

## Une colonie de grand avenir LA CÔTE D'IVOIRE (*Le Monde colonial illustré*, février 1932)

La Côte d'Ivoire a en elle, des possibilités énormes. Elle recèle des forces vives insoupçonnées.  
Gouverneur RESTE.

### L'EFFORT INDIGÈNE



ORSQUE M. Treich-Laplène et le capitaine Binger explorèrent la Côte d'Ivoire en 1882, ils se trouvèrent en face de races bien différentes. Dans le Nord, les régions soudanaises aux larges horizons, où les communications étaient faciles, avaient permis de bonne heure l'organisation de sociétés policées, ayant leurs chefs. Dans ce pays, les commerçants et les marabouts avaient importé des régions supérieures du Nord une certaine civilisation.

Par contre, la zone forestière, hostile et difficile, avait produit des populations primitives, méfiantes, toujours en guerre les unes contre les autres. L'insécurité générale, empêchant les communications, y rendait difficile tout essai d'organisation sociale. L'individualisme le plus farouche régnait de village à village ; aucune civilisation d'ensemble, aucune race commune. La forêt était aussi l'asile des vaincus des guerres soudanaises qui s'y réfugièrent, méfiants et hostiles à tous leurs voisins. Les populations de cette zone vivaient dans la forêt c'est-à-dire mal, de vins de palme, de racines, de chasses. Elles avaient pris la mentalité de la forêt, la défiance, la sauvagerie, la férocité.

À notre contact, sous notre influence bienfaisante, une évolution très nette s'est poursuivie.

Cette transformation provoquée, en grande partie, par l'effort considérable réalisé dans l'aménagement de voies de communication, a eu pour résultat de faire disparaître l'isolement des populations, de mélanger les tribus, de substituer à des groupements de races, des groupements de territoires ayant des intérêts économiques identiques. Des populations rurales, qui autrefois vivaient dans un isolement farouche dans leurs cases de pisé ou leurs huttes de chaume, se sont rapprochées, obéissant à un besoin nouveau : étendre le rayon de leurs affaires ; et ainsi la vie économique dans l'intérieur du pays a gagné en intensité et s'est élargie.

Les populations, en général intelligentes, ont vite compris que la France leur apportait la paix, la sécurité, la justice. Mieux nourries, grâce à l'action administrative qui les a forcés à étendre leurs cultures vivrières et industrielles, pouvant réaliser à bon

prix les richesses jusque-là latentes de la forêt, le caoutchouc, les kolas, les palmistes, elles s'éveillent à la vie civilisée, à laquelle elles apportent des idées neuves et originales, avec une ardeur remarquable.

Mis en contact avec la civilisation européenne, l'homme de la forêt en adopta tout d'abord les signes extérieurs, en commençant par le costume ; l'achat d'un parapluie constituait le premier acte du passage à la vie civilisée. Puis l'indigène, qui est avant tout un cultivateur, qui aime la terre, écouta nos conseils, adopta nos méthodes, et nous nous trouvons dès maintenant en face d'un effort remarquable qu'il est intéressant de connaître.

Tout de suite, indiquons cet effort au moyen de chiffres qui frapperont le lecteur. Prenons, par exemple, les exportations de cacao, de café et de coton, qui ont atteint les chiffres ci-après :

Cacao en 1901	135 kg.
Cacao en 1930	22 239 263 kg.
Café en 1921	11 778 kg.
Café en 1930	445133 kg.
Coton en 1913	18 800 kg.
Coton en 1930	1.925.677 kg.

Ces chiffres témoignent des efforts réalisés et des résultats acquis, qui sont incontestables.

Ces résultats ne sont, malgré tout, qu'un commencement. L'indigène cultive en général sans méthode, sans souci de l'avenir. Il n'apporte aucun soin, ni dans la préparation des terrains, ni dans le choix des semences. Il ignore les irrigations, les drainages ; il ne sait remédier ni au manque ni à l'excès d'eau.

Ces efforts des indigènes, il faut donc les seconder, les diriger. Ils ont créé des plantations d'une importance primordiale qu'il nous appartient de conserver et d'accroître.

On se demandera si, à notre époque de crise mondiale provoquée en partie, dit-on, par la surproduction, il est utile d'encourager une nouvelle production ?

Au point de vue colonial, la crise que nous subissons n'est pas une crise de surproduction, les colonies n'arrivant pas à satisfaire aux demandes de la Métropole : c'est une crise de rajustement de prix.

La France consomme annuellement 191.000 tonnes de coprah ; les colonies lui en envoient 37.000.

En marche normale, l'industrie métropolitaine utilise environ 360.000 tonnes de coton ; sur ce total, les colonies lui en fournissent 8.000 à 9.000 tonnes. Nous sommes à la merci de l'étranger pour une matière première qui alimente une industrie faisant vivre plus de 600.000 ouvriers.

La France consomme 150.000 à 180.000 tonnes de café ; les colonies ne lui en fournissent guère que 5.000 à 6.000 tonnes. Et cependant, les cafés coloniaux



Femmes portant de l'eau qu'elles ont été puiser au marigot.  
C'est le geste ancestral du bras plié en anse, considéré comme  
un des plus jolis mouvements du corps humain. (Photo Henri Delafosse.)

[34] jouissent d'une situation privilégiée sur le marché métropolitain (détaxe des droits de douane). Un large débouché est donc offert aux cafés de la Côte d'Ivoire.

La France importe 700.000 tonnes de maïs ; les envois des colonies atteignent à peine 160.000 tonnes.

De quel côté qu'on se tourne, la France consomme un tonnage de matières premières tropicales que les colonies n'arrivent pas à fournir. Si donc, comme cela paraît évident, la France a intérêt à payer ces matières premières à des Français — car l'argent ne fera que circuler dans les mêmes mains — et non à des étrangers — car cet argent sera perdu toujours pour — on voit que nos colonies ont encore de la marge pour l'augmentation de la production.

Cette augmentation, il faut l'obtenir non par une augmentation de la superficie cultivée, mais par une meilleure exploitation culturelle et commerciale.

