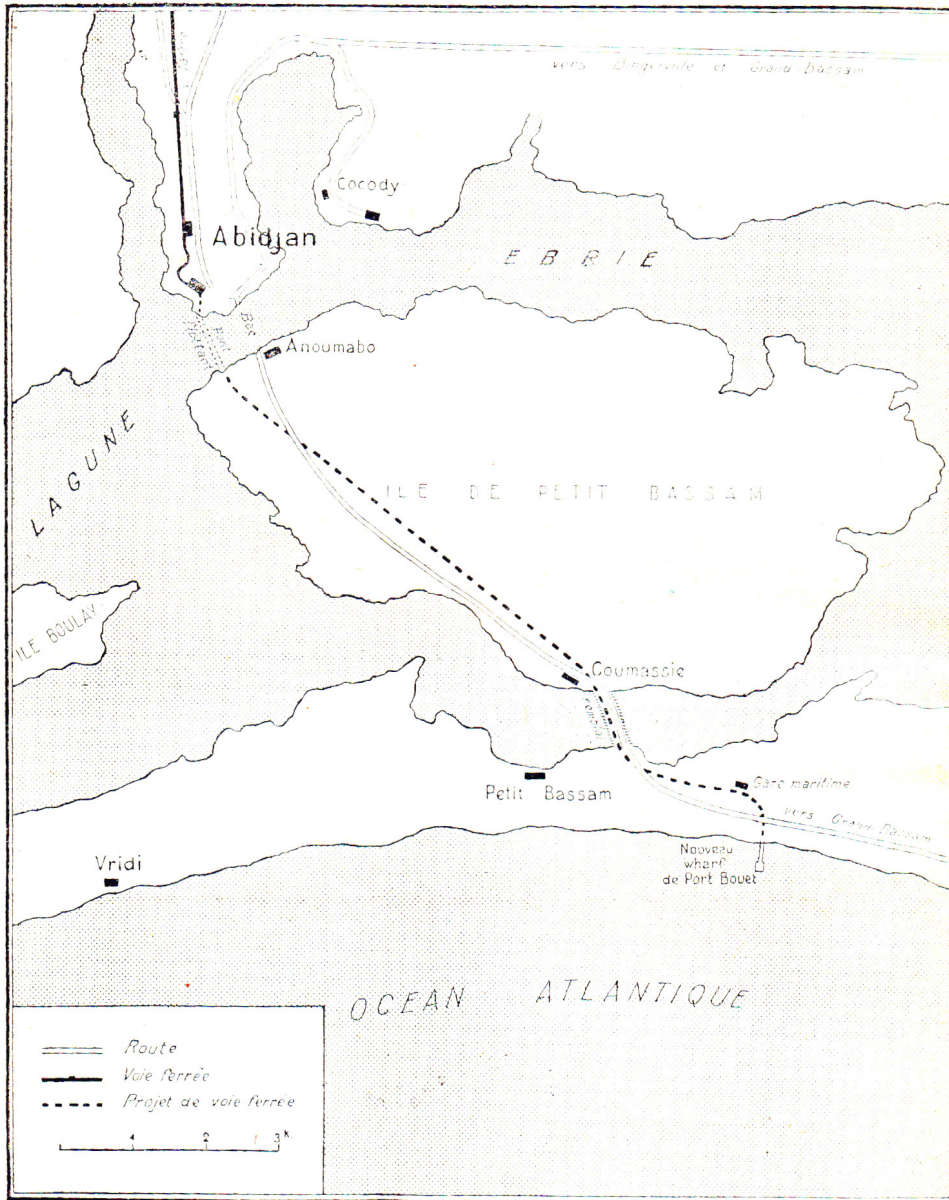


LE WHARF DE PORT-BOUËT (Côte-d'Ivoire)



Abidjan-Port-Bouët (1931)

LES DÉBUTS DE PETIT-BASSAM (FUTUR PORT-BOUËT)

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 :

I. — Le port d'Abidjan

Nos lecteurs ont été tenus au courant du plan élaboré par la mission Houdaille en 1899. Ce plan comportait la percée du cordon littoral, à Petit-Bassam, par un canal mettant en communication la lagune avec la mer, le dragage d'un chenal en lagune, la construction de digues destinées à protéger le débouché de la percée sur la mer, et la construction de quais dans la baie d'Abidjan. Le canal et le chenal devaient avoir 7 mètres de profondeur au-dessous du niveau moyen de la mer et permettre l'entrée dans le port d'Abidjan de navires de 6 mètres de tirant d'eau. Le devis de ces travaux s'élevait à environ 4 millions.

Le chiffre était assez élevé ; d'autre part, était-il indispensable de faire accéder les paquebots dans la baie d'Abidjan ? Ne pouvait-on se contenter d'un canal d'une vingtaine de mètres de largeur et de 3 mètres de profondeur permettant à des bateaux de 200 tonneaux d'aller accoster les paquebots mouillés en face de Petit-Bassam et d'opérer ainsi l'embarquement et le débarquement des passagers et marchandises dans des conditions de vitesse et de sécurité suffisantes ? On aurait eu ainsi à peu de frais un port analogue à celui de Lagos, dont l'utilité est fort appréciée.

Une nouvelle étude a été entreprise dans ce sens au mois de mai dernier par M. l'ingénieur Michel, chef du service des travaux publics de la Côte-d'Ivoire. De concert avec l'avisé *Ardent*, le stationnaire du Sénégal, M. Michel procéda à de nombreux sondages en pleine mer qui donnèrent la véritable physionomie du trou sans fond, et décelèrent l'existence de deux vallons sous-marins, parallèles au rivage et débouchant dans le trou sans fond.

Une des difficultés de la nouvelle solution était de trouver des mouillages convenables pour les navires.

Le lieutenant de vaisseau Van Caven, commandant *Ardent*, reconnut et prépara trois mouillages par fond de 20 mètres. Le chenal étudié par M. l'ingénieur Michel débouche à l'ouest de celui du projet Houdaille, en face d'un de ces mouillages. Il est rectiligne sur toute sa longueur. Les dragages en lagune sont notablement diminués, mais la longueur à excaver dans le cordon littoral est augmentée de 300 à 400 mètres.

Dans les conditions de largeur et de profondeur indiquées plus haut, ce chenal à dimensions réduites ne coûterait pas beaucoup plus de 500.000 francs.

Séduisant par son bon marché, ce projet soulève une objection capitale. Tous les spécialistes reconnaissent en effet la difficulté, sinon l'impossibilité de fixer sans jetées protectrices l'embouchure d'un chenal sur une plage de sable. M. Lenthéric, ingénieur en chef des ponts et chaussées, dans son bel ouvrage *Les Ports de l'Océan*, montre les innombrables zigzags faits par l'Adour depuis l'ère romaine, sur la plage sablonneuse des Landes. Et, sans quitter l'Afrique, ne voyons-nous pas, au Dahomey, le Mono déplacer perpétuellement ses trois embouchures, dont l'une se ferme pendant qu'une nouvelle se creuse.

Il a semblé au Comité des travaux publics qu'un chenal sans jetées n'éviterait pas l'écueil signalé ; que, d'autre part, il y aurait intérêt et économie dans les déblais à

adopter, dans le creusement, l'emplacement primitivement choisi par la mission Houdaille, et qu'enfin il serait avantageux d'interposer entre l'avant-port protégé par deux jetées convenablement orientées et le chenal un vaste bassin circulaire creusé dans le cordon littoral même où la houle viendrait s'amortir en s'épanouissant.

Telles sont les grandes lignes de la solution adoptée. Malgré la délicatesse des travaux hydrauliques, délicatesse reconnue par les spécialistes eux-mêmes, il y a tout lieu de penser que le port d'Abidjan, exécuté dans les conditions ci-dessus, avec méthode et par étapes, réalisera les espérances que le commerce et la colonie attendent de sa création.

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 28 avril 1904)

Les travaux du port de Petit-Bassam sont menés très activement, 600 nouveaux travailleurs indigènes ont été recrutés à l'intérieur.

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.

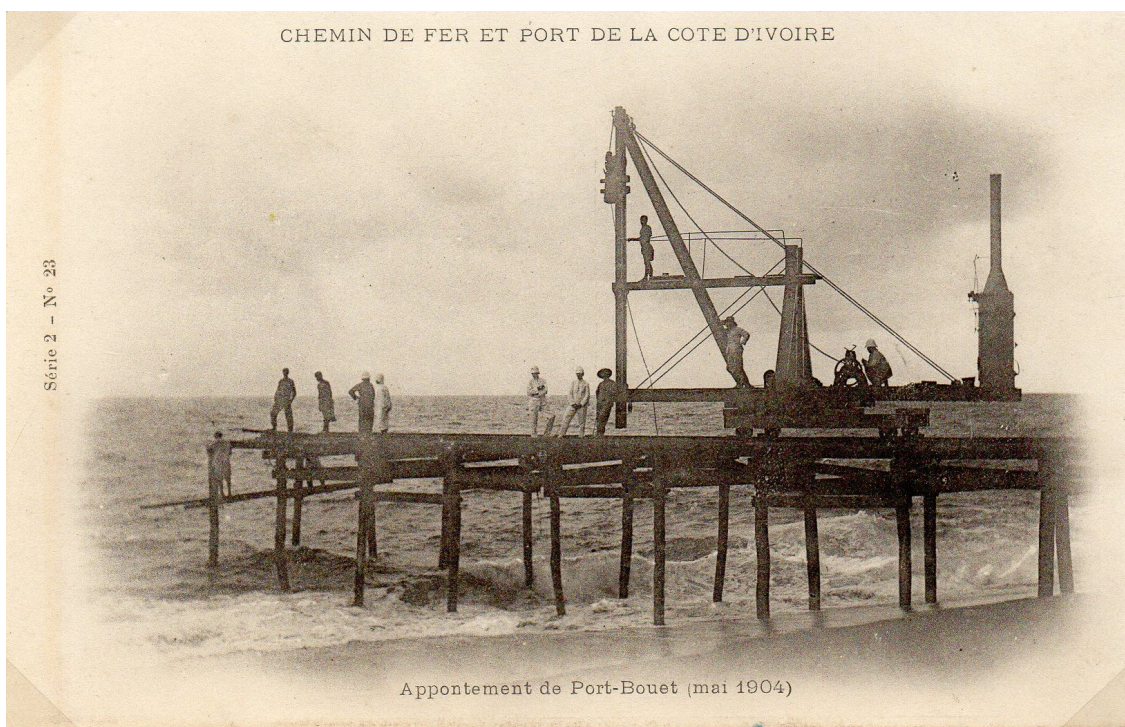
Il y a un peu plus de quatre mois, Abidjean était un coin de terre au bord de la lagune, couvert, comme tout le reste, par une brousse épaisse et par de la forêt.

.....
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.

.....

PETIT-BASSAM DEVIENT PORT-BOUËT CRÉATION DE DEUX APPONTEMENTS EN BOIS



Coll. Jacques Bobée
Appontement de Port-Bouët (mai 1904)

A.O.F.
(*La Dépêche coloniale*, 21 juillet 1904)

.....
À la Côte-d'Ivoire se poursuivent, avec succès, les efforts en vue de l'achèvement du port de Port-Bouët, désignation nouvelle substituée à celle de Petit-Bassam et choisie en souvenir de l'amiral Bouët-Villaumez auquel les services éclatants rendus par lui sur la Côte occidentale méritaient bien cet hommage et ce témoignage de gratitude.

Ce changement de nom aura l'avantage de supprimer l'inconvénient pour Petit-Bassam d'être confondu avec Grand-Bassam, mis à l'index par la quasi-permanence des épidémies de fièvre jaune et comme le fait, avec raison, ressortir M. le lieutenant-gouverneur Clozel : « Petit-Bassam, de par ce vocable Bassam, a malheureusement acquis, depuis 1899, une réputation détestable et pour les autorités sanitaires, généralement ignorantes des détails de notre géographie, il s'établit, souvent, une confusion fâcheuse entre Bassam Grand et Petit ».

Côte-d'Ivoire
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} août 1904)

Le nouveau port de « Port-Bouët ». — Petit-Bassam n'existe plus ; un récent arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française vient d'en modifier la dénomination.

Nous trouvons, en effet, dans le *Journal officiel du Sénégal*, un arrêté de M. Roume, pris à la date du 16 juin 1904, sur la proposition de M. Clozel, pour consacrer cette mesure.

