir en très peu de temps.

Nous pouvons dire, d'une manière générale, que le climat de la Côte d'Ivoire n'est pas mauvais, mais qu'il faut éviter de grandes fatigues, ce qui, à mon avis, sera facile à faire dans l'avenir, les travaux restants n'offrant plus de grandes difficultés.

Main-d'œ œuvre

Si les conditions climatériques de la Côte offrent des difficultés (du reste il n'y a pas de colonies où il en serait autrement) pour la mise à exécution d'un projet d'exploitation minière, la question de la main-d'œuvre, telle qu'elle existe à l'heure actuelle dans la colonie, la rend très difficile.

Les indigènes quittent la colonie en masse et fuient tout travail. On prétend que ce sont les travaux du chemin de fer qui en sont la cause, mais nous n'avons jamais cherché les origines et les motifs de cet état de choses.

Si nous prenons en considération les difficultés qu'éprouvent maintenant les grandes maisons de commerce et les entreprises industrielles établies à la Côte pour trouver même 20 à 30 manœuvres, nous pouvons dire que nous avons encore été bien partagés, étant donné les grandes difficultés que rencontre le recrutement de la main-d'œuvre.

Nos rapports avec les noirs n'ont pas cessé d'être très bons ; le rendement que nous avons pu obtenir d'eux est au-dessus de toutes les prévisions. Comme ingénieur, j'adresse à ces bons travailleurs tous mes remerciements, et c'est grâce à eux que je suis parvenu à arracher l'admiration de tous les anciens coloniaux qui ne croyaient pas à la possibilité de franchir, avec notre matériel, les rapides du Comoé et les autres difficultés de la route.

TRANSPORT DE GRAND-BASSAM A M'BASSO

1^{re} partie. — Grand Bassam à Alépé.

Même sur cette partie de notre route, nous avons rencontré des difficultés et subi des retards. Vous savez que les transports se font sur des bateaux à vapeur appartenant aux maisons de commerce ou aux Chargeurs Réunis. Or, vers le mois de décembre, tous les bateaux furent affrétés par le gouvernement pour le transport du matériel du chemin de fer.

C'est avec difficulté que nous sommes arrivés à affréter les Chargeurs, à un prix exagéré, pour le transport de notre matériel. Les retards que les Chargeurs nous ont occasionnés nous ont coûté très cher, mais nous n'avons pas pu protester, la compagnie des Chargeurs Réunis n'ayant pas voulu prendre d'engagement ferme pour le transport de Bassam à Alépé.

À Alépé, nous avons été forcés de faire un premier classement de tout notre matériel, avant de songer à aborder la deuxième partie des transports, Alépé à Malamalasso.

2^e partie. Alépé à Malamalasso

Vous connaissez, Messieurs, toutes les péripéties de la lutte que nous avons eue à soutenir sur cette partie de notre route.

Les passages, par les rapides, sont réellement très difficiles et tout le monde, dans la colonie (blancs et noirs), se refusait à croire que nous réussirions à les franchir avec notre matériel. Nous avons vaincu toutes les difficultés, et, sur les 300 voyages que nous avons faits avec les doris, dans les rapides, nous n'avons eu qu'un seul accident ; trois caisses de briques réfractaires, et deux caisses contenant des pièces de machine ont chaviré dans le terrible rapide de Kotokrou.

Mais étant donné que nous sommes arrivés à sauver une pièce de 250 kg, il y a lieu d'espérer que nous arriverons, dès que les eaux baisseront, à sauver toutes les autres pièces. Du reste, nous savons les numéros des pièces laissées en arrière, et elles peuvent être remplacées immédiatement.

3^e partie. – Malamalasso, Daboissué Chemin de la forêt.

Comme vous le savez par mes rapports, les points les plus difficiles de cette partie de notre route sont : la montée de Malamalasso et les deux fortes montées à 5 et 6 km. de Malamalasso.

Ces points difficiles sont franchis à l'heure actuelle ; il ne nous reste qu'à suivre une route n'offrant plus de grandes difficultés.

Si le temps était beau, ou relativement beau, on pourrait franchir le chemin de la forêt rapidement. Nous espérons toutefois arriver à Daboissué ou un autre point du fleuve au-dessus de Daboissué vers la fin du mois de septembre. Il serait, à mon avis, inutile de nous presser, étant donné que les eaux du Comoé ne commenceront à baisser que vers cette date, et que le banc n° 3, sur lequel la drague sera montée, ne sera découvert qu'au commencement d'octobre.