La superficie cultivée a comme limite le nombre des travailleurs employés et la capacité de travail de chaque individu. De plus, la plupart des défrichements pour l'établissement de cultures se font au détriment de la forêt, et ces déboisements inconsidérés peuvent avoir pour la colonie des conséquences incalculables, si on en croit le cri d'alarme poussé par M. le professeur Chevalier.

C'est donc plutôt vers l'amélioration des cultures actuelles et leur meilleure exploitation commerciale qu'il faut pousser les indigènes qui, d'ailleurs, ne demandent qu'à être instruits de ce côté.

Palmier à huile. — La palmeraie de la Côte d'Ivoire tient une place essentielle dans la vie de l'habitant ; on compte 42 millions de palmiers, mais les palmeraies ne sont pas aménagées et ne donnent donc qu'un rendement très ordinaire.



Carte économique de la Côte d'Ivoire. — Cinq axes commerciaux très nets correspondent à des bassins économiques bien délimités. Ce sont les bassins d'Abidjan, de Grand-Bassam, du Grand-Lahou, de Sassandra et de Tabou. Noter qu'Abidjan va remplacer Bingerville comme capitale de la colonie.

La station de « La Mé » va être organisée de façon à livrer aux agriculteurs des centaines de milliers de plants sélectionnés.

Quant à l'exploitation de ces palmiers, les procédés primitifs indigènes d'extraction ne permettent d'obtenir que 8 à 10 p. 100 au maximum du poids des fruits, alors

qu'avec des moyens mécaniques le rendement serait beaucoup plus élevé. Les indigènes s'étant rendu compte de la valeur du pressoir, il n'y a plus à lutter contre la défiance que cet appareil avait éveillée parmi eux au début. Des pressoirs, et aussi des concasseurs et des dépulpeurs vont être mis à leur disposition, et des primes leur seront attribuées.

L'amélioration des produits est peut-être la chose la plus importante à envisager. Les huiles de la Côte d'Ivoire, ayant une acidité pouvant aller de 25 à 40 p. 100, sont facilement supplantées par les huiles néerlandaises dont l'acidité ne dépasse pas 5 p. 100. Les procédés primitifs d'autrefois ont fait leur temps. Il est nécessaire d'avoir recours à des méthodes plus modernes et plus productives.

Caféier. — L'aire de culture du caféier s'étend à toute la colonie, les terrains de la basse et moyenne Côte d'Ivoire lui étant particulièrement favorables. Il faut apprendre aux indigènes à veiller au bon entretien des plantations, à tailler les caféiers, à lutter contre les parasites.

Au cours des dernières années, l'Administration locale a entrepris un effort méthodique en faveur de l'intensification du caféier. Les meilleures sortes commerciales ont été déterminées, leur multiplication en a été assurée par la création de pépinières dans les stations et jardins d'essais, des plants sont distribués, des champs de démonstration sont créés, des encouragements sont donnés aux indigènes.

Le café de la Côte d'Ivoire est de bon arôme, suffisamment fort, franc de goût, qualités qui le rendent susceptible de s'imposer sur le marché français.

Cacaoyers. — Le cacaoyer trouve dans le pays un habitat éminemment favorable, et ce fut dans une claire vision des intérêts des indigènes et de l'avenir de la colonie que le gouverneur général Angoulvant préconisa cette culture. Les plantations créées font l'admiration de tous et constituent pour la colonie une source considérable de revenus.

Exceptionnellement, les demandes de cacao de la métropole sont satisfaites uniquement par les colonies (consommation de 40.000 tonnes dont 33.000 fournies par les colonies). Mais les statistiques démontrent que, en France et dans tous les pays du monde sans exception, la consommation du cacao augmente d'une façon régulière et continue. Les gens aiment de plus en plus le chocolat. On peut donc, sans crainte de se tromper, augmenter la production. Mais il faut surtout s'efforcer de présenter des produits impeccables.

Les conseils donnés aux indigènes portent sur la manutention des fèves, la fermentation, le séchage et le triage, et on envisage la possibilité de mettre à leur disposition des caisses de fermentation. Comme pour le caféier, il va être créé des pépinières de cercle et de subdivision, de façon à mettre aussi à leur disposition des plants d'excellente venue.



Korhogo (Côte d'Ivoire). Le chef suprême des Senoufos G'Bou-Coulibaly, chevalier de la Légion d'honneur et chevalier du Mérite agricole. (Photo Henri Delafosse).



Un aspect de la Lagune. — Les lagunes de la Côte d'Ivoire s'étendent de la Gold-Coast jusqu'à Fresco sur une longueur de plus de 300 kilomètres et forment un beau réseau de voies navigables. (Photo Méteyer.)

[35] Palmier à huile, caféier et cacaoyer sont les trois facteurs essentiels de la richesse de la Côte d'Ivoire.

Outillage. — La nécessité de mettre à la disposition des indigènes un outillage perfectionné ne se discute pas.

L'évolution économique des temps modernes pousse vers la culture intensive. Or, seuls un outillage perfectionné et l'emploi raisonné des amendements permettent d'obtenir de la terre le maximum de rendement.

Peu de progrès ont été réalisés jusqu'ici dans ce sens. L'indigène utilise les mêmes instruments dont se servaient ses pères et qu'il confectionne lui-même.

C'est la houe classique de tous les peuples primitifs.

L'emploi des charrues, herses, rouleaux, semoirs, s'impose. L'éducation des indigènes est à faire à ce point de vue et elle sera d'autant plus facile que l'indigène ne tient pas absolument à ses vieilles coutumes et qu'il aime le progrès.

Sociétés indigènes de prévoyance. — La transformation économique du pays domine à l'heure actuelle tout le problème politique. Elle entraîne des modifications profondes dans la société indigène qui, jusqu'ici, avait vécu repliée sur elle-même dans le souvenir des luttes et des intrigues passées, des haines de race et de famille.

Les sociétés africaines ne sont pas fixées une fois pour toutes dans leur cadre ancestral. À notre contact, sous notre influence, une évolution très nette se poursuit.

Cette transformation, provoquée en grande partie par l'effort considérable réalisé dans l'aménagement des voies de communication, a pour résultat de faire disparaître l'isolement des populations, de mélanger les bûches et de substituer à des groupements de races des groupes de territoires ayant des intérêts économiques identiques et poursuivant les mêmes buts.