Dans son rapport, M. Clozel estime que l'appellation de « Bassam » a une fâcheuse réputation pour les deux villes qui portent ce même nom. « Ce vocable, dit le lieutenant-gouverneur de la Côte-d'Ivoire, a malheureusement acquis, depuis 1899, une réputation détestable, et pour les autorités sanitaires, généralement ignorantes des détails de notre géographie, il s'établit souvent une distinction [confusion] fâcheuse entre les Bassam, Grand et Petit. »

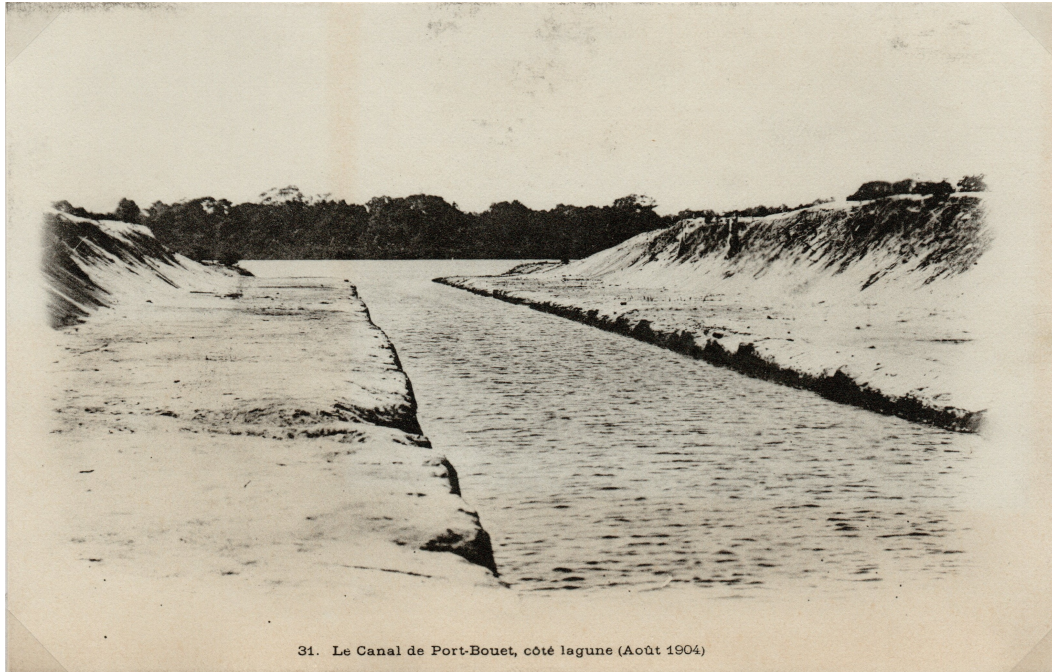
Il est de fait qu'il est inutile que les ravages faits à Grand-Bassam par la fièvre jaune nuisent au développement de Petit-Bassam. Cette raison s'appuie sur d'autres considérations non moins justes. Le nom de Petit-Bassam est tout à fait inconnu des indigènes. Par contre, le nom indigène de Petit-Bassam, Ayoré, est presque aussi complètement inconnu des Européens.

Il importait dès lors que le port en construction à Petit-Bassam ne souffrît point de cet état de choses. M. Clozel a donc proposé à M. Roume, qui l'a accepté, de changer en Port-Bouët le nom de Petit-Bassam.

Ce nom rappellerait les reconnaissances hydrographiques effectuées, de 1830 à 1850, par l'amiral Bouët-Willaumez à la Côte-d'Ivoire. C'est lui qui, le premier en France, a fait l'hydrographie de cette partie de la Côte occidentale d'Afrique ; il a signalé l'existence du « trou sans fond » qui a été l'une des causes du choix de Petit-Bassam pour la construction du port. Il a fondé les postes d'Assinie et de Grand-Bassam et gouverné le Sénégal.

Cette proposition avait sa raison d'être et le gouverneur général n'a pas hésité à la ratifier. Le nom de Petit-Bassam devra donc être, à l'avenir, remplacé sur les cartes par celui de Port-Bouët.

TENTATIVE DE PERCEMENT DE LA LAGUNE (1904)
EN VUE DE RELIER ABIDJAN À L'OcéAN



[Coll. Jacques Bobée](#)

Échec complet. Le canal se reboucha bien vite. On manquait à l'époque des connaissances hydrologiques indispensables. On reprit le projet dans les années 1930 avec l'aide d'un laboratoire hollandais. Les travaux furent interrompus par la Seconde Guerre mondiale. Et n'aboutirent qu'en 1950. Dès lors, Abidjan connut une rapide expansion.

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

.....
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.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Port-Bouët. — Le phare (antérieurement à San Pedro). L.S.



Logement de sous-officier à Port-Bouët : « On trouve la case du gros lapin gris-gris au milieu de l'escalier ! »

La drague *Tropicale*, construite à Harlem (Pays-Bas)

Les travaux publics (*La Politique coloniale*, 4 mai 1905)

La drague *Tropicale*, destinée au creusement du canal maritime de Port-Bouët, est entrée en lagune le 2 avril. Ce magnifique outil, coûtant, avec son remorqueur, près d'un demi-million, avait été construit à Harlem.

Il a fait en six semaines le trajet de Hollande au golfe de Guinée, non sans avoir subi en cours de route deux tempêtes. L'opération de franchissement de la barre, à l'embouchure de la Comoé, près de Bassam, a été particulièrement laborieuse ; le remorqueur et la drague se sont échoués sur des bancs de sable, mais les dispositions prises à toute éventualité ont permis de les dégager sans accident.

La population tout entière de Bassam, accrue de nombreux visiteurs venus de Bingerville et d'Abidjan, avait tenu à assister à cette émouvante opération.

L'instrument, puissamment éclairé à l'électricité, doit fonctionner nuit et jour. Sa puissance d'extraction est évaluée à 150 mètres cubes.

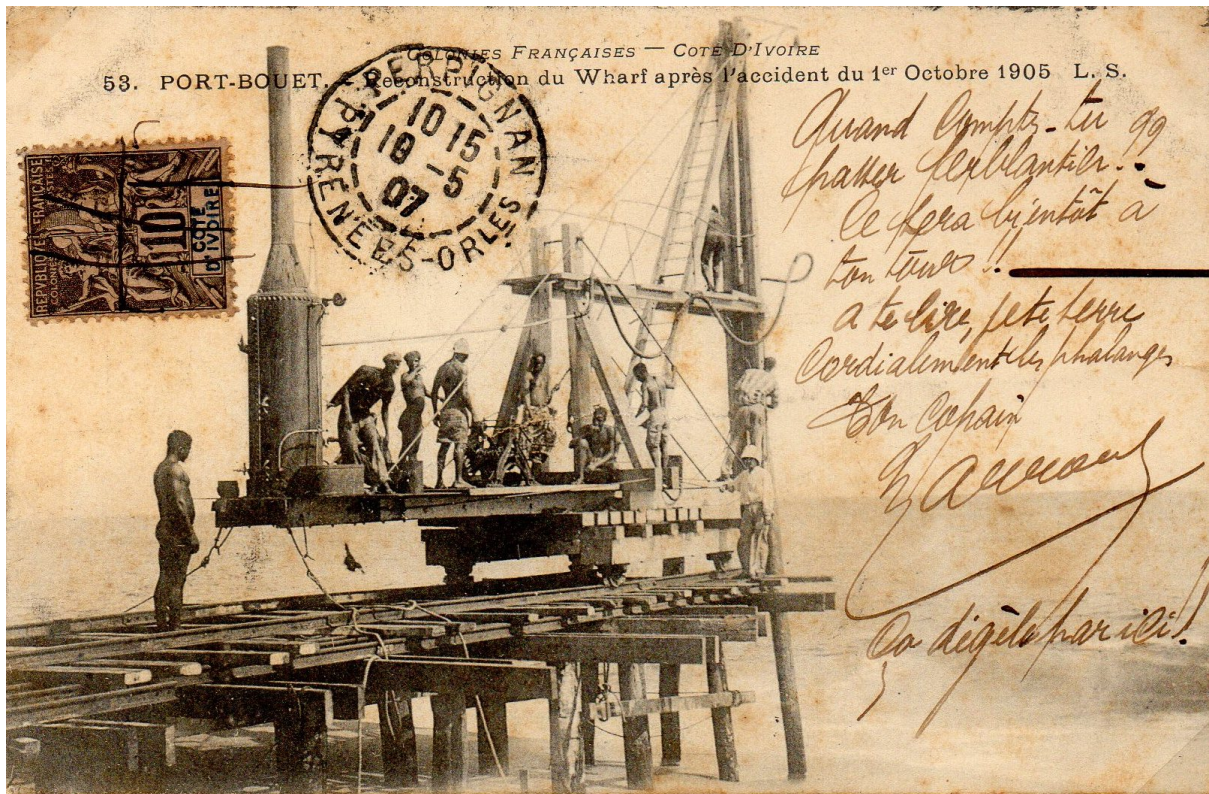
On compte qu'en moins de six mois, grâce à ce fonctionnement incessant, les barques-allèges pourront passer de la mer à la lagune par le canal, long de 800 mètres, qu'il s'agit de creuser sur une profondeur de 4 mètres.

Côte-d'Ivoire

(*La Dépêche coloniale*, 2 septembre 1905)

Le percement du canal à la profondeur de 3 mètres. — qui est fait à titre d'expérience et doit livrer passage aux allèges de haute mer en attendant l'établissement du chenal à 7 mètres pour l'entrée en lagune des gros bâtiments, — se poursuit activement. La drague *Tropicale* est en plein fonctionnement, et, après les tâtonnements du début, elle donne des résultats satisfaisants. Au 1^{er} août, 130 mètres de chenal étaient creusés. On peut donc prévoir, pour la fin de cette année, l'achèvement des travaux de dragages pour le chenal à 3 mètres.

Le percement du canal à la profondeur de 3 mètres — qui est fait à titre d'expérience et doit livrer passage aux allèges de haute mer en attendant l'établissement du chenal à 7 mètres pour l'entrée en lagune des gros bâtiments, — se poursuit activement. La drague *Tropicale* est en plein fonctionnement, et, après les tâtonnements du début, elle donne des résultats satisfaisants. Au 1^{er} août, 130 mètres de chenal étaient creusés. On peut donc prévoir, pour la fin de cette année, l'achèvement des travaux de dragages pour le chenal à 3 mètres.



Coll. Jacques Bobée
 Port-Bouët. — Reconstruction du wharf après l'accident du 1^{er} octobre 1905
 (L.S. Colonies françaises)

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

On écrit de Conakry au Temps :

.....
 Les travaux de la coupure de Port-Bouët sont, pour le moment, limités à une étude détaillée du régime marin. Cette étude permettra l'établissement du projet définitif de continuation des travaux, en apportant à l'ample moisson de documents déjà recueillis depuis 1904 une nouvelle série de renseignements du plus haut intérêt. Ces études minutieuses sont nécessitées par la complexité des phénomènes hydrauliques qui se produisent à Port-Bouët, où la plage de sable est remaniée par les courants et le phénomène de la « barre », bien connu sur les rivages du golfe de Guinée.

[La visite de Milliès-Lacroix]

L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE

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

M. Milliès-Lacroix et les mésaventures du wharf. — Le nouveau gouverneur de la Côte-d'Ivoire. — Les travaux du chemin de fer. — La situation industrielle et commerciale.

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 ¹ 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 ² 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 ?

.....

¹ Dans la nuit du 30 avril au 1^{er} mai, selon Milliès-Lacroix, qui en apprend la nouvelle à Bassam au moment de s'embarquer pour Cotonou.

² 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.



Voyage de Milliès-Lacroix. — Le ministre accoste au wharf, 29 avril 1908 (Fortier, Dakar).



Voyage de Milliès-Lacroix. — Débarquement à Port-Bouët (Fortier, Dakar)



Débarquement à Port-Bouët. Au second plan : le *Chasseloup-Laubat* (Fortier, Dakar)
[Coll. Jacques Bobée](#)

L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE

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

.....
Une solution prochaine et précise nous fut également promise sur la question de la percée de Port-Bouët et du port en eau profonde d'Abidjan. L'arrêt des travaux à Port-Bouët a découragé l'élan des commerçants vers Abidjan, où le grand commerce aurait eu tendance à émigrer, Abidjan étant tête de ligne du chemin de fer.

La percée de Port-Bouët est-elle où non possible ? Le commerce s'inquiète. Ne serait-il pas plus sage de reporter sur Bassam des efforts restés stériles ailleurs ? On pourrait non seulement améliorer le wharf, mais plutôt draguer et endiguer le Comoé, pour permettre à des vapeurs de 4 à 600 tonnes d'entrer en lagune, comme les Anglais l'ont fait à Lagos pour le Ouémé.

Pour des vapeurs d'un certain tonnage, la barre n'est plus dangereuse à franchir.

Les commerçants, les petits commerçants surtout — il faut bien s'installer quelque part — devancent le résultat à leurs risques et périls. Ils ne croient pas à la réussite de Port-Bouët ; et, d'ailleurs, Grand-Bassam leur offre d'immédiats avantages, la facilité, et je dirai même la possibilité des débarquements et des embarquements des marchandises et des produits.

N'auront-ils pas été dupés et trompés par la faute de l'administration si, dans quelques mois, les travaux de Port-Bouët sont repris, avec succès, sur de nouveaux errements ?

.....

LE
WHARF DE GRAND-BASSAM*
(*La Politique coloniale*, 16 janvier 1909)

.....
Le chemin de fer, que la destruction du wharf de Port-Bouët par un raz de marée, le 30 avril dernier, avait privé de ses moyens de débarquement ordinaires, dut, lui aussi, recourir au wharf de Bassam. Il contribua, du reste, au bon fonctionnement de ce dernier en lui prêtant une grue et le matériel nécessaire à l'établissement d'une voie de 1 mètre entre la mer et la lagune, tandis que les baleinières et les équipes en service jusque là à Port-Bouët venaient encore faciliter les opérations.



Coll. Jacques Bobée
Port-Bouët. — Vue générale. (Coll. Colonies françaises)(vers 1910)

LE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1913)

DISCOURS de M. LE GOUVERNEUR ANGOULVANT

.....
Mais ce que nous attendons de vous, Monsieur le gouverneur général [Ponty], c'est le port en eau profonde qui, seul, permettra à la Côte-d'Ivoire de prendre son plein essor économique. Tous, quelles que soient nos préférences personnelles, nous nous inclinons devant le projet de M. l'ingénieur Renaud ³ et nous vous demandons, de la façon la plus pressante qu'il soit, de mettre le plus tôt possible à notre disposition les 6 millions de francs qui permettront d'aménager l'embouchure du Comoé de telle sorte que les branch-boats puissent, en tous temps, la passer sans avoir à craindre la barre. Plus tard, les grands cargos y entreront aussi et nous comptons tous fermement que, grâce à des dotations appropriées, ils viendront un jour charger à quai Abidjan les riches produits du Soudan.