CONCLUSIONS

En résumé, j'estime qu'au moment où j'ai quitté la Côte d'Ivoire, 27 juin 1909, nous avons surmonté 80 à 85 % des difficultés que présentaient les transports de notre matériel de Grand-Bassam au lieu d'exploitation (M'Basso).

J'ai assuré, pendant mon absence de la Côte, la fin des transports jusqu'au terminus de la forêt, en adjoignant M. Wegener à mon excellent collaborateur M. Virouze, dont l'énergie vous est connue.

Du reste, toutes les personnes qui ont passé par Malamalasso, soit hauts fonctionnaires du gouvernement, civils et militaires, soit commerçants connaissant bien le pays sont unanimes à déclarer que l'arrivée à M'Basso, avec tout notre matériel, est aujourd'hui assurée.

Notre matériel complet comprenant environ 375.000 kg, y compris les vivres, sera rendu, fin septembre à Daboissué, et tout fait prévoir que nous pourrons commencer le montage de la drague dans les premiers jours d'octobre. Il faut que vous vous assuriez, vers cette époque, le concours d'un monteur de la maison Fraser et Chalmers.

Vous voyez, Messieurs, malgré les énormes difficultés que nous avons à vaincre, que nous avons opéré le transport de notre matériel beaucoup plus vite que les compagnies aurifères analogues à la nôtre, qui se livrent à l'industrie du dragage dans la colonie voisine, la Gold Coast. En effet, ces compagnies ont employé au minimum deux années pour arriver à la mise en marche de leurs dragues.

Vous devez songer que le matériel de votre drague n'est arrivé à la Côte d'Ivoire qu'en décembre 1908, et que nous commencerons le montage de la drague en octobre 1909.

KHOUVINE.

1911 (Janvier) : CAPITAL PORTÉ DE 0,8 À 1,05 MF



Coll. Serge Volper

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Serge_Volper.pdf

COMPAGNIE FRANÇAISE
DES GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOÉ
(Ouest Africain français)

Société anonyme

Statuts établis suivant acte reçu par M^e Henri Decloux, notaire à Paris

Capital: 800.000 fr.

divisé en 8.000 actions de 100 fr. chacune

Capital porté à 1.050.000 fr.
par décision de l'assemblée générale
du 24 janvier 1911

Siège social à Paris

ACTION ABONNEMENT
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.
SEINE

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée
Un administrateur (à gauche) : Louis Birot
Un administrateur (à droite) : Victor d'Yerville
Paris, le 11 avril 1908



Coll. Jacques Bobée
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Jacques_Bobee.pdf
Idem
PART DE FONDATEUR AU PORTEUR

GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOÉ
Augmentation de capital
(*Bulletin municipal officiel de la ville de Paris*, 2 février 1911)

I.

D'une délibération prise le 9 janvier 1911 par le conseil d'administration de la Compagnie française des gisements aurifères du Comoé et affluents (Ouest-Africain Français), société anonyme au capital de 1.050.000 francs, dont le siège est à Paris, boulevard des Capucines, 41, de laquelle délibération d'une copie certifiée conforme a été déposée au rang des minutes de M^e Ditte, notaire à Paris, le 16 janvier 1911,

Il appert que le conseil, en vertu de l'article 9, paragraphe 2, des statuts, a décidé d'augmenter le capital social jusqu'à concurrence de 250.000 francs par l'émission au pair de 2.500 actions de 100 francs chacune payables un quart à la souscription et le surplus aux époques que fixerait le conseil, lesquelles actions jouiraient des mêmes droits que les anciennes actions et seraient numérotées à la suite.

II.

Aux termes de l'acte susénoncé, reçu par ledit M^e Ditte, le 16 janvier 1911, M. Victor d'Yerville, ingénieur civil des mines, demeurant à Paris, rue des Mathurins, 66,

Ayant agi comme spécialement délégué, suivant délibération du conseil d'administration en date du 12 janvier 1911, ...

A déclaré que les 250.000 francs, etc.

MODIFICATIONS

Cie française des gisements aurifères du Comoé et affluents (Ouest-Africain français).

Augmentation de capital(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 mars 1911)

Suivant décision de l'assemblée générale extraordinaire du 9 janvier 1911, le capital social a été porté de 800.000 fr. à 1.050.000 fr. par l'émission de 2 500 actions de 100 fr., qui ont été toutes souscrites et libérées du quart. L'article 7 des statuts a été modifié en conséquence. — *Bulletin municipal officiel*, 2 février 1911.