Plus d'efforts dispersés, plus d'entreprises livrées au hasard. Dans cet ordre d'idées, les sociétés de prévoyance, de secours et de prêts mutuels agricoles sont appelées à jouer un rôle de première importance.

Leur gestion, leur fonctionnement, les problèmes qui se posent du fait de leur existence, les discussions, apportent un aliment de tout premier ordre à l'activité physique et intellectuelle des indigènes.

C'est proposer à leur ingéniosité, à leur esprit de réalisation, des objectifs immédiats, précis, à leur portée, cadrant admirablement bien avec leurs goûts et leurs tendances héréditaires.

Ces sociétés de prévoyance vont être très développées : le but de l'Administration serait d'en créer une par cercle.

Cadres indigènes. — La nécessité d'organiser le commandement indigène sur ces bases solides ne fait de doute pour personne, et ce problème présente un intérêt capital car, pour bien administrer le pays, pour hâter son évolution et sa mise en valeur rapide, il faut donner aux populations un solide encadrement.

Ce serait une singulière illusion de croire que, dans un pays aussi vaste (315.000 kilomètres carrés) et, avec des effectifs européens aussi réduits, nous puissions faire de l'administration directe. Absorbés par de multiples besognes, le commandant de cercle et le chef de subdivision ont besoin d'intermédiaires pour transmettre à leurs administrés indigènes, leurs ordres et leurs instructions, et veiller à leur exécution.

Par ce moyen seul, un contact étroit peut être maintenu entre la population et l'autorité qui dirige. De notre côté, nous devons rendre efficace l'action des chefs et lui donner du poids.

Or, ces chefs manquent, soit que nous les ayons fait disparaître depuis la conquête, soient qu'ils n'aient plus aucune autorité efficiente de par leur ancien recrutement. Autrefois, en effet, la vie était faite d'un mélange de coutumes, d'institutions de cérémonies religieuses ou magiques, de pratiques, de mythes d'une complexité extraordinaire.

Ces éléments mystiques dominaient la vie sociale. Et le rôle capital, le rôle du chef appartenait aux hommes qui incarnaient le mieux ce mysticisme, aux rois et aux féticheurs, quelquefois plus puissants que les rois eux-mêmes.

Mais la société indigène a évolué ; il lui faut des cadres nouveaux, et le problème des chefferies présente un intérêt capital.

Ces chefs, comment les recruter ?

À la base, il faut avoir une forte organisation de village, du village cellule administrative indigène, groupement initial, groupement essentiel.

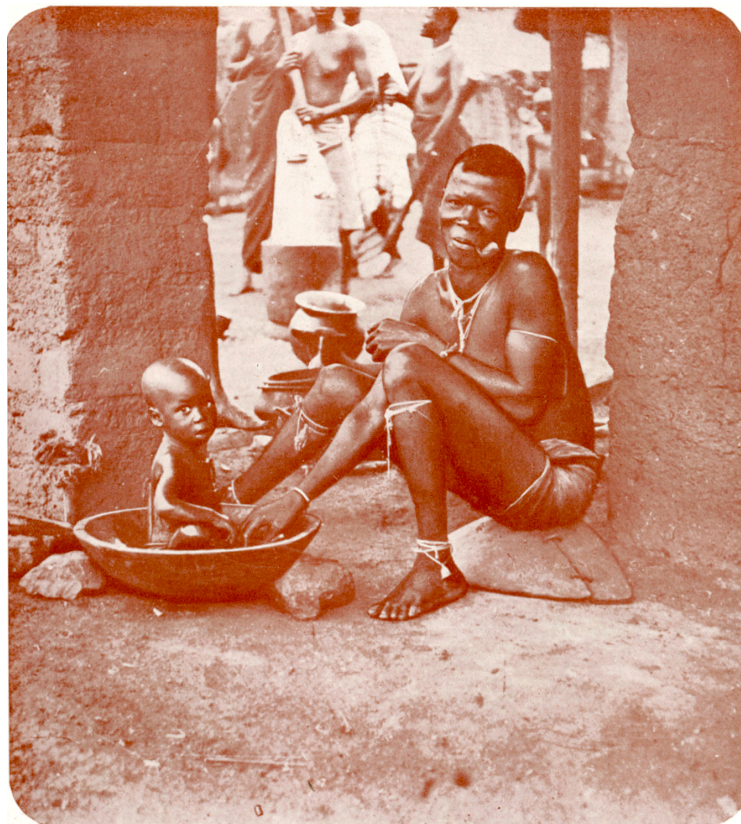
Le chef de village serait désigné par la majorité des membres du village et accepté par l'administration. Un conseil des notables, composé suivant la coutume locale, le seconderait.

Police générale, police rurale, voirie, hygiène, justice conciliatrice, perception des impôts indigènes, telles seraient ses fonctions.

Quant au canton, constitué par un groupement de villages, il serait placé sous l'autorité d'un agent de l'administration indigène, nommé par le lieutenant-gouverneur.

Il serait recruté, soit parmi les descendants des anciennes familles, désignées par les traditions ou la coutume pour exercer le commandement, soit parmi les jeunes gens formés dans nos écoles, soit parmi les indigènes notables ayant rendu des services à la cause française et aptes à remplir des fonctions par leur autorité et l'influence dont ils peuvent jouir dans le pays.

Telles sont, semble-t-il, les idées du gouverneur de la Côte d'Ivoire, le gouverneur Reste. Il faut mettre de l'ordre dans le chaos. L'étude des questions de production n'est pas tout ; il est nécessaire de se préoccuper de l'administration proprement dite et de la politique indigène, c'est-à-dire de l'outil qui aidera à cette production.



La toilette d'un jeune Abrou, aux environs de Gondouhou. — Les femmes noires sont d'excellentes mères de famille, et, d'ailleurs, le Noir est propre par goût et aime l'eau ; il ne peut vivre que là où l'eau se trouve en abondance. (Photo Aubert de la Rue.)





Greniers à mil dans un village Senoufo. — Les Senoufos sont de gros travailleurs, cultivateurs dans l'âme. Grâce à eux, le cercle de Kong est devenu le grenier de la Côte d'Ivoire. (Photo Aubert de la Rue.)