³ Joseph Renaud (Vesoul, 1854-Arcueil, 1921) : polytechnicien, connu en particulier pour ses cartes du Tonkin établies à l'époque de l'amiral Courbet. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Frère aîné de Maurice Renaud, également polytechnicien, directeur des travaux publics de l'Annam et du Tonkin (1895-1899).

PROJET DE WHARF EN FER À VRIDI (finalement édifié à Port-Bouët)

À LA CÔTE-D'IVOIRE

BASSAM CONTRE ABIDJAN
(*La Dépêche coloniale*, 9 mars 1922)

Une discussion assez vive se poursuit en ce moment entre les commerçants de Bassam et ceux d'Abidjan au sujet de la construction d'un wharf à Vridi.

La question a été longuement traitée dans une lettre que la chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire a récemment adressée à M. le gouverneur Antonetti et que celui-ci a reçue avant de partir pour la France où il est venu passer un congé bien mérité, après un long séjour dans la colonie.

L'exposé de la chambre de commerce peut se résumer de la façon suivante :

Le commerce de Grand-Bassam fait d'actives démarches afin que les crédits nécessaires pour le prolongement du chemin de fer, l'établissement d'un ferry-boat et la construction d'un wharf à Vridi ne soient pas inscrits sur le futur emprunt destiné à assurer la mise en valeur des colonies. On paraît chercher ainsi à maintenir la plus-value des terrains et des immeubles de Grand-Bassam, au profit, par conséquent, d'intérêt privés, malgré que l'intérêt général exige incontestablement l'ouverture d'une large porte de sortie sur l'océan par l'installation, le plus tôt possible, d'un wharf à Vridi et, ultérieurement, par la création d'un port en eau profonde qui permettrait aux vapeurs d'accéder dans la rade même d'Abidjan.

Afin de justifier la suppression du ferry-boat et du wharf de Vridi dans le programme de travaux du ministre des colonies, les commerçants de Bassam donnent les raisons suivantes :

1° Les deux wharfs actuels de Bassam peuvent transiter 250.000 tonnes par an, soit 1.000 tonnes par jour ouvrable : ils devraient donc suffire pendant longtemps encore ;

2° Il faudrait créer à Vridi une ville commerciale nouvelle et une nouvelle direction du wharf, avec ateliers, etc., d'où de très grosses dépenses ;

3° La majorité des commerçants de la Côte-d'Ivoire est opposée au projet d'un wharf à Vridi.

À ceci, les commerçants d'Abidjan, qui possèdent d'ailleurs, eux aussi, d'importantes installations à Bassam, répondent :

L'ancien wharf de Bassam, date de 1889 ; il est dans un tel état de vétusté, qu'il ne pourra certainement plus être utilisé que pendant quelques années encore. Seul fonctionnera dès lors le nouveau wharf ; mais en supposant même que les deux wharfs soient susceptibles d'un fonctionnement normal, on ne saurait guère compter sur un trafic de plus de 500 tonnes par jour, soit 125.000 tonnes par an, au lieu de 250.000, et ceci parce que les installations mêmes des wharfs de Bassam et les emplacements disponibles dans la ville ne permettent pas un transit plus élevé. En outre, le chemin de fer, quand les travaux de construction auront été activement repris, pourra réaliser un avancement annuel moyen de 75 à 80 kilomètres, ce qui entraînera une augmentation de trafic très considérable. Or, les conditions mêmes dans lesquelles se trouve Bassam ne permettront pas d'y répondre. Et au surplus, l'absence de fond dans la lagune

Ouladine y rend la navigation à peu près impossible à marée basse, soit pendant six heures par jour, circonstance qui augmente encore les risques d'embouteillage.

Par ailleurs, il ne faut pas se dissimuler que les produits pauvres fournis par la Haute-Volta, maïs, mil, riz, arachides, etc., devront absolument éviter les frais élevés d'une rupture de charge pour arriver à la mer, s'ils veulent parvenir à concurrencer en Europe les produits similaires de l'Argentine et de l'Indochine : ce qui exclue l'éventualité de leur transit par Bassam.

*
* * *

D'autre part, il sera parfaitement inutile, bien qu'on prétende le contraire, de créer une ville nouvelle à Vridi : quelques hangars pour abriter les produits et les marchandises et quelques logements pour le personnel du wharf suffiront. La direction du wharf, comme à Bassam, traitera seule avec les commandants des navires : les marchandises d'importation seront expédiées par wagons complets plombés à Abidjan, où se trouvera la douane ; et, de plus, c'est le chemin de fer qui exploitera le wharf de Vridi ; en présence de l'embouteillage fréquent du wharf de Bassam et des quarantaines fermant le port par suite d'épidémies de fièvre jaune, [le chemin de fer avait déjà créé un simple wharf en bois à Petit-Bassam, en face d'Abidjan](#), qui a rendu de grands services : l'exploitation du wharf de Vridi par le chemin de fer ne constituerait donc nullement une innovation.

On dit enfin que le commerce de Bassam comprend la majorité du commerce de la colonie : ce n'est pas exact. Il ne se trouve à Bassam que les sièges de huit maisons représentant un capital social de 30 millions, tandis que neuf maisons sont installées à Abidjan et représentent un capital social de 80 millions ; et ces neuf maisons d'Abidjan constituent les trois quarts des intérêts généraux du commerce de la colonie.

Au surplus, ces maisons de commerce dont le siège est à Abidjan possèdent, pour la plupart, d'importantes installations à Bassam, d'autant de valeur que celle dont le siège est à Bassam : il n'y a donc pas lieu de chercher à créer artificiellement une concurrence entre les deux villes.

*
* * *

Bassam doit vivre et prospérer, car elle constitue le débouché naturel des rivières Comoé et Mé, ainsi que des lagunes ; plus tard même, quand on aura relié le Comoé à la lagune Aby, Bassam deviendra le port de sortie d'Assinie, d'Aboisso et de toute la région est. Au contraire, le nord de la colonie, le Soudan, la Haute-Volta et la région ouest d'Abidjan auront pour débouché Abidjan. Les deux villes ont donc chacune leur zone d'attraction propre et peuvent parfaitement se développer côte à côte.

Pourquoi donc chercherait-on à entraver l'évolution normale de la Côte-d'Ivoire, sous le prétexte d'intérêts qui semblent véritablement trop particuliers ?

En 1919, d'ailleurs, lorsque fut demandée pour la première fois l'installation d'un wharf à Vridi, les commerçants de Bassam déclarèrent qu'ils désiraient avoir à Bassam le second wharf qui leur avait été promis, mais qu'ils n'élevaient aucune objection à l'encontre du wharf de Vridi.

À cette époque, des arguments très sérieux avaient été fournis en faveur de la construction du wharf de Vridi. Ces arguments peuvent se résumer ainsi :

1° La plage de Vridi n'a subi, depuis trente ans, du fait de la barre, aucune dégradation ;

2° Étant donné l'altitude du plateau de Vridi, le tablier du wharf serait placé à un hauteur sensiblement supérieur à celui du wharf de Bassam, plusieurs fois dégradé par la barre chaque année ;

3° Vridi est le débouché naturel du Soudan, de la lagune de Dabou et de la région de Lahou ;

4° Le wharf de Vridi, prévu pour recevoir la voie normale de 1 mètre, permettra et l'accès de trains complets traversant la lagune à l'aide de ferry-boats;

5° Les exploitants forestiers y trouveraient la possibilité d'établir un grand dépôt de bois sur le plateau ; ce plateau, en effet, a 1.500 mètres de large alors que la largeur de la plage de Bassam varie de 315 à 370 mètres seulement ;

6° Il y a à Vridi un lac d'eau douce pouvant alimenter les chaudières du wharf et fournir de l'eau aux vapeurs mouillés en rade ;

7° Il est indispensable que la colonie soit dotée d'un wharf établi ailleurs qu'à Bassam ; une épidémie de fièvre jaune reste toujours possible dans cette ville et, d'autre part, la mince bande de sable sur laquelle elle est construite continue de se dégrader régulièrement, ce qui menace la ville d'une disparition totale et la colonie de la perte de sa seule porte de sortie ;

8° Le violent courant du Comoé, enfin, constitue pour Bassam un réel danger ; aucun risque de ce genre à Vridi, le courant ouest-est y étant insignifiant.

Les arguments fournis en 1919 n'ont, on l'avouera, rien perdu de leur valeur, et on doit espérer qu'une entente ne tardera pas à s'établir entre commerçants de Bassam et d'Abidjan pour la construction du wharf de Vridi, strictement indispensable à la colonie.

La destruction de l'ancien wharf du Grand-Bassam
(*Les Annales coloniales*, 21 septembre 1923)

.....
Cet accident comporte une leçon pour l'avenir. Il faut absolument hâter les travaux du wharf de Vridi en un point du littoral où des sables ne sont pas apportés par un fleuve et où la stabilité de la plage sera une sûre garantie que de pareils accidents ne peuvent pas se produire.

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

.....
Un second wharf est projeté à Vridi, en face d'Abidjan, wharf qui permettra de décongestionner Grand-Bassam. Ce wharf pourra être relié directement à Abidjan, soit par un ferry-boat, soit par un pont sur la lagune et un tronçon de chemin de fer.

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 & C^{ie} 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.

Le wharf de Port-Bouët
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1927)

Une commission a été nommée pour procéder à l'étude des modalités d'embarquement des bois par le wharf de Port-Bouët et notamment sur l'opportunité, de doter le wharf en construction d'un lance-billes.

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)

.....
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 ... 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.

AU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'A. O. F.
M. Jules Carde expose la situation
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1927)

Les travaux du port de Dakar, qui ont subi un ralentissement du fait de la situation sanitaire, vont être repris avec célérité, ceux de Kaolack et de Conakry amorcés en cours d'année. À la Côte-d'Ivoire, le wharf de Vridi sera probablement achevé en fin 1928 et la jonction avec Abidjan très avancée ; enfin, au Dahomey, l'allongement du wharf de Cotonou sera réalisé dans quelques mois, ainsi que la construction du nouveau phare sur cette même rade.

Échos de la Côte-d'Ivoire
Le wharf de Vridi
(*Les Annales coloniales*, 22 mars 1928)

Le wharf de Vridi avance, il avance à pas de géants, grâce à la ténacité de M. Barthe, agent de la Compagnie française de l'Afrique occidentale et président de la chambre de commerce d'Abidjan. Est-ce bien ce qu'il fallait pour la colonie ? Je ne le crois pas. On ne rencontre pas un commerçant, pas un exploitant forestier qui en soit partisan. Mais c'est la grande idée de M. Barthe, et, flanqué de la C. F. A. O., il a eu raison des oppositions les plus justifiées. Il faut dire que cette société va voir à Abidjan ses installations qui sont considérables, doubler, tripler ou quadrupler de valeur dès la terminaison des travaux. La passerelle portant le terminus du wharf, se trouve derrière la concession de la C.F.A. O.

Le wharf fait les affaires de cette firme ; un bon port fera mieux celles de la colonie.

WHARF EN FER À PORT-BOUËT

Chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 6 octobre 1928)

.....

Le wharf de Bassam

Nous avons, à plusieurs reprises, signalé le mauvais fonctionnement du wharf de Bassam et aussi les doléances du commerce. La mise en état du nouveau wharf de Port-Bouët permettra d'y décharger le matériel destiné au chemin de fer. Il résulte de cet exposé que la construction du port en eau profonde est de plus en plus urgente.

Les wharfs de la Côte-d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1928)

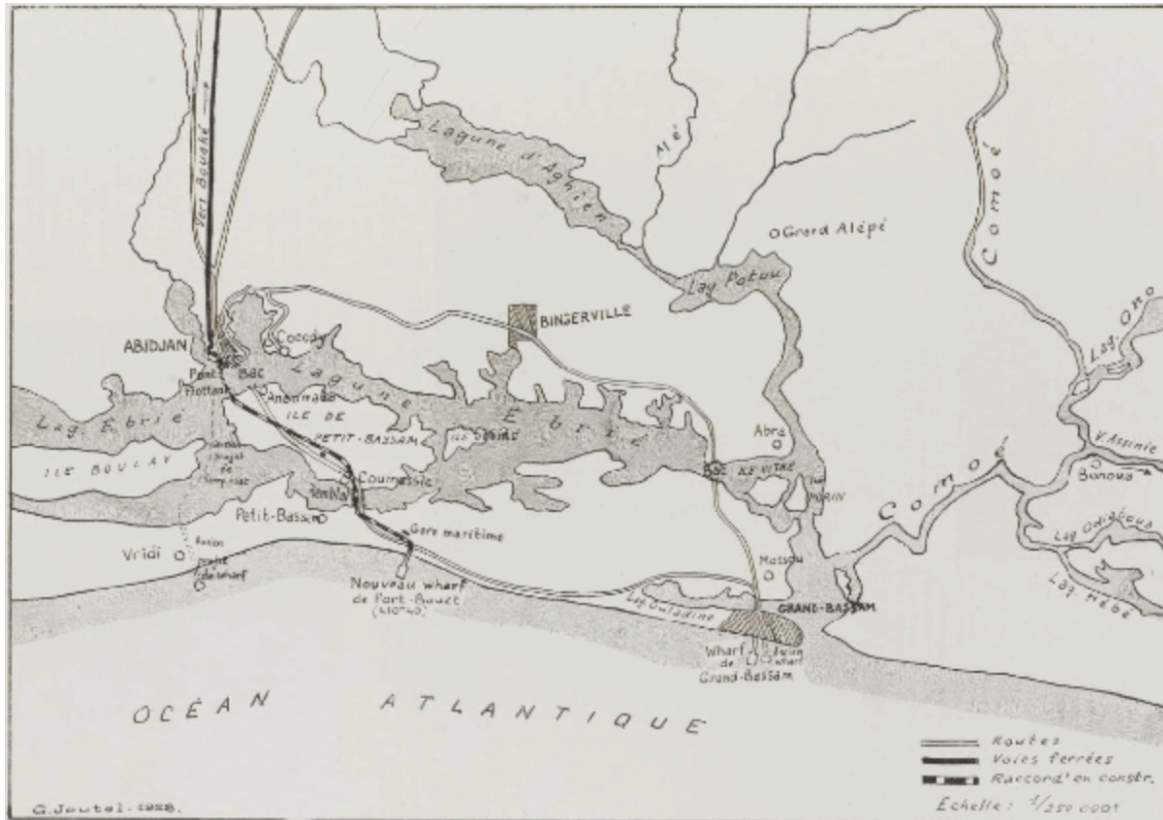
.....