1912 (Janvier) : CAPITAL PORTÉ DE 1,05 À 1,15 MF



Coll. Jacques Bobée

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Jacques_Bobee.pdf

COMPAGNIE FRANÇAISE

DES GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOÉ

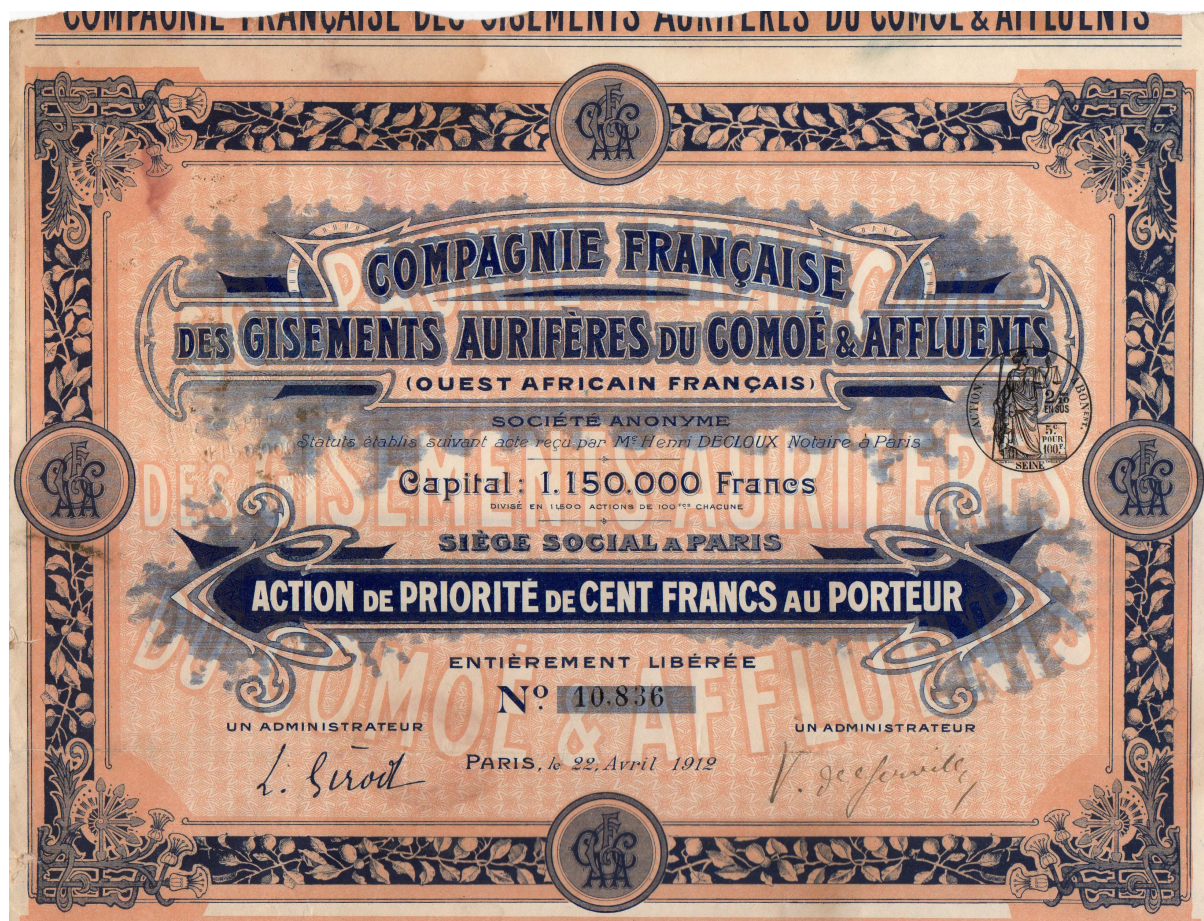
Capital: 800.000 fr.

divisé en 8.000 actions de 100 fr. chacune

Capital porté à 1.050.000 fr.
par décision de l'assemblée générale
du 24 janvier 1911

Capital porté à 1.150.000 fr.
par la création de 1.000 actions de priorité

Décision de l'assemblée générale
du 27 janvier 1912



Coll. Jacques Bobée

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Jacques_Bobee.pdf

COMPAGNIE FRANÇAISE

DES GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOÉ

Capital : 1.150.000 fr.

divisé en 11,500 actions de 100 fr. chacune

ACTION DE PRIORITÉ DE CENT FRANCS AU PORTEUR

ACTION PRIVILÉGIÉE DE 10 PIASTRES AU PORTEUR

ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR

entièrement libérée

Un administrateur (à gauche) : Louis Birot

Un administrateur (à droite) : Victor d'Yerville

Paris, le 22 avril 1912

GISEMENTS AURIFÈRES DU COMOÉ
(*Les Annales coloniales*, 3 février 1912)

Une assemblée extraordinaire a eu lieu le 27 janvier. Le capital de 1 million 50.000 fr. a été augmenté de 100 000 francs par l'émission de 1.000 actions privilégiées de 100 francs qui ont été immédiatement souscrites par les actionnaires.