Les petits métiers. Un petit fabricant de cordes (Type Baoulé). Les visiteurs de l'Exposition Coloniale ont pu voir les artisans indigènes travailler sous leurs yeux. Ils ont été frappés, en général, de la disproportion qu'il y avait entre la grossièreté de l'outil employé et la finesse du produit obtenu. Ce résultat est tout à l'honneur de l'artisan.



La Lagune Ouladine (à côté de Grand-Bassam). Le réseau lagunaire de la Côte d'Ivoire présente, dans sa majeure partie un chenal rectiligne offrant des fonds de 1m. 50. C'est une belle voie fluviale qui relie au grand port d'Abidjan les ports secondaires de la colonie, Lahou à l'ouest, Bassam et Assinie à l'est.  
(Photo Auber de la Rue.)



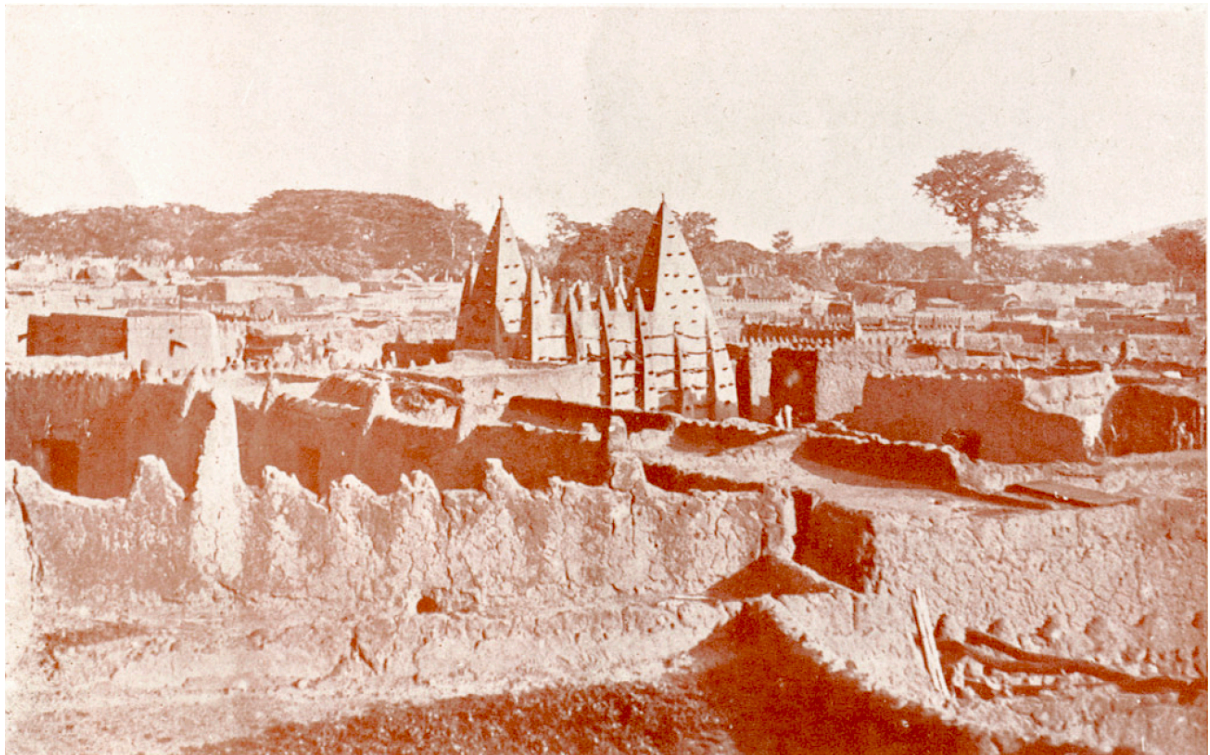
Danses lugubres des funérailles. — Les Senoufos ne s'amuse que lorsqu'il y a un décès. Ce sont les danses qui constituent les funérailles.



Pileuses de mil. — Tout en bavardant ou en chantant, les femmes préparent le repas du soir.



Indigène travaillant un tronc d'arbre pour faire une statuette.  
Les Senoufos sont assez doués pour la sculpture du bois.



Korhogo. — Le palais d'un chef notable. La population fait des cases en terre, recouvertes de paille ou en terrasse. Celles des chefs sont à étage. (Photos Henri Delafosse.)

## EFFORTS DES COLONS

La colonisation, à la Côte d'Ivoire, est appelée à un grand avenir. Toute la zone forestière convient parfaitement pour les cultures riches : caféier, cacaoyer, bananier, coton, palmier il huile. Le cocotier pousse naturellement dans la zone côtière, et, au Nord, croissent le tabac, les arachides, le coton, le sisal et le kapokier.

Le nombre des concessions actuellement accordées est encore très faible par rapport aux possibilités de la colonie. D'immenses surfaces couvertes de forêts et de savanes restent vacantes ; les capitalistes et les colons, disposés à constituer des entreprises agricoles, sont certains de trouver en un point ou un autre les concessions qu'ils désirent. Les cultures intéressant les colons, petits ou grands, sont :

Le cacaoyer, dont certaines plantations peuvent être considérées comme des modèles ;

Le caféier, qui, sous l'impulsion des gouverneurs successifs, a pris une extension remarquable ;

Le palmier à huile ; nous avons dit que les palmeraies sélectionnées et aménagées pouvaient seules donner un rendement intensif. Mais il ne faut pas se dissimuler que l'avenir de l'industrie oléicole est intimement liée à la création d'usines. L'embarquement des huiles en vrac serait intéressant ; on évite ainsi les pertes, on supprime l'emploi onéreux des tonneaux. Deux solutions sont envisagées : les bateaux-citernes mouillés en rade et venant se ranger le long du cargo ; la construction en mer d'un téléférique (supportant des tuyautages) qui mettrait en relation le cargo et les réservoirs construits sur le rivage. Ce serait, en sorte, un « pipe-line » aérien.