Ce wharf [de Port-Bouët] devait être tout d'abord construit à Vridi (*les Annales coloniales* ont développé ce projet en son temps). C'était dans le prolongement du chemin de fer, sous la longitude d'Abidjan.

Ingénieur et matériel arrivèrent donc, une fois le projet arrêté,, pour opérer à Vridi, quand, par un de ces revirements qu'on ne s'explique guère, Vridi fut abandonné pour Port-Bouët, à peu près à mi-distance entre Vridi et Grand Bassam, à proximité du « trou-sans-fond » (profondeur de 100 mètres au minimum) et en un point où, par les courants, sont drossées les billes de bois égarées, en dérive venant de l'Ouest comme de l'Est. Tant et si bien que les piliers du wharf seront sans cesse martelés par les coups furieux et répétés de masses de 3 à 4 tonnes. Il faudra un wharf renforcé ! Et pour comble de malchance, la longueur primitive de 350 mètres a été allongée d'une centaine de mètres, ce qui oblige à attendre un nouveau matériel et retarde d'autant la mise en service de ce wharf, si nécessaire au désembouteillage du port de Grand Bassam.

Les Wharfs et l'accès maritime de la Côte-d'Ivoire
(*La Presse coloniale illustrée*, Dir. Georges Bousset, suppl. illustré décembre 1928)

Wharf en construction de Port-Bouët



Le wharf de Bassam, nous l'avons dit, avait été calculé pour un trafic annuel d'environ 100.000 tonnes et nous venons de voir qu'il a manutentionné en 1927 140.000 tonnes. C'est dire que cet ouvrage est arrivé à peu près à la limite de son rendement maximum.

D'autre part, la possibilité d'un nouveau raz-de-marée comme celui qui a emporté l'ancien wharf n'est pas exclue. Même sans envisager le pire, une tempête peut endommager l'apponement et le rendre impropre au trafic pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois...

C'est pourquoi, dès 1926, l'Administration locale, avec le concours du budget général de la Fédération, a envisagé la construction d'un nouveau wharf à Port-Bouët, en face d'Abidjan. Les travaux ont été confiés aux Établissements Schneider et Daydé, spécialisés dans ce genre d'entreprises et ont commencé en 1927.

Pourquoi ne pas avoir prévu la construction de ce wharf à Bassam, objectera-t-on ?

La réponse est simple. On a voulu que ce nouvel ouvrage soit relié au chemin de fer d'Abidjan par le rail, sans solution de continuité, de façon que les wagons tout chargés puissent être amenés sans rompre charge jusqu'à la tête du wharf. Dès lors, l'emplacement de Port-Bouët s'imposait.

Actuellement, les choses se passent ainsi : les produits d'exportation arrivant au terminus du chemin de fer à Abidjan sont déchargés à la gare de la Lagune, puis

rechargés sur les chalands remorqués par des chaloupes à vapeur ou à moteur. À Bassam, après une navigation de 40 kilomètres environ sur la lagune Ebrié, ces mêmes marchandises sont de nouveau déchargées à l'appontement lagunaire, puis transportées en lorries jusqu'à l'extrémité du wharf où ont lieu enfin les opérations d'embarquement proprement dites. Les marchandises d'importation débarquées des navires en rade de Bassam subissent en sens inverse les mêmes manutentions avant d'arriver à la gare du chemin de fer d'Abidjan. On se représente sans peine la perte de temps, la consommation de main-d'œuvre et les frais supplémentaires qu'entraînent ces « ruptures de charge ». Le wharf de Port-Bouët, relié sans solution de continuité au chemin de fer, les supprimera.

Emplacement de l'ouvrage. — Ce nouveau wharf est enraciné sur le cordon littoral, à un kilomètre environ à l'est de Port-Bouët et à une distance suffisante du talus bordant la fosse sous-marine dit « Trou-sans-fond » dont nous parlerons plus loin, afin d'offrir aux navires une bonne zone de mouillage.

On a choisi cet emplacement de préférence à celui de Vridi, situé à 8 kilomètres environ plus à l'ouest, afin que le wharf ne soit point isolé lorsqu'on réalisera le percement du cordon littoral et qu'on ne soit pas obligé de construire un pont sur le futur canal pour le passage de la voie ferrée.

Longueur. — L'appontement aura une longueur totale de 405 mètres, dont 280 mètres pour la passerelle et 126 mètres pour le débarcadère qui aura 32 mètres de large.

Le nouvel appontement sera donc de 100 mètres plus long que le wharf de Bassam. Les navires pourront ainsi mouiller tout près de l'extrémité, par des fonds de 12 m. 50, ce qui réduira d'autant la durée du trajet des baleinières et des chalands.

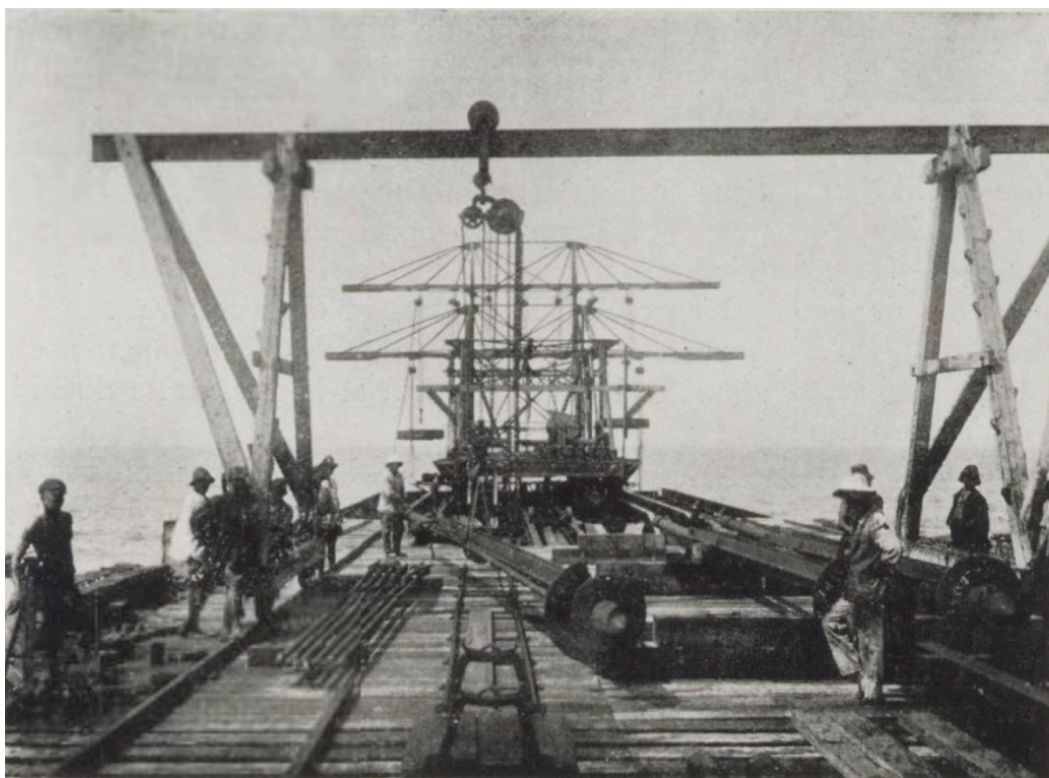
On a remarqué, en outre, que l'apport incessant des sables par les rouleaux de la barre avait pour conséquence d'« engraisser » le cordon littoral et de l'élargir. Il s'ensuit que les rouleaux de la barre s'éloignent peu à peu. En augmentant la longueur du wharf, on s'assure une marge de sécurité très suffisante contre le phénomène du « recul de la barre ».

Hauteur. — La hauteur de l'ouvrage au-dessus du niveau des plus hautes eaux a été prévu à 7 mètres (soit 1 m. 10 de plus que pour le wharf de Bassam) afin de le mettre à l'abri dans la mesure du possible des raz-de-marée fréquents qui pourraient l'éprouver.

Infrastructure du wharf. — Le wharf de Port-Bouët est du même type que les ouvrages déjà construits à Bassam et à Cotonou par les Établissements Daydé. Il repose sur des pieux métalliques de faible diamètre vissés jusqu'à refus dans le sable, offrant par leur section réduite une prise aussi faible que possible aux forces destructives des vagues. Ils sont reliés entre eux par de solides entretoises.

Pour protéger l'ouvrage contre le choc des billes perdues en mer, assez nombreuses dans cette zone, on a prévu un filet protecteur Bullivan d'un type analogue à celui employé par les navires de guerre contre les torpilles.

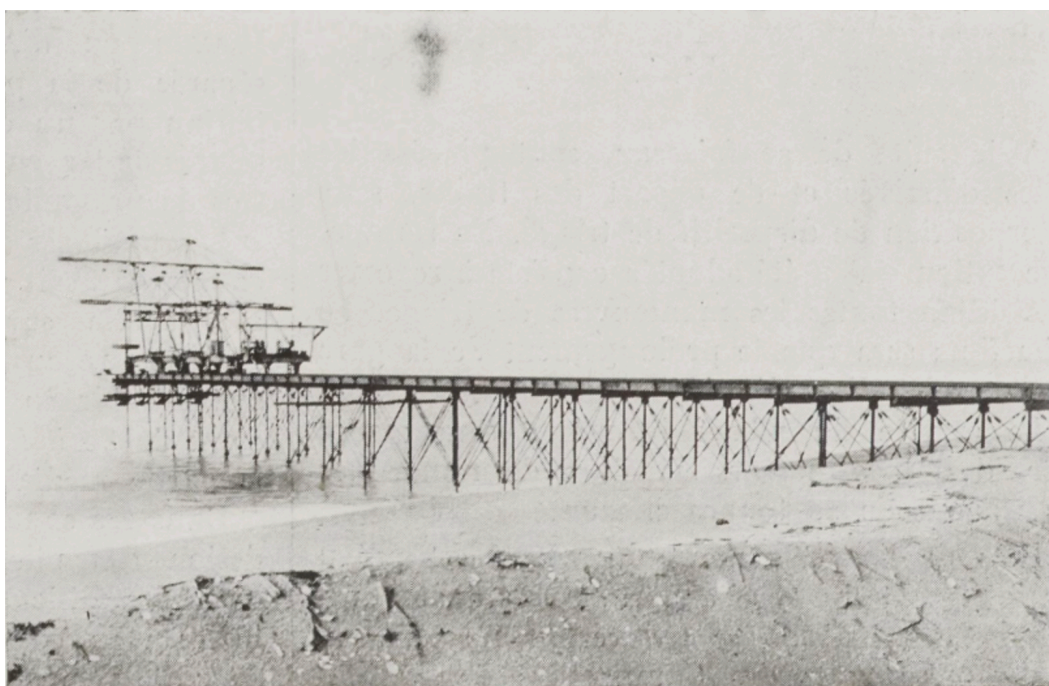
Dispositions du débarcadère et schéma d'exploitation. — Le débarcadère comportera six voies métrique reliées par deux transbordeurs à niveau, mus à la vapeur et pouvant recevoir des wagons de 20 tonnes. La manutention sera opérée à l'aide d'une grue de 20 tonnes, d'une grue de 10 tonnes et de 8 crues de 5 tonnes.



Port-Bouët. — La construction du wharf



Port-Bouët. — Le nouveau wharf (état actuel)



Port-Bouët. — Chantier fin novembre 1927.

Les aménagements ont été prévus d'après deux principes généraux qui doivent régir le mode d'exploitation du wharf :

1° Le trafic des marchandises et celui des bois s'opéreront au moyen d'installations entièrement distinctes. La manutention des bois sera assurée exclusivement par les deux grues de tête du débarcadère.

Les autres engins de levage seront affectés au trafic des marchandises diverses ;

2° Les transferts et manutentions sur le wharf doivent s'opérer par rames entières de wagons, l'unité de chargement ou de déchargement sur chaque bord étant un train de 5 wagons de 20 tonnes.

Gare maritime. — Le dispositif des voies est conçu de manière à permettre l'exploitation intensive du wharf, c'est-à-dire à donner aux grues la possibilité de travailler sans interruption. À cet effet, un faisceau de voies permet de contenir en attente pour les opérations sur l'appontement et en attente pour la montée sur Abidjan, un nombre de wagons correspondant au maximum de capacité de manutention des grues pendant une journée.

*
* *

À la suite de ce faisceau, sont placées les voies d'arrivée et de départ des trains, sans interposition de dispositif de triage. En somme, la solution qui a été adoptée consiste à reporter à Abidjan toutes les manœuvres de triage. Le wharf ne sera que le prolongement de la gare des marchandises d'Abidjan.

Le service du wharf lui-même sera assuré par des locotracteurs capables de remorquer 10 wagons de 20 tonnes chacun.