Hall de *La Dépêche coloniale*
Exposition permanente
Les Minerais
(*La Dépêche coloniale*, 14 mai 1912)
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 mai 1912)

La Compagnie française des gisements aurifères du Comoé a été créée pour exploiter des gîtes minéraux situés à la Côte-d'Ivoire, comprenant :

Des placers alluvionnaires dans le lit du fleuve Comoé, et sur les bords, et. des gîtes filoniens voisins du fleuve Comoé.

L'exposition de la compagnie comprend toute une collection de ses minerais ; alluvions, quartz aurifères et or, et toute la série des photographies de ses travaux pour le montage de sa drague.

L'effort fait par cette société a été considérable, le matériel qu'elle vient, de conduire sur place comprend :

Un ponton en bois de 30 mètres de longueur sur 10 mètres de large, ce ponton construit à Fécamp fut démonté, puis expédié à Grand-Bassam.

Son poids est de 180.000 kg, il est composé de plus de 1.800 morceaux de bois.

Certaines pièces dépassaient 1.500 kg.

À ce matériel de dragage étaient joints :

20 bateaux ou doris de 8 mètres de longueur sur 1 mètre de largeur, avec des bordages de 6 centimètres d'épaisseur ; 2 km. 500 de rails ; 60 wagons, ainsi que tous les accessoires nécessaires pour le montage de la drague, 13 calfatage du ponton, câbles, cordages, treuils, outils de levage, outils divers, clous, brai, étoupe, etc.

L'ensemble du matériel dépassait le poids de 400.000 kg.

Tout ce matériel, parvenu à Grand-Bassam en 1909, devait, pour arriver sur la mine, suivre l'itinéraire ci-dessous décrit comprenant quatre sections :

Première section. — Grand-Bassam à Petit-Alépé, 55 kilomètres par bateaux à vapeur.

Ce transport fut effectué par le petit vapeur des Chargeurs réunis et assez rapidement.

La seconde section, Alépé à Malamalasso, comprend le passage de 14 kilomètres de rapides, de Yacassé à Ivotokrou.

Les bateaux de la compagnie y effectuèrent 300 voyages et un seul chavira, perdant la bielle de la machine, le régulateur, une caisse de briques, une caisse de boulons.

Ces pièces sont aujourd'hui remplacées.

La troisième section comprend le passage de la forêt de Malamalasso à Daboissué, 32 km. 500. Cette section fut la plus difficile, la plus longue et la plus coûteuse à franchir.

Elle nécessitait, en effet :

L'établissement à Malamalasso d'un débarcadère de 30 mètres de longueur et d'une digue de déchargement ;

L'aménagement, de la piste télégraphique pour y établir la voie ferrée ;
ce travail employa une nombreuse main-d'œuvre, car l'établissement de cette petite voie portative nécessita la création de 27 variantes à la piste télégraphique et la construction de 29 ponts sur les ruisseaux entre Malamalasso et Daboissué.

Le cheminement de la voie ferrée par fractions de 2 km. 500 nous força à opérer treize fois le transbordement de 400.000 kg et recharger pareil poids ; les ouvriers manutentionnèrent ainsi 10.1100.000 kg.

Ces transports furent effectués sans aucun accident, ni de personne, ni de matériel.

La quatrième section, Daboissué-M'Basso, comportait encore un transbordement à 8 kilomètres de Daboissué, aux chutes d'Amanvo.

Il fallait, en effet, franchir le saut d'Amanvo, où le Comoé tombe de 5 mètres.

Il fut nécessaire d'ouvrir, sur la rive droite du Comoé, un chemin de 500 mètres de longueur pour y placer la voie ferrée.

D'Amanvo à M'Basso, le reste du transport s'est effectué au moyen des bateaux de la compagnie.

La compagnie a aujourd'hui surmonté toutes ces difficultés, tout le matériel est sur le lieu d'exploitation, le ponton lancé, la superstructure rivée et mise en place, il ne reste plus à attacher que l'élinde et l'élévateur, et on estime que l'exploitation pourra commencer dans soixante jours.

18 DÉCEMBRE

(*Les Assemblées générales*, 3 juillet 1913)

Gisements aurifères du Comoé et affluents. — Ass. ord. et extr. — Ordre du jour extr. : Réduction et augmentation du capital.

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 16 décembre 1913)

La Compagnie française des gisements aurifères du Comoé va procéder à une réorganisation financière.