Le bananier ; le bananier trouve en Côte d'Ivoire l'habitat qui lui convient. Dans la basse Côte d'Ivoire, on trouve la grosse banane qui, cuite, sert à l'alimentation des indigènes. La belle banane de consommation européenne, provenant du bananier de Chine (*Musa sinensis*), et qui fructifie sans irrigations à cause des nombreuses pluies, peut et doit être cultivée comme offrant un bon rapport. M. le gouverneur Reste s'y intéresse et soutiendra de son mieux les planteurs. Mais il faut qu'il soit aidé par les compagnies de transport. Nous croyons qu'un projet de loi sera bientôt déposé pour la protection de la banane française.

L'exploitation de la forêt est l'apanage des Européens. La Côte d'Ivoire, c'est la forêt, la forêt qui couvre de ses immenses vagues des espaces infinis, des rives de l'Océan à la limite du Soudan. Elle s'étale au fond des vallées, sur les hauts plateaux, dans la plaine, sur une profondeur moyenne de 200 kilomètres. C'est le désordre et le chaos ; c'est la lutte désespérée pour avoir une place au soleil. Les arbres n'ayant pas de racines profondes sont abattus facilement par la foudre ou la tornade. L'exploitation de la forêt est donc difficile : les arbres, abattus généralement à 2 mètres du sol à cause des contreforts de leurs racines, sont débités en billes de 4 à 5 mètres. Ce sont ces énormes billes que les visiteurs de Vincennes ont pu admirer un peu partout dans l'Exposition. Tirées par des tanks jusqu'au rail ou jusqu'au fleuve, elles sont ensuite rassemblées en radeaux et amenées par le fleuve ou par la lagune jusqu'au port d'embarquement. L'exploitation d'un chantier forestier demande donc des capitaux importants.

Dans toutes les branches, l'industrie européenne réalise, en Côte d'Ivoire, des progrès de plus en plus rapides :

Briqueteries de Moossou, de Dabou et d'Aboisso, rendent les plus grands services à la colonie ;

Entreprises de construction d'Abidjan ;

Nombreuses scieries, faisant la grosse menuiserie, la charpente et l'ébénisterie ;

Huilerie de Sassandra, de Bingerville et d'Abidjan ;

Usines cotonnières dont celle de M. Gonfreville à Bouaké, usine tout à fait moderne avec cette particularité de marcher avec le seul concours d'indigènes conduits par un contremaître blanc ;

Centrale électrique d'Abidjan,

Entreprises de transports automobiles de plus en plus importantes;

Imprimeries d'Abidjan et de Grand-Bassam.

La colonie s'équipe ; elle est en pleine fermentation. Une fois la crise générale terminée, guidée par son distingué gouverneur, M. Reste, elle est appelée au plus brillant avenir.

## LES EFFORTS DE L'ADMINISTRATION

Les indigènes et les colons travaillent ; mais rien ne pourrait se faire de bien sans l'Administration qui coordonne les efforts et met chacun à même de profiter de son travail. L'Administration s'occupe donc de toutes les questions d'intérêt public :

Assistance médicale, Enseignement, Routes, Ports, Chemins de fer.

Assistance médicale. — Les efforts pour orienter l'Assistance médicale vers l'hygiène et la médecine préventive et sociale ont fait l'objet des préoccupations constantes du gouvernement local.

Villages propres et bien situés, cases confortables et saines, points d'eau aussi sains que possible : tel a été le rôle dévolu à l'action administrative. À l'action médicale a été confié le soin de

[38] lutter contre les endémies et les épidémies, notamment la variole, la lèpre, la maladie du sommeil et le pian.

La variole a presque complètement disparu ; à Bouaké, un institut vaccinogène fournit environ 25.000 doses de vaccins par mois. Près de Bingerville existe une léproserie où se soigne cette maladie, d'ailleurs peu fréquente dans la colonie. La maladie du sommeil est heureusement rare. Par contre, une maladie très voisine de la syphilis, le pian, est extrêmement courante ; une nouvelle médication, le « stovarsol », s'est montrée d'une efficacité absolue, opérant en quelques jours des guérisons radicales.

Des postes médicaux, dans les subdivisions et les formations importantes, sont tenus par des infirmiers. Le rôle de ces derniers est techniquement simple, mais d'une importance sociale extrême pour le pays. Les infirmiers, en tant qu'agents d'hygiène mobiles, doivent visiter les villages, y entreprendre la lutte contre le pian, dépister les maladies contagieuses, donner des conseils d'hygiène, s'occuper tout particulièrement de l'assainissement des localités, de la question si importante des eaux d'alimentation.

L. B.

## VOIES DE COMMUNICATIONS ET DÉBOUCHÉS MARITIMES DE LA COTE D'IVOIRE

LA création de communications sûres, permanentes, permettant d'assurer dans des conditions économiques le transport des Européens, des indigènes et des produits est évidemment le premier problème qui s'est imposé à l'esprit de M. le gouverneur Reste dès son arrivée à la colonie, il y a moins d'une année.

Dans une tournée qui dura plus d'un mois, il put, grâce au réseau routier existant, parcourir la colonie dans tous les sens et dégager immédiatement les grands courants de trafic qu'il fallait doter de moyens de communications convenables. Si le réseau routier existant permet, en effet, en saison sèche, de parcourir rapidement la colonie, il faut avouer que la majeure partie des routes est impraticable pendant la saison des

pluies et que, en saison sèche, aucune route n'est capable actuellement d'assurer un trafic de roulage supérieur à 300 tonnes par jour.

Il est bien difficile de donner en quelques pages une idée complète des moyens de communication actuels et du programme d'amélioration à réaliser. On se bornera donc à esquisser un schéma des grandes artères et à rappeler les grands points sur lesquels porte l'effort du gouvernement de la colonie pour l'amélioration des moyens de communication.

Par ailleurs, en parlant des voies de communications en Côte d'Ivoire, nous ne négligerons pas le rôle que cette colonie doit remplir au profit des colonies voisines du Soudan et de la Haute-Volta pour permettre à ses colonies un accès convenable à la mer.