Près de l'enracinement du wharf est prévu un bâtiment du type « gare maritime » comportant un hall où se trouveront les bureaux des représentants des compagnies de navigation, du Service de santé et les guichets de distribution des billets.

Voie ferrée reliant le wharf à Abidjan

Le wharf de Port-Bouët sera relié à la gare d'Abidjan par une ligne de 12 kilomètres de longueur qui franchira un premier bras de la lagune sans profondeur, par élargissement de la jetée de Koumassi qu'emprunte déjà la route d'Abidjan à Bassam par le littoral. La voie ferrée traversera ensuite l'île de Petit-Bassam, puis franchira le second bras de la lagune qui sépare cette île d'Abidjan, par un pont flottant. Cette ligne ne comportera que des courbes de grand rayon, des rampes de très faible déclivité et permettra la circulation de trains de fort tonnage sur toute sa longueur.

Pont flottant d'Abidjan. — Pourquoi un pont flottant ? Pourquoi a-t-on renoncé à la construction d'un pont fixe porté sur piles ? Une brève description des lieux va en donner la raison.

Que le lecteur veuille bien se reporter au plan ci-joint. Il remarquera que l'île de Petit-Bassam ou d'Anoumabo est séparée de la presqu'île d'Abidjan par un chenal de 437 mètres de largeur et de 15 mètres de profondeur.

Les sondages ont révélé que ce chenal avait un fond d'argile molle sur une grande épaisseur recouvrant une couche de sable fin à des cotes variant de 30 à 47 mètres dans la partie médiane.

Dans ces conditions, la fondation des piles aurait présenté des difficultés exceptionnelles. Les cotes de profondeur de la couche de sable aurait exclu l'emploi de l'air comprimé et rendu très aléatoires les procédés de fondation par piles-caissons amenés par flottaison et échoués ensuite sur place.

On a donc adopté un autre système qui constitue certainement une nouveauté parmi les grands travaux entrepris en Afrique Occidentale.

L'ensemble de l'ouvrage comprendra :

1° À chaque extrémité des remblais d'accès sur l'île de Petit-Bassam et la presqu'île d'Abidjan ;

2° Deux wharfs métalliques de 21 mètres de longueur faisant suite aux remblais d'accès ;

3° Un tablier métallique central monté sur bateaux également métalliques d'une longueur de 210 mètres ;

4° Deux travées métalliques, de 40 mètres chacune, assurant le raccordement entre chaque wharf et le pont flottant.

L'ouvrage métallique mesurera donc une longueur totale de 332 mètres. Un dispositif spécial, constitué par une travée basculante de 10 mètres d'ouverture, permettra la circulation des bateaux sur la lagune.

La particularité de cet ouvrage consiste dans ce fait qu'à la différence des ponts flottants généralement construits et dans lesquels les bateaux sont placés perpendiculairement au platelage de la voie qu'ils supportent, le pont d'Abidjan sera constitué par six doubles files de bateaux, en métal apso inoxydable, mesurant chacun 33 mètres de long et 4 mètres de large, mis bout à bout et qui supporteront l'ossature métallique sur laquelle reposeront la voie ferrée métrique, la route de 8 m. 50 de largeur et les trottoirs de 1 m. 50 chacun.

Les travées de raccordement entre les extrémités des wharfs fixes et le pont flottant proprement dit, seront articulées de façon à suivre les modifications du plan d'eau de la lagune.

SUR LA LAGUNE. — UN VAPEUR DANS LA RIVIÈRE BIA.

Installations d'Abidjan-Lagune. — La gare des marchandises, nous l'avons déjà dit, sera à Abidjan. C'est là que s'opéreront les opérations de triage, de classement des marchandises, les formalités en douane et la livraison aux destinataires. C'est également

que seront construits tous les magasins centralisateurs pour le fret d'importation. D'autres magasins recevront le fret d'exportation arrivant par chemin de fer et dont l'embarquement, à Port-Bouët ne sera pas immédiat. C'est aussi à Abidjan que seront construits les logements du directeur et des employés du wharf.

En dehors de la gare maritime, toutes les installations seront donc groupés à Abidjan. Les appréhensions de certains esprits chagrins, qui voyaient dans la construction du wharf de Port-Bouët le présage de la naissance d'une quatrième ville, à côté de Bassam, d'Abidjan et de Bingerville, ne sont donc en aucune façon justifiées.

Capacité de trafic du wharf de Port-Bouët État actuel des travaux

Dès son ouverture, le wharf pourra manutentionner 600 tonnes de marchandises journalièrement, soit environ 200.000 tonnes par an. Progressivement, cette capacité de tonnage pourra être portée à 1.200 tonnes, soit un trafic annuel moyen de 400.000 tonnes. Les installations et magasins d'Abidjan seront prévus en conséquence.

Si l'on ajoute le trafic du wharf actuel de Bassam, dont la capacité est d'environ 150.000 tonnes, on arrive pour les deux ouvrages à un total de plus de 500.000 tonnes.

Ce serait en effet, une profonde erreur de penser que l'ouverture du wharf de Port-Bouët aura pour conséquence de supprimer le trafic du wharf de Bassam.

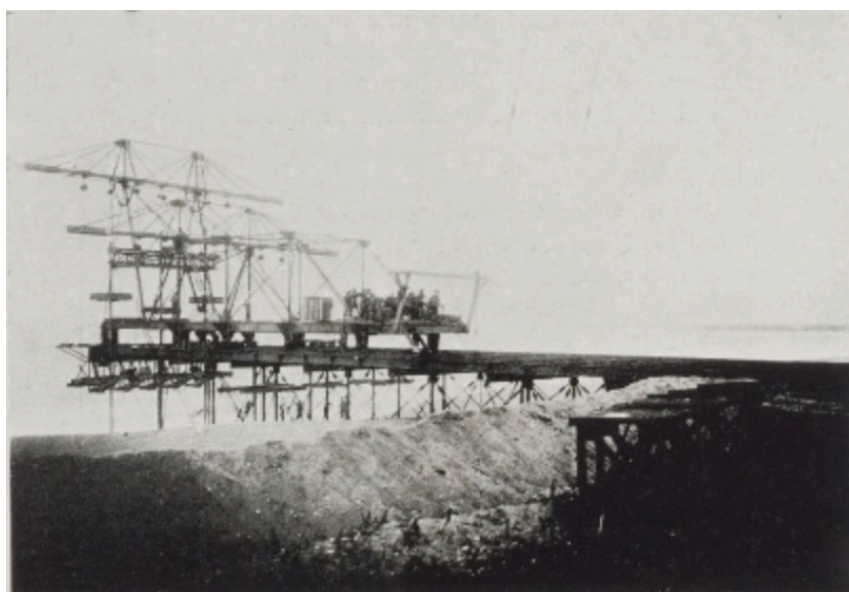
Grand-Bassam restera toujours le port d'évacuation de l'Est de la Colonie, du fleuve Comoé et d'une partie de la lagune Ebrié. Dans un avenir peu éloigné, il deviendra probablement aussi le port d'évacuation de la région d'Assinie et de la lagune Aby. Les lecteurs de la *Presse coloniale* savent, en effet, que des études sont entreprises pour la construction d'un canal de jonction entre Bassam et la lagune d'Assinie. Notre numéro illustré de juin 1927 était principalement consacré à cette importante question.

En fait, le wharf de Port-Bouët sera plus spécialement réservé aux marchandises et produits venant par chemin de fer du haut pays. Ce trafic ne pourra que s'accroître dans de fortes proportions lorsque le chemin de fer atteindra Bobo-Dioulasso, et ouvrira un débouché à la Colonie de la Haute-Volta, aujourd'hui isolée de la mer.

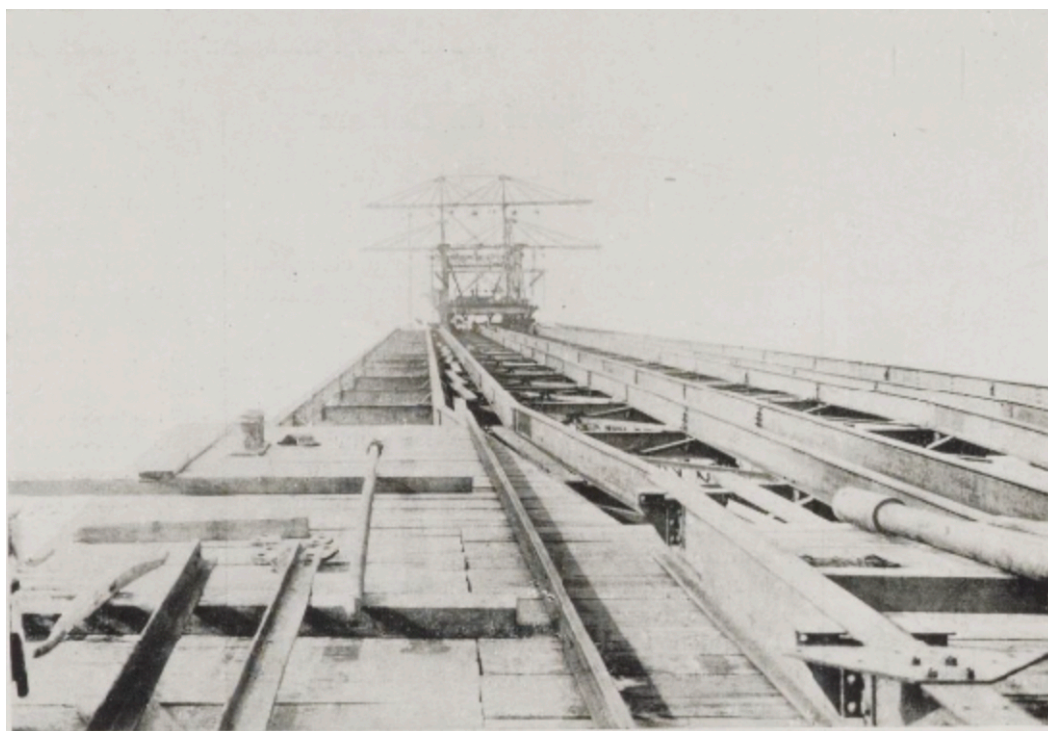
Bassam demeurera le principal port d'évacuation des produits côtiers de la Colonie et il y a encore de beaux jours pour son wharf qui n'est pas menacé d'un chômage prochain.

Rappelons que les travaux du wharf de Port-Bouët, commencés l'année dernière, sont en bonne voie d'exécution. L'ouvrage s'avance déjà en mer sur une longueur de près de 200 mètres.

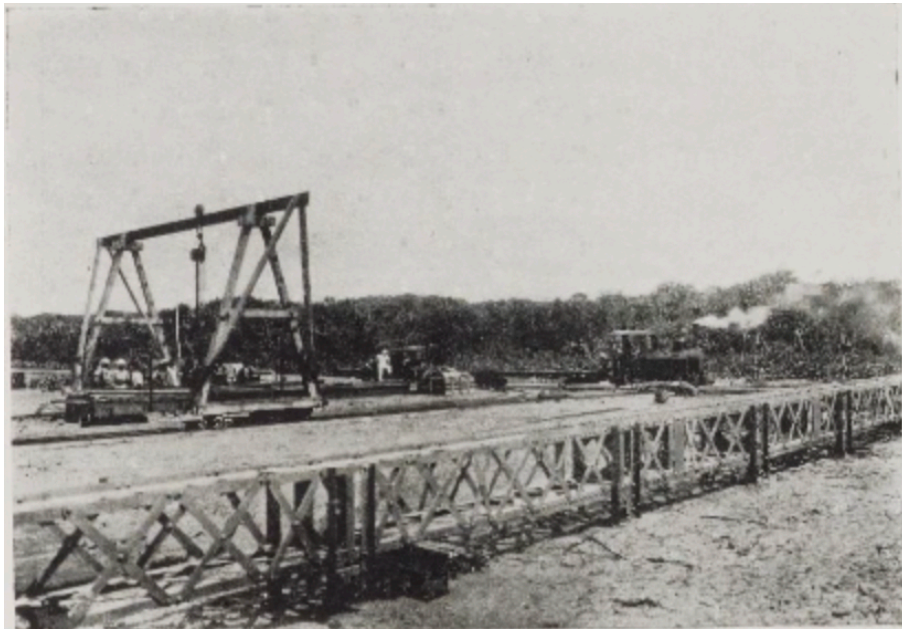
Son achèvement est prévu pour la fin de 1929.



Port-Bouët. — Les premiers travaux (novembre 1927)



Port-Bouët. — Sur le nouveau wharf



Port-Bouët. — Montage du wharf



Campement des ouvriers et monteurs du nouveau wharf



Wharf de Port-Bouët. — À droite, maison de l'ingénieur

Le Port lagunaire d'Abidjan

La construction du wharf de Port-Bouët et sa jonction par le rail avec le chemin de fer d'Abidjan doivent-elles être considérées comme la solution définitive du problème de l'accès maritime de la Côte d'Ivoire ? Certainement non. Cette solution ne saurait consister que dans l'établissement d'un véritable port en eaux calmes où les navires pourront accoster et décharger leurs marchandises à quai.

Il ne s'agit donc que d'une seconde étape, mais d'une étape, remarquons-le, qui donnera tous les délais nécessaires, pour étudier et réaliser sans hâte excessive le port en question.