Jetons maintenant un coup d'œil d'ensemble sur la carte de la colonie : nous voyons d'abord, en partant du golfe de Guinée, une zone lagunaire s'étendant est-ouest parallèlement au rivage de la mer : c'est la région éminemment favorable à la culture du palmier ; puis la zone de la forêt d'une profondeur moyenne de 200 kilomètres, dont la limite nord forme un V dont la pointe est dirigée vers le sud : c'est la région la plus difficile à pénétrer, mais aussi la plus riche de la colonie, celle d'où l'on tire les bois précieux, le cacao, le café. Ensuite, on entre progressivement dans la zone soudanaise, pays de cultures vivrières, ignames, riz, d'élevage et de cultures industrielles, coton, arachide et karité. Plus au nord, à 1 200 kilomètres de la côte, c'est la boucle du Niger déjà très peuplée et qui, grâce à l'irrigation, doit constituer le véritable grenier de l'A. O. F.

CHEMIN DE FER. — Le chemin de fer de la Côte d'Ivoire, qui court du sud au nord, constitue évidemment la liaison logique et indispensable de ces régions différentes. Traversant la barrière que constitue la forêt dans sa partie la plus étroite, il atteint déjà la Haute-Volta et, dans cinq ans, aboutira à Ségou, en plein cœur du delta nigérien.

Ce chemin de fer, envisagé au début de sa construction comme voie de pénétration et instrument de pacification, a présenté un intérêt économique dès que les premières routes ont permis d'apporter à ses stations les produits de la forêt et de la savane. L'importance croissante du trafic a ainsi conduit l'Administration à prévoir des améliorations considérables destinées d'abord à augmenter la capacité d'évacuation en permettant le passage de trains lourds et nombreux et à diminuer sensiblement le prix de revient des transports pour permettre l'exportation des produits de faible valeur marchande de la vallée du Niger située à 1 200 kilomètres du port d'Abidjan, origine du chemin de fer. Mais les améliorations qu'on est conduit à apporter au chemin de fer dans le but de diminuer le prix des transports seraient insuffisantes, si l'on ne pouvait pas en outre diminuer les charges terminales des transports constituées actuellement par les frais de manutention élevés des wharfs de Port-Bouët et de Grand-Bassam. Par la création du port en eau calme d'Abidjan, l'Administration songe donc à créer le contact intime du wagon et du bateau, en permettant ainsi de réduire encore les frais dont sont grevées les marchandises depuis le lieu de production jusqu'à l'arrivée dans la Métropole.

ROUTES. — Routes affluents du rail. — Ainsi le chemin de fer aurait eu un rôle économique bien réduit, si la création de routes aboutissant à ses stations n'avait permis d'étendre sa zone d'attraction à l'Est et à l'Ouest de la colonie. Les gouverneurs qui se sont succédé à la tête de cette riche colonie ont compris immédiatement le rôle principal que devaient jouer les routes comme affluents du rail, et les premières routes furent tracées, suivant l'expression consacrée, « en arêtes de poissons » aboutissant à la voie ferrée. Ainsi aboutit à Agboville la route de l'Indénie, pays producteur du cacao ; à Dimbokro aboutit la route de Daloa ; à Tafiré, la route de Kong et la route d'Odienné-Korhogo ; à Ouangolodougou, la route de Sikasso ; à Bobo-Dioulasso, la route de Dédougou et celle de Ouagadougou.

L'importance de ces routes, affluents du rail, a crû d'ailleurs d'une manière telle que l'on prévoit déjà l'insuffisance de certaines d'entre elles, et l'Administration envisage actuellement la construction du chemin de fer de l'Indénie destiné à remplacer la route d'Agboville à Abengouren.

Ainsi le chemin de fer et la route, placés du reste sous l'unique autorité du gouverneur, n'ont jamais été, en Côte d'Ivoire, des concurrents, mais bien des collaborateurs. Pour citer un exemple concret et important de cette collaboration, on étudie actuellement en Côte d'Ivoire l'usage des « containers » déjà employés en Europe pour les transports combinés sur fer et sur routes. Ces containers sont constitués par des caissages de 3 ou 5 tonnes, pouvant être chargés indifféremment sur le plateau d'un camion ou sur la plate-forme d'un wagon. Ces containers peuvent, du reste, être chargés également sur bateaux et permettent ainsi de réaliser le groupage des produits et marchandises en caisses de 3 ou 5 tonnes depuis la Métropole jusqu'à la colonie, quel que soit le mode de transport envisagé.

[39] Nous insisterons également sur l'avenir qui semble être réservé aux containers à un autre point de vue : celui de la diminution du prix de revient pour les transports effectués le long de la voie ferrée.

Chacun connaît en gros les inconvénients et les avantages respectifs des transports ferroviaires et des transports routiers.

Le camion va chercher la marchandise et la dépose chez l'usager. Eu égard au prix de revient élevé de la tonne kilométrique et compte tenu de l'avantage ci-dessus, les marchandises ont généralement intérêt à emprunter la route pour des trajets de l'ordre de 100 kilomètres au plus.

Le chemin de fer, par contre, peut abaisser considérablement son prix de revient pour des marchandises groupées par trains complets parcourant sans rompre charge, des distances atteignant 200 kilomètres.

Routes parallèles à la voie ferrée. — On conçoit ainsi facilement l'avantage de routes parallèles aux voies ferrées qui permettent ainsi, par l'usage combiné du rail et de la route, grâce à l'emploi des containers, de rendre aux commerçants et industriels le maximum de services en prenant ou livrant chez eux leurs marchandises pour un prix de revient moyen inférieur à celui qui pourrait être réalisé par l'usage unique de la route et du rail.

Le gouvernement local n'a donc pas commis l'erreur de proscrire systématiquement la construction de routes parallèles à la voie ferrée, et les efforts de l'Administration tendent actuellement à améliorer, en la dotant de revêtements convenables et de ponts définitifs, la route du Soudan, Abidjan, Dabou, Tiessalé, Tommodi, Bouaké, Katiola, Niangbo, Koutiala Ségou dont le tracé ne s'écarte pas sensiblement de la voie ferrée.

Dans la partie nord de la colonie, la route en question sert de chemin de service pour la construction du chemin de fer. C'est la préexistence de cette route qui a permis d'étaler les chantiers de prolongement du chemin de fer sur 300 kilomètres et de réaliser ainsi un avancement annuel de 80 kilomètres.

Les automobilistes qui empruntent la route du Soudan voient ainsi avec étonnement circuler entre Ferkessedougou et Bobo-Dioulasso les lourds camions du Service des travaux neufs du chemin de fer, portant sur leurs plateaux des locomotives de voie de 0,60, des wagons, des éléments de ponts métalliques, voire des pelles à vapeur déménageant de chantier en chantier en empruntant la route.





Gondouhou. — Ville de caractère soudanais dans le Nord de la Côte d'Ivoire. Au centre, la mosquée.  
(Photo Aubert de la Rue.)



Jeunes enfants Senoufos. (Photo Henri Delafosse).



Case en terre d'un chef, tombant en ruine. — L'importance de ces cases montre la puissance du chef. D'ailleurs, le chef senoufo a une grande influence sur ses administrés. (Photo Henri Delafosse.)

Autres routes. — En dehors de l'artère parallèle à la voie ferrée, il faut parler d'une seconde route impériale reliant Abidjan au chef-lieu du Soudan, Bamako et à la Guinée. Cette voie, dont l'orientation générale est sud-est-nord-ouest, part d'Abidjan et, par Tiassalé, Divo, Lakota, Issia, Man, Touba Odienné, aboutit, d'une part, à Bamako par Bougouni, de l'autre, à Kankan, terminus du Conakry-Niger.

Enfin, le réseau routier est complété par des routes dont le trafic commercial est relativement moins important. Ces routes sont cependant fort utiles pour les transports de l'Administration, des commerçants et du courrier. La direction générale de ces routes est est-ouest. Toutes ces routes, sauf la route Bassam-Assinie, aboutissent du reste aux routes affluents du chemin de fer.

\*  
\*   \*   \*

Un effort considérable est actuellement poursuivi pour permettre à toutes ces routes de subir un lourd trafic en toutes saisons, grâce à la construction de ponts en remplacement des anciens bacs (pont flottant d'Abidjan, pont de Bassam, pont de Dabou, pont de Dimbokro) et par la constitution de revêtements en macadam : c'est spécialement pour la constitution de ces revêtements que la colonie rencontre les plus grosses difficultés. Le matériau d'empierrement employé jusqu'ici, la latérite, grès

ferrugineux de mauvaise qualité, résiste mal au passage des lourds camions et l'Administration envisage l'emploi du granit en remplacement. Mais le granit est rare et les frais de transport des matériaux d'empierrement viendront grever lourdement le budget des routes.

Il va sans dire que les procédés d'entretien des routes par la méthode « du couffin » ont maintenant disparu, et le voyageur voit maintenant circuler sur les routes de notre colonie, concasseurs, camions portant les matériaux d'empierrement, cylindres à essence, à mazout, à vapeur.

\*  
\*   \*  
\*

Malgré le peu de lignes qui nous sont attribuées, on ne peut pas conclure un article sur les moyens de transports terrestres sans parler d'Abidjan, future capitale de la colonie. Un simple regard sur une carte de la colonie et les lignes qui précèdent nous montrent que tous les transports terrestres de la colonie aboutissent à Abidjan. Cette ville, très étendue, possède en outre un réseau de rues dont la longueur dépasse 50 kilomètres. Un effort considérable est poursuivi actuellement par le service de la voirie d'Abidjan pour doter ces rues de revêtements modernes ; le programme actuel comporte le goudronnage de toutes les rues avec le matériel mécanique moderne bien connu de nos lecteurs.

VOIES FLUVIALES. — Les principaux fleuves de la colonie, qui courent du nord au sud et aboutissent au golfe de Guinée, la Comoé à Bassam, l'Agneby à Dabou, le Bandama à Lahou, le Sassandra à Sassandra, coupés par des rapides, ne permettent aucune navigation par chalands susceptible d'être notée. Ils permettent, par contre, dans la partie inférieure de leur cours, soit sur 50 à 100 kilomètres, et à la descente, le flottage des drômes de bois précieux : le tonnage ainsi descendu à la mer atteint une centaine de milliers de tonne annuellement.

Mais, si la nature a mal favorisé la Côte d'Ivoire pour les fleuves qui constituent ses chemins d'eau, elle a, par contre, doté la Basse-Côte, partie la plus riche, d'un réseau lagunaire est-ouest allant de Fresco par Lahou, Dabou, Abidjan, Bassam jusqu'à Assinie. Ce réseau lagunaire présente, dans sa majeure partie, un chenal rectiligne offrant des fonds de 1 m. 50. Par le creusement du canal de Lahou sur une distance de 16 kilomètres, travail en cours d'exécution d'une part, et par celui du canal d'Assinie, en projet actuellement, d'autre part, la Côte d'Ivoire va bientôt disposer d'une voie fluviale de 300 kilomètres de longueur reliant au grand port d'Abidjan les ports secondaires de la colonie, Lahou à l'ouest, Bassam et Assinie à l'est.

ABIDJAN, PORT DE MER. — Il est logique de terminer un article sur les voies de communications de la Côte d'Ivoire en traitant sommairement la question du port. Si, en dehors du réseau lagunaire, le réseau ferré et le réseau routier de la colonie, comme nous l'avons vu, gravite autour d'Abidjan, c'est parce que la colonie a toujours considéré que le grand port de la Côte d'Ivoire, du Soudan et de la Haute-Volta devait être créé à Abidjan. La lagune s'élargit en effet en face d'Abidjan et s'approfondit au point qu'elle constitue une rade naturelle merveilleuse pour l'évolution des bateaux de haute mer. Mais cette rade intérieure est séparée de la mer par le cordon littoral de Port-Bouët, d'une largeur de 2 kilomètres, et le percement d'un canal maritime faisant communiquer la rade d'Abidjan avec le golfe de Guinée constitue une entreprise considérable, en raison de la difficulté qu'on rencontrera pour protéger le canal à son débouché en mer qui tendra constamment à s'ensabler. Des études approfondies ont montré que la difficulté technique n'était pas insurmontable, et les travaux du port d'Abidjan, grâce aux fonds d'emprunt, vont pouvoir bientôt entrer dans une phase active.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, une certitude s'impose : c'est l'attraction inévitable qu'exercera un port véritable en Côte d'Ivoire sur toute la région nigérienne, jusqu'aux portes de Bamako, sans que l'attraction concurrente de Dakar puisse lui résister.

Quant au trafic de la Haute-Volta, il va de soi qu'il s'axera sur le même débouché.