Nous venons de voir, en effet, que la capacité de trafic du wharf de Port-Bouët conjuguée à celui de Bassam, sera supérieure à 500.000 tonnes. Si l'on rappelle que le commerce général de la Colonie en 1927 a atteint en poids 235.000 tonnes dont 143.000 tonnes ont transité par Bassam (la différence entre ces deux chiffres étant représentée par le trafic des autres escales de la Colonie (Assinie, Lahou, Sassandra, Tabou, etc.), on voit qu'il restera une marge importante pour le développement du trafic. Si rapide que soit la progression du commerce de la Côte d'Ivoire, il s'écoulera bien une dizaine d'années avant que les nouvelles installations aient atteint à leur tour la limite de leur rendement. Ce délai sera plus que suffisant pour construire le port.

La construction d'un port abrité sur ces côtes inhospitalières du golfe de Guinée n'est pas chose impossible. Les Anglais viennent d'en faire la démonstration en Gold-Coast par l'établissement du port de Takoradi, inauguré il y a quelques mois à peine. Il est vrai que ce port a été fait à coup de millions. Son coût atteindrait, dit-on, près d'un milliard de francs...

La France, meurtrie et appauvrie par la guerre, ne saurait évidemment faire un effort financier de cet ordre de grandeur. Mais il paraît heureusement possible de recourir à une solution moins coûteuse, mais plus élégante peut-être, c'est celle du port intérieur,

du port lagunaire d'Abidjan, dont l'accès serait assuré par une coupure du cordon littoral.

La lagune Ebrié, au droit de la presqu'île d'Abidjan, présente des fonds supérieurs à 10 mètres. Les difficultés que l'on rencontre dans la jonction du wharf de Port-Bouët avec le chemin de fer d'Abidjan, l'obligation où l'on a été de renoncer à un pont sur piles pour le franchissement du chenal d'Anoumabo montrent, en effet, que la lagune est très profonde. C'est, d'ailleurs, cette particularité qui avait déterminé le choix de l'emplacement d'Abidjan pour y installer la tête de ligne du chemin de fer et la future capitale de la Côte d'Ivoire.

Déjà en 1905, on avait commencé les travaux de percement du cordon littoral à Port-Bouët, à environ 1 km. 500 à l'ouest du point où se construit le nouveau wharf. Ce percement devait s'effectuer par un chenal de 800 mètres de longueur et de 30 m. de large. On avait choisi ce point de Port-Bouët parce qu'il se trouve en face de la fosse sous-marine dénommée « Trou-sans-fond ». Les techniciens pensaient que cette dépression servirait de poche aux apports de sable de la barre et qu'on éviterait ainsi l'obstruction du canal.

La coupure définitive fut tentée à trois reprises, mais à chaque fois, le chenal ne resta ouvert que pendant quelques heures, les apports de sable bouchant immédiatement l'entrée qu'une drague en mauvais état ne pouvait déblayer assez rapidement.

Deux nouvelles tentatives furent effectuées six mois plus tard en juillet 1906. Mais elles restèrent également infructueuses. Les digues de protection que l'on avait construites à la limite du « Trou-sans-fond », assises sur un sous-sol trop en pente, ne tardèrent pas à être emportées.

Devant ces insuccès répétés, les travaux furent suspendus.

En 1912 et 1913, des études furent entreprises par M. Renaud, ingénieur en chef hydrographe, et, par M. Aron, ingénieur des Ponts et Chaussées, pour la création d'un port dans l'estuaire de la Comoé, à Moussou, près de Grand-Bassam.

Mais ce projet présentait de sérieux aléas ; il avait, en outre, le très grave inconvénient de ne pas assurer la jonction nécessaire entre le chemin de fer d'Abidjan et le port. Les transports lagunaires et les ruptures de charge qu'ils nécessitent auraient subsisté. La guerre survint d'ailleurs sur ces entrefaites et le projet fut abandonné.

L'échec du percement du cordon littoral en 1905-1906 était-il de nature à faire écarter pour toujours la solution du port lagunaire d'Abidjan ?

Il a paru à M. le gouverneur Lapalud que ce serait tirer une conclusion prématurée et trop absolue de tentatives faites avec des moyens peut-être insuffisants et qu'il convenait de reprendre les études.

Ces études ont été confiées aux Établissements Schneider et Daydé, déjà chargés de la construction du wharf de Port-Bouët. Elles se sont poursuivies sans interruption d'août 1927 à mai 1928. Elles ont permis, d'ores et déjà, de préciser les points suivants :

1° La coupure du cordon littoral, au lieu d'être située à Port-Bouët, devant le « Trou-sans-fond », sera effectuée plus à l'est, près de Vridi, à un endroit où le sol sous-marin est de bonne tenue, permettant d'asseoir en toute sécurité les jetées de protection ;

2° Le chenal sera à large section d'au moins 400 mètres (au lieu de 30 mètres), afin de permettre au flux et reflux des marées d'y pénétrer largement et d'empêcher aussi son ensablement ;

3° On pourra trouver dans la région de Yapo, au lieu-dit Mafa, à 15 kilomètres de la voie ferrée et à 80 kilomètres au nord d'Abidjan le granit nécessaire à la construction des jetées et des quais du port d'Abidjan ;

4° Les études des fonds, des vents, des courants et des marées permettent *a priori* d'affirmer que l'accès de la lagune pour les navires et la construction du port intérieur ne présenteront pas de difficultés spéciales ; on sera probablement conduit, comme à Lagos, à faire manœuvrer les navires par de puissants remorqueurs de rade.

PETITS ET MOYENS PORTS
RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES
DANS LA DERNIÈRE DÉCADE ⁴
par M. BLOSSET ⁵, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
(*La Journée industrielle*, 4 mars 1939)

Le wharf de Port-Bouët (Côte d'Ivoire)*

La période 1928-1931 n'a, en dehors des réalisations précédentes, guère vu que la construction du wharf de Port-Bouët (Côte d'Ivoire) qui a fort heureusement doublé le wharf ancien de Grand-Bassam. L'ouvrage, de 410 m. de longueur, atteint, au-delà de la barre, les profondeurs de (- 12,00) ; il est équipé, sur sa plate-forme de travail, de grues de 5 à 20 t. et est relié directement au réseau ferré de la colonie. La capacité maximum de chargement et déchargement est de 1.400 t.

Les magasins de stockage, occupant 10.000 m², sont encore insuffisants et l'effort de la colonie devra, à très brève échéance, se porter sur leur accroissement pour permettre d'accélérer les évacuations de marchandises.

Les wharfs constituent, d'ailleurs, une solution toute provisoire et le déblocage de la riche colonie de la Côte d'Ivoire ne sera assuré qu'à l'ouverture du trafic du port intérieur d'Abidjan*, situé au bord de la lagune côtière et séparé actuellement de la mer par un cordon littoral de 3 kilomètres de large. La création du port en eau profonde comportera deux étapes :

1° Creusement du canal maritime destiné à relier la mer à la lagune et à permettre aux navires de mouiller en eau calme ;

2° Construction de terre-pleins, d'appontements, d'installations de manutention à proximité de la ville permettant l'accostage direct des navires et les opérations commerciales sans rupture de charge.

La première étape, qui représente un des travaux les plus importants et les plus délicats que l'ingénieur maritime ait eu à étudier au cours de ces dernières années, a été adjugée, en septembre 1936, à un groupement d'entreprises spécialisées (Société Nationale de Travaux publics, Société Française de Dragages et de Travaux publics, Société de Construction des Batignolles), après deux années d'études sur place et en laboratoire d'essais sur modèles réduits permettant de rechercher l'implantation et les dimensions optima du canal.

Le projet, que nous avons dressé en collaboration avec notre camarade Pelnard-Considère, comporte le creusement par dragage, à sec et sous l'eau, de 15 millions de mètres cubes de sable et la construction de digues devant absorber 700.000 tonnes d'enrochements : des fascines immergés selon les principes hollandais protégeront les berges et l'entrée du canal contre les érosions ; ils représentent près de 100.000 mètres carrés d'ouvrages : les travaux, commencés en 1937, doivent, sauf imprévu, être achevés en 1940.

⁴ Décennie (dix ans) et non décade (10 jours).

⁵ Marcel Blosset (Paris, 31 janvier 1892-Louveciennes, 13 déc. 1963) : polytechnicien, chef du service maritime de Madagascar (1923), puis chef du service des ports maritimes au ministère des colonies, commandeur de la Légion d'honneur (1956).

PORTS ET WHARFS EN CÔTE-D'IVOIRE
par Ermet Haudos,
sénateur de la Marne.
vice-président de la commission des douanes
(*Les Annales coloniales*, 16 juillet 1929)

Les *Annales coloniales*, qui s'intéressent tout particulièrement à l'avenir économique de la Côte-d'Ivoire, considérée, à juste titre, comme une des plus riches colonies de la Fédération ouest-africaine, ont publié et discuté à diverses reprises les projets de construction d'un port dont dépend indiscutablement le développement de cette région.

Ainsi que pour le choix du chef-lieu, il y a, pour l'emplacement du port, des avis différents plus ou moins motivés et qui peuvent se résumer ainsi : Grand-Bassam, Vridi, Sassandra.

Mon collègue Néton, donnait dans les *Annales coloniales* du 29 mai 1929, le percement de la lagune à Vridi avec port lagunaire à Abidjan, comme un projet définitivement arrêté par l'administration. Choix qui nous semble quelque peu prématuré, étant donné que le port de Takoradi, remarquablement construit à renfort de livres sterling n'a, pas, à notre avis, subi une épreuve suffisante du temps.

Si l'on veut imiter nos voisins britanniques, c'est à Sassandra qu'il convient de créer le port, car ce point de la côte présente des caractéristiques analogues à, celles qui ont fait choisir Takoradi en Gold Coast.

Par ailleurs, depuis son retour de mission à la Côte-d'Ivoire, M. Eugène Devaux a, à maintes reprises, préconisé l'utilisation de l'embouchure de la Comoé, c'est-à-dire la construction du port à Grand-Bassam. Ce serait l'exécution du projet Aron dont nous retrouvons l'exposé complet dans le *Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux* (3^e trimestre 1929).

La complexité de la question nous explique les hésitations, les tâtonnements de tous ceux qui ont cherché à la résoudre.

Je ne reviendrai pas sur l'erreur de Port-Bouët, qu'on est peut-être bien près de renouveler avec le projet définitivement arrêté, et les millions engloutis sous la barre du golfe de Bénin le sont pour toujours. C'est pour éviter qu'on en ajoute d'autres que j'insiste à nouveau sur le projet Aron modifié par M. Noël qui, en 1918, écrivait :

L'aménagement de la Comoé s'impose comme la meilleure solution à adopter pour la création d'un port maritime à la Côte-d'Ivoire.

Il suffit de relire, dans l'étude de M. V. Chaineau, que publie le *Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*, tous les avatars de Port-Bouët, pour être convaincu que le grand danger est l'ensablement du chenal débouchant sur la mer.

M. Aron se proposa donc de régulariser le cours de la Comoé à son embouchure en construisant deux jetées parallèles.

La jetée ouest soustrayant l'embouchure du fleuve aux actions des lames obliques qui reforment, à chaque saison sèche, le cordon littoral ; la jetée est destinée uniquement à diriger les courants produits dans le chenal par l'écoulement des crues lagunaires, l'onde de flux et de reflux.

L'aménagement de l'embouchure de la Comoé, où les fonds sont stables, homogènes et en pente douce, ne présentera pas les difficultés rencontrées à Port-Bouët, lors du creusement du canal et de l'édification des jetées en mer.

M. Noël, tout en admettant le principe de la construction des deux jetées, en condamne le parallélisme qui ne provoquerait pas la coïncidence de la fosse de flot et de la fosse de jusant qu'assureront, au contraire, deux jetées convergentes, préconisées du reste dans le projet de Vridi dont les *Annales coloniales* du 29 mai 1929 ont donné

les grandes lignes. M. Noël a voulu, en effet, faciliter l'introduction du flot dans le fleuve en assurant la continuité du lit par des travaux appropriés et en prolongeant son débouché en mer par des jetées évasées en forme d'entonnoir.

Une connaissance parfaite du régime des courants marins et de la formation du cordon littoral ainsi que du plateau sous-marin (ce que ne possédaient pas les ingénieurs de Port-Bouët), permet actuellement de ne plus commettre d'erreurs sur le tracé du chenal dans la passe de la Comoé qu'il suffit de rendre navigable pour que les navires puissent entrer en lagune.

Aux considérations économiques qui imposent la conservation de la ville de Bassam s'ajoutent les considérations techniques qui l'emportent quand il s'agit d'exécuter des travaux aussi délicats que ceux de l'aménagement d'une passe navigable entre la lagune et la mer.

La construction d'une jetée en mer ne saurait être envisagée après la destruction de l'ancien wharf de Bassam par un raz-de-marée en 1923, catastrophe due non seulement à la vétusté de l'ouvrage, mais surtout aux modifications constantes du rivage qui entraînent le déplacement du point de déferlement des rouleaux de la barre. À l'embouchure de la Comoé, la plage et les rives du littoral sont stables mais le littoral oscille suivant la cadence de la succession des années sèches ou pluvieuses.

On sera amené tôt ou tard à renoncer aux wharfs, si bien construits soient-ils, car il y aura toujours à craindre les effets désastreux d'un puissant raz-de-marée et de plus, quels que soient le perfectionnement, l'organisation et la puissance du nouveau wharf; il ne pourra bientôt faire face, conjointement, avec celui de Bassam, à l'accroissement continu du trafic de la colonie.

« Seul un port en eau, profonde, écrit M. V. Chaineau, utilisant les bassins naturels des lagunes, permettra de parer à toutes les éventualités futures. »

Nous en sommes ainsi amené à nous demander si, au lieu de courir de nouveaux risques dans l'entreprise d'un wharf et d'une coupure de la lagune à Vridi, il n'aurait pas été préférable de mettre en exécution le projet Aron, modifié par M. Noël.