En dehors du port d'Abidjan, seul le port de Sassandra, qui prendra son trafic dans son hinterland propre, pourra subsister dans l'avenir. Bassam, Assinie et Grand Lahou, grâce aux communications lagunaires avec Abidjan et à la différence entre les taux de frets à destination d'Abidjan et celui des frets à destination des ports à barre, disparaîtront comme escale maritime.

D'après les éléments tirés des statistiques des colonies qui auront leur débouché maritime à Abidjan, on peut évaluer à 600.000 tonnes le trafic total annuel vers 1940 et à 1 500.000 le trafic maximum annuel probable déduit des mêmes éléments.

On voit, par la brève étude ci-dessus, avec quel souci le Gouvernement de la Côte d'Ivoire a dressé son programme de communications en cherchant avant tout à réduire le plus possible le prix de revient des transports et des frets, condition essentielle du développement économique du pays.

FISCHER.

\*  
\*   \*   \*

Arrivés au terme de cette étude de la Côte d'Ivoire, nous constatons que les possibilités économiques et morales de cette colonie sont énormes et qu'il nous est facile de les réaliser en faisant œuvre constructive.

Comment ? Nous empruntons la réponse au gouverneur général de l'A. O. F., M. Brévié <sup>1</sup> :

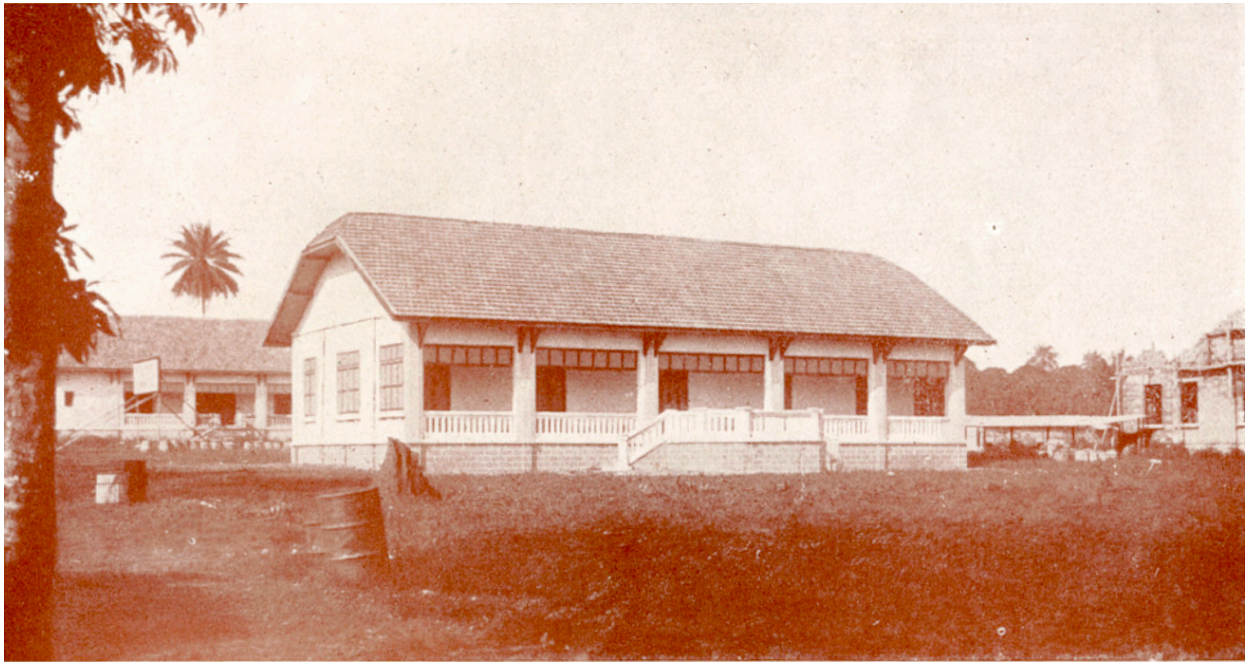
« Le moyen ? C'est l'élaboration et la mise en action de programmes économiques rajustés aux nécessités actuelles, telles que la crise actuelle les a révélées ; c'est la rénovation des méthodes périmées, l'adoption de formules nouvelles réalisées par une observation attentive et des expériences concluantes : c'est la nécessité de gagner la bataille des prix en produisant davantage, de qualité supérieure et à meilleur compte ; c'est la compréhension de l'étroite solidarité qui existe entre tous les éléments participant à la mise en valeur de la colonie...

« Dans le domaine moral, c'est la valorisation de l'homme qui importe avant tout, l'émancipation intellectuelle progressive de nos pupilles africains. Entraînons l'indigène à s'instruire, à penser, à s'élever toujours davantage. N'oublions pas qu'il est notre « associé » et qu'il n'est d'aucun profit pour personne de lier ses intérêts à des associés amoindris et sans valeur. Que sa collaboration cesse d'être machinale, qu'elle devienne consciente, elle ne tardera pas à être confiante... Le manœuvre obscur n'est pas un simple matricule dans une masse : c'est un homme.

« Ainsi, nous allons mettre en œuvre, maintenant, non seulement un matériel physique humain, mais toutes les commandes morales qui doivent en multiplier la puissance à l'infini. Nous allons agir sur des disponibilités de sympathie, d'imagination, d'intelligence, de compréhension, d'enthousiasme. L'homme nouveau vaut dix hommes, vaut cent hommes anciens. Sous nos yeux va s'opérer le miracle de la multiplication des énergies qui va transformer notre Afrique française. »

---

<sup>1</sup> Conclusion du discours prononcé par M. J. Brévié, gouverneur général de l'A.O.F. à l'ouverture de la session du Conseil de Gouvernement, décembre 1931.



Abidjan. — Pavillon d'habitation d'un fonctionnaire. Abidjan doit devenir la capitale de la Colonie. Le gouverneur Reste veut en faire une ville originale, séduisante, et un plan d'embellissement conforme aux lois modernes de l'urbanisme est à l'étude. (Photo Henri Delafosse.)



Un coin de la forêt réservée de Dakpadou.  
Au centre, un « Sipo », un de ces géants qui élèvent leurs rameaux à 40 et 50 mètres de hauteur.

---