Nous verrons dans un prochain article le projet du port lagunaire d'Abidjan et les arguments en faveur de sa réalisation.

PORTS ET WHARFS EN CÔTE-D'IVOIRE
par Ermet Haudos,
sénateur de la Marne.
vice-président de la commission des douanes
(*Les Annales coloniales*, 10 août 1929)

J'allais poursuivre l'analyse des projets de ports et de wharfs que j'ai commencée dans les *Annales coloniales* du 16 juillet dernier, en passant au port lagunaire d'Abidjan, quand les *Annales coloniales* du 1^{er} août publiaient cette nouvelle, que leur avait communiquée la Société Commerciale de l'Ouest Africain :

Dans la nuit du 23 au 24 juin dernier, le wharf de Vridi a subi de graves avaries. Mal situé, à un endroit qui est le dépotoir des billes de bois ramenées par la mer et qui viennent frapper contre les piliers du wharf, ces derniers ont été déchaussés par la violence des chocs et des rouleaux de la barre.

Les dégâts, estimés à environ 3 millions de francs, et les travaux retardés de 9 à 10 mois..

Quant au wharf de Bassam, il est actuellement embouteillé. Les bateaux ne travaillent qu'avec un très faible tonnage, par jour, et, déjà, le Holland West Africa Lijn et la Compagnie Elder Dempster annoncent leur intention de ne plus toucher Bassam

pour le montent ou sous certaines conditions. Il est malheureux, de constater un pareil laisser-aller qui entrave le développement économique de la Colonie.

Ce câblogramme ne fait hélas ! que confirmer les craintes que j'exprimais dans mon article précité du 16 juillet dernier.

Combien M. Noël avait raison quand il affirmait que la construction d'une jetée en mer (un wharf) ne saurait, être envisagée après la destruction de l'ancien wharf de Bassam, et aussi M. V. Chaineau écrivait non moins logiquement que : seul un port en eau profonde, utilisant les bassins naturels des lagunes permettra de parer à toutes les éventualités.

Ce qui n'empêche pas la haute administration de construire ce nouveau wharf de Vridi dont les dimensions colossales n'ont pu résister, aux assauts répétés de la barre et des billes du poids moyen de 3 tonnes, billes que les courants ramènent invariablement en ce point de côte, justement choisi pour l'emplacement du wharf.

Que d'efforts et que d'argent gaspillés qui auraient actuellement été plus efficaces dans, l'entreprise du port d'Abidjan auquel il faudra bien songer sérieusement et ce sans tarder, si on ne veut pas entraver davantage le développement économique de la Colonie, ainsi que le redoute l'agent de la S. C. O. A. dans son rapport au siège de la Société.

Voyons donc, puisque c'est une question d'actualité et de premier ordre, en quoi consiste l'aménagement de la baie lagunaire d'Abidjan, en un port en eau profonde.

En 1899, la mission Houdaille avait étudié plus particulièrement l'existence d'un chenal en lagune permettant d'atteindre les baies entourant Abidjan, tête de ligne du chemin de fer de la colonie, et les cotes de fond des futurs bassins du port.

Il résulte de son étude que les profondeurs « en lagune sont très variables ; elles atteignent parfois jusqu'à 16 mètres, et cela proviendrait, d'après M. Houdaille, du prolongement de la vallée sous-marine par une cassure profonde atteignant la baie d'Abidjan.

Le tracé du chenal d'accès au port à travers la lagune ne pouvait donc que suivre très exactement l'axe de cette cassure, tout au moins provisoirement, en attendant que des dragages, en élargissant certaines sections, permissent éventuellement de diminuer la longueur totale du chenal. Ce tracé est relativement sinueux, du fait de l'existence de nombreuses îles qui séparent la lagune d'Abidjan de celle de Petit Bassam et qui sont peut-être les vestiges d'un ancien cordon littoral qui se serait fractionné et reformé, plus au Sud, à son emplacement actuel.

Les effets de la marée se font sentir à Abidjan, où il est enregistré par marée moyenne une dénivellation de + 0 m. 15 ; elle engendre de ce fait un courant alternatif atteignant une vitesse de 0 m. 10 à la seconde, suffisant pour éviter les conséquences d'insalubrité qui résulteraient de ces immenses lacs intérieurs, en bordure desquels les centres les plus importants de la colonie, Bassam, Bingerville et Abidjan, sont construits.

Les conclusions de la mission Houdaille sont les suivantes : la lagune fera un excellent chenal d'accès, et les baies qui entourent Abidjan des bassins pour l'établissement du port intérieur qui ne demanderont que quelques aménagements : construction de quais, raccordement des voies du port avec telles d'Abidjan-lagune, etc.

Préalablement, elle avait fixé dans son rapport les dimensions principales du chenal d'accès franchissant le cordon littoral à 100 mètres à son débouché en mer et 22 mètres à son entrée en lagune, avec une profondeur de 7 mètres en dessous de la cote des basses mers. Elle préconisait le transport des déblais en mer et la construction d'une seule jetée, munie d'un feu de position, pour protéger l'entrée et faciliter l'accès des navires venant de la haute mer.

Une estimation sommaire des travaux évaluait la dépense totale à 3.783.800 francs et la mission terminait son rapport en insistant sur l'urgence de l'exécution des travaux

ayant fait l'objet de ses études, qui « doteraient, dans des conditions économiques, la Côte-d'Ivoire d'un port en eau profonde.

D'après les sondages, effectués par l'avis *l'Ardent*, la fosse signalée par Houdaille, est une véritable vallée sous-marine ayant une largeur d'environ 1 kilomètre 500 et séparée en deux vers la terre par un épi sableux de 860 mètres de largeur, son axe faisant avec la direction Sud un angle de 30° Est. Vers l'Ouest, la vallée offre une découpe de 1 km. 300, large de 300 mètres ; jusqu'à 100 mètres de la côte, les fonds sont sableux ; au delà, ils sont constitués par de la vase compacte.

La configuration de cette vallée sous-marine, le « trou-sans-fond », à cause de ses grandes profondeurs (plus de 100 mètres), ne permet aux navires de mouiller que sur l'épi central, qui offre, à 600 mètres de terre, des fonds de 35 mètres sur les deux plateaux Est et Ouest.

Dans le cas d'une coupure du cordon littoral, elle devrait obligatoirement déboucher, non plus dans l'axe des grands fonds, ainsi que le préconisait Houdaille, mais dans celui de l'épi central, de façon à permettre l'établissement des jetées de protection par des fonds de profondeur acceptable ; il y aurait donc lieu de craindre dès maintenant un ensablement de l'entrée du chenal, et même son obstruction totale.

Mais des études ultérieures, que mon collègue Édouard Néron a analysées dans les *Annales coloniales* du 29 mai 1929, ont résolu, ou semblent avoir résolu cette question de l'ensablement du chenal. Notons en passant que si cette question avait été étudiée à fond au début des « expériences », on aurait évité le désastre de Port-Bouët, dont le *Bulletin de la Société française des Ingénieurs coloniaux* du 3^e trimestre 1929 a publié tous les détails. Lecture qu'ont intérêt à faire tous ceux qui sont chargés de la construction du port de la Côte-d'Ivoire.

Après l'embouchure du Bandama ou des travaux risqueraient un sort identique à ceux de Port-Bouët, nous avons l'embouchure de la Bia à Assinie dans la lagune Aby, puis le Nioumourou et la Bé dont les embouchures sont obstruées en saison sèche. Reste la Sassandra à l'embouchure de laquelle la construction d'un port peut être tentée à l'instar du port de Takoradi, mais ce serait pour les débouchés de la zone occidentale de la Colonie et suffisamment justifié par la richesse de cette zone.

C'est donc bien à Abidjan qu'il faut, dans le plus bref délai, sans la moindre hésitation, surtout après les échecs des wharfs, créer le port en eau profonde, ouvrage d'importance vitale pour la Côte-d'Ivoire.

À propos du wharf de Vridi
(*Les Annales coloniales*, 28 septembre 1929)

J'ai reçu la lettre suivante d'un de nos plus éminents correspondants de la Côte-d'Ivoire :

Bingerville, le 7 septembre 1929.

Mon cher monsieur Ruedel,

Les Annales coloniales ont publié, à la date du 1^{er} août, une information d'après laquelle notre wharf de Port-Bouët (Vridi) aurait subi de graves dégâts dans la nuit du 23 au 24 juin.

Que, mal situé, il aurait été bombardé par les billes et aurait eu plusieurs pieux de déchaussés. Que les dégâts s'élèveraient à environ 3 millions, et que les travaux de construction seraient retardés de neuf à dix mois.

En ce qui concerne le wharf de Bassam, votre informateur vous aurait fait connaître qu'il est embouteillé à un point tel que l'Elder-Dempster et la Holland West Africa annonceraient leur intention de ne plus toucher Bassam.

Enfin, comme cet informateur ne doit point nourrir des sentiments très bienveillants à l'égard de l'administration de notre wharf, il ajoute « qu'il est malheureux de constater un pareil laisser-aller qui entrave le développement économique de la colonie ».

Il est exact, en effet, que les fortes barres ont amené contre le wharf [de Port-Bouët] un certain nombre de billes qui ont endommagé quelques travées.

Prétendre pour cela que le wharf a été mal placé, c'est aller un peu vite. Tout le long de la côte, en effet, et jusqu'au Congo, la plage est truffée de billes, la plupart invisibles parce qu'enfouies dans le sable. Quand arrivent les fortes lames, ces billes sont reprises et entraînées un peu au hasard des courants.

Comme la mer grossit souvent presque subitement, du moins en quelques heures, l'horizon peut parfaitement être net le soir à la fin du travail, et pendant la nuit d'énormes pièces de bois viennent atteindre notre wharf. C'est précisément ce qui s'est produit en juin, à Vridi, et il serait difficile de rendre quiconque responsable de cela.

Que le wharf ait été placé à dix, quinze, vingt kilomètres plus loin, soit à l'est, soit à l'ouest, il n'en aurait pas moins été soumis aux accidents signalés plus haut, si nous avions subi des barres aussi fortes que celles de juin dernier.

Les ingénieurs s'occupent en ce moment à réparer les dégâts et à trouver un dispositif de défense, et je pense bien que les travaux ne seront pas retardés de neuf ou dix mois comme vous le dites, et que nous pourrons, dans un délai assez proche — quatre ou cinq mois sans doute — commencer à débarquer là notre matériel de chemin de fer.

Quant à l'information relative à l'embouteillage du wharf, vous pouvez annoncer hardiment qu'elle est fautive. Le wharf, en effet, a manutentionné, au cours du premier semestre, 85.425 tonnes, soit 13.424 tonnes de plus que pendant le semestre correspondant de l'année dernière.

En continuant à cette cadence, il ferait dans l'année plus de 170.000 tonnes, si, bien entendu, on les lui présente.

L'année dernière, il avait fait 150.000 tonnes. Si l'on veut bien considérer que ce wharf n'avait été conçu que pour évacuer 140.000 tonnes, on voudra bien reconnaître — je ne parle que des gens de bonne foi — que nous avons tout de même su convenablement l'améliorer et le compléter, puisqu'il a déjà dépassé son maximum de plus de 10.000 tonnes.

Quant à ceux qui, sans preuves, ne cessent de clamer que l'insuffisance de nos moyens d'évacuation entrave, ou va entraver, le développement de cette colonie, je répondrai que notre wharf de Port-Bouët pourra faire environ 1.200 tonnes par jour, correspondant à 360.000 tonnes par an ; celui de Bassam peut en faire 150.000, ce qui nous donne plus de 500.000 tonnes, tonnage que nous n'atteindrons pas avant une quinzaine d'années.

Veuillez agréer mes sentiments cordialement dévoués.

X. Y. Z.

D'autre part, un autre de nos correspondants de la Côte-d'Ivoire m'écrit de Grand-Bassam.

Mon cher ami,

L'article que vous avez publié le 1^{er} août au sujet du wharf de Vridi a provoqué une grande émotion dans la colonie. Dites que le Directeur actuel s'emploie avec plus de succès que certains de ses prédécesseurs à obtenir un meilleur rendement de l'ouvrage de Grand-Bassam.

Voici une comparaison intéressante sur le tonnage ayant utilisé ce wharf :

Pour 1929, du 1^{er} janvier au 31 août : 109.607 tonnes ;
pour 1928, du 1^{er} janvier au 31 août : 88.737 tonnes.

Rendons hommage aux efforts accomplis cette année et souhaitons que cela se continue.

Votre tout dévoué

A. B. C.

J'enregistre avec joie ces résultats. Mais quand la Haute-Volta et le Niger pourront déverser sur la Côte-d'Ivoire des produits de plus en plus nombreux, les wharfs de la Côte-d'Ivoire suffiront-ils ?

Évidemment non. La question a été traitée à maintes reprises dans les *Annales coloniales* depuis dix ans, et ce mois-ci encore, mon éminent collaborateur et ami, Ernest Haudos, sénateur de la Marne, réclamait la création du port de Grand-Bassam en eau profonde.

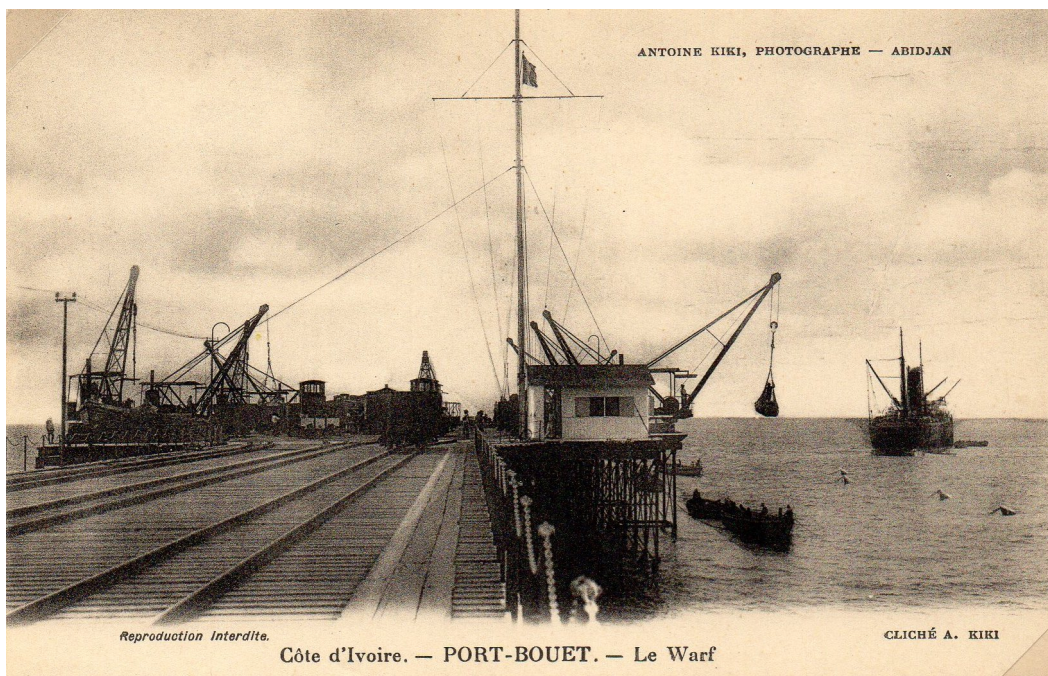
Si heureux que soit le fonctionnement des wharfs de la Côte-d'Ivoire, il importe que la colonie la plus prospère de l'A. O. F. ait le plus rapidement possible son port... à l'endroit qui correspondra le mieux aux besoins du commerce, d'accord, en la circonstance, avec les conditions géographiques indispensables.

Marcel Ruedel

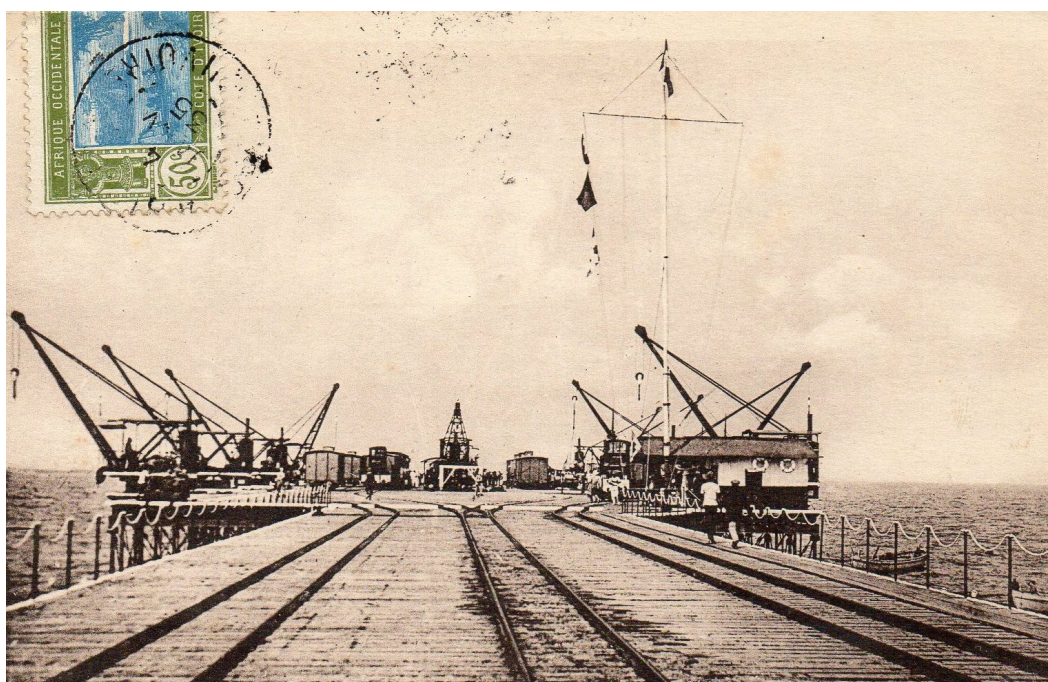
Les travaux publics en Afrique Occidentale française
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1930)

.....
En ce qui concerne le port Bouët, le montage de la grue de 20 tonnes est terminé, Sur la passerelle, la pose de voie était poursuivie.

1930 : MISE EN SERICE



Port-Bouët. — Le wharf (Cliché Antoine Kiki, Abidjan).



Coll. Jacques Bobée
Port-Bouët. — La plate-forme du wharf.



Débarquement-embarquement à Port-Bouët



[Coll. Jacques Bobée](#)

Port-Bouët. — Chargement de la kola sur le wharf. — B.R.

LA CÔTE-D'IVOIRE EN DANGER

L'état actuel de ses wharfs expose la plus prospère de nos colonies de l'A. O. F. à ne pouvoir exporter ses produits et met en évidence la nécessité de construire immédiatement le port d'Abidjan
(*La Dépêche coloniale*, 22 août 1930)

La Côte-d'Ivoire est, on le sait, actuellement, la colonie de l'A. O. F. dont le commerce est le plus florissant. Son trafic maritime s'est levé en 1927 à 211.668 tonnes représentant une valeur de 434.337.991 fr. (entrées et sorties réunies). C'est la seule colonie du groupe où, grâce aux efforts réunis de l'administration, des colons et des capitaux métropolitains, des cultures industrielles autres que l'arachide, spécialement le cacao et le café, aient été développées avec persévérance et avec succès. Cet essor magnifique va-t-il être brisé net, les abondantes richesses que produit cette terre féconde vont-elles s'entasser inutiles dans les entrepôts ? Telle est la grave question que se posent aujourd'hui tous ceux dont le travail a permis la prospérité présente de la Côte-d'Ivoire, tous ceux qui attendent d'elle leur avenir. La métropole ne peut demeurer insensible à leur inquiétude et nous avons ici le devoir de l'exprimer une fois de plus.

La Côte-d'Ivoire n'a pu jusqu'ici communiquer par mer avec le reste du monde qu'au moyen de wharfs, jetées en charpentes métalliques qui passent au-dessus des rouleaux de la barre. Le premier wharf établi à Grand-Bassam en 1901 fut détruit en 1922 par un violent raz de marée. Heureusement, à la date même où il faisait défaut, un second wharf destiné à le doubler entra en service et pouvait ainsi, non le doubler, mais le remplacer. Instruite par ce malheur, l'administration voulut créer un autre wharf et choisit comme emplacement pour cet ouvrage, Port-Bouët, à proximité d'Abidjan, terminus du chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Bassam. Les travaux avaient été poussés rapidement et la mise en service de l'ouvrage (une passerelle de 280 mètres de long sur 12 m. 75 de large), escomptée d'abord pour 1930, pouvait être espérée pour 1931. Dès la fin de celle année, il eût été possible d'utiliser ce wharf pour un trafic réduit, en attendant le moment où il permettrait le mouvement de 300.000 tonnes par an en vue duquel il a été conçu.

Or, au cours des fortes barres du 23 au 30 juin dernier, le wharf en construction a été gravement endommagé, tant par les chocs que lui ont infligés les billes de bois qui parsèment la côte, que par la violence de la mer elle-même. Les dégâts subis sont réparables avec du temps et de l'argent : mais — c'est sur ce point qu'il convient d'insister — les compétences techniques impartiales s'accordent à reconnaître que les causes de l'avarie constatées — emplacement du wharf à un « nœud » de courants qui entraîne les billes à la dérive, travail d'affouillement des lames en ce point de la berge — sont permanentes et produiront les mêmes effets. Certaines solutions s'esquissent actuellement : de l'avis des mêmes techniciens, elles sont certainement aléatoires et probablement irréalisables. Devant la gravité d'une telle situation, les illusions ne semblent plus permises : le wharf de Port-Bouët est condamné par des forces naturelles exceptionnellement puissantes et difficilement prévisibles.

Il ne reste donc, à l'heure actuelle, pour suffire à tous les besoins commerciaux de la Côte-d'Ivoire, que le wharf de Grand-Bassam*, ouvrage tout à fait incapable de répondre à ces besoins. Conçu pour répondre à un trafic de 120.000 tonnes, ce wharf assure bon an mal an, à force de « débrouillage », un transit de 150.000 tonnes, mais le point limite est atteint. Alors qu'on voit parfois en rade douze et quatorze navires, le wharf de Grand-Bassam ne dispose que de six grues de 2 t. 500 et 5 tonnes travaillant pratiquement au chargement et au déchargement des embarcations qui font la navette avec les navires en rade. (Il existe bien deux grues de 10 tonnes mais elles servent

uniquement à la manutention du matériel flottant et des colis lourds). Dans ces conditions, la capacité maxima de trafic journalier, chiffre record atteint seulement dans des journées d'un calme exceptionnel, est de 850 à 900 tonnes. Le wharf n'étant pas éclairé ne fonctionne pas la nuit et les embarcations sont remontées tous les soirs sur la passerelle.

On comprend très bien dans ces conditions que les compagnies de navigation anglaises, allemandes et hollandaises aient avisé l'administration qu'elles renonceraient à desservir la Côte-d'Ivoire si la situation actuelle n'était pas améliorée. Elle ne peuvent, en effet, imposer à leurs bâtiments de nombreux jours de « planche » : le grand principe maritime est que le navire ne doit pas attendre la marchandise. Avec les frais que supporte l'armement aujourd'hui, ce principe s'explique naturellement.

Or nous venons de voir que la situation, loin de s'améliorer, vient d'empirer en raison des dégâts survenus au wharf de Port-Bouët. Il est permis de dire, sans crainte d'exagération, que cette situation deviendrait tragique si un accident comparable à celui de 1922 venait mettre hors de service le wharf de Grand-Bassam. La Côte-d'Ivoire serait alors isolée du reste du monde : dès maintenant, elle court ce péril.

Quels sont les moyens de parer à ce danger ?

En premier lieu, il faut absolument obtenir du wharf de Grand-Bassam un rendement amélioré pour pallier à la carence de celui de Port-Bouët. Des études sont en cours à ce sujet : elles semblent démontrer qu'une régie intéressée doit se substituer le plus tôt possible à la gestion administrative : cette substitution pourrait, semble-t-il, améliorer le rendement de 20 à 30 %.

Mais ce qui est surtout indispensable, c'est de faire entrer enfin la construction du port d'Abidjan dans une voie active : beaucoup de temps a été perdu : il semble que l'administration soit disposée à en perdre encore ; elle est prise entre son désir d'assurer par ses propres moyens, et sans avoir recours à l'industrie privée, le maximum d'études et de travaux préparatoires, et l'incapacité où elle se trouve, faute de techniciens et de moyens, de réaliser ce désir. Devant la gravité de la situation nouvelle créée par l'avarie du wharf de Port-Bouët, l'opinion publique ne comprendrait plus de nouveaux atermoiements.

La seule solution définitive, constructive, est d'établir un port de lagune, en eau profonde et calme, à Abidjan et de renoncer complètement à ces wharfs, qui ne sont que des palliatifs, en l'absence de tout port véritablement digne de ce nom.

Le travail à entreprendre est difficile et, sous certains aspects, aléatoire, mais on a fait le tour du problème et la solution adoptée est maintenant unanimement acceptée. L'intérêt national en jeu est tellement important que l'action de la métropole doit, dans le cas présent, exiger une prompt décision et une mise en œuvre immédiate des travaux qui seuls peuvent sauver la Côte-d'Ivoire.

Pierre Deloncle.

Exposition coloniale internationale de Paris
Commissariat de l'Afrique occidentale française

Les ports
de
l'Afrique occidentale
française
1931

PORT-BOUËT

Le wharf de Port-Bouët, du même type que celui de Grand Bassam, est implanté à une trentaine de kilomètres à l'ouest de ce dernier ouvrage, en face d'Abidjan. Il comporte une passerelle de 280 mètres de longueur sur 12 m. 75 de large et un débarcadère de 130 mètres sur 32 mètres. Au cours des barres exceptionnellement violentes de juin-juillet 1929, la passerelle a été partiellement endommagée par le choc des billes.

[37] Des réparations provisoires ont été effectuées, ce qui a permis d'ouvrir le wharf à l'exploitation dès le début de 1930. Un dispositif destiné à protéger le wharf contre le choc des billes flottantes est en cours d'installation. Ce dispositif consistera en deux estacades de 120 mètres de long et de 4 mètres de large montées sur pieux à vis et portant un rideau de protection qui seront disposés de part et d'autre du wharf dans la zone dangereuse. En même temps, le service de ramassage des billes déjà organisé sera renforcé et intensifié.

L'équipement du wharf comprend 10 grues : 1 de vingt tonnes, 1 de dix tonnes, 8 de cinq tonnes, et deux transbordeurs à wagons, trois voies ferrées métriques sont établies sur la passerelle et six voies sont disposées par groupes de trois de chaque côté de l'axe longitudinal du débarcadère.

Le matériel d'acconage, dont une partie importante est déjà rassemblée, doit comprendre :

- 2 baleinières de 20 tonnes ;
- 34 baleinières de 12, 10, 8 et 5 tonnes ;
- 10 chaloupes ;
- 3 remorqueurs de 50 chevaux ;
- 4 chalands de 40 tonnes.

La jonction du wharf et du chemin de fer. — La jonction du wharf à Abidjan a fait l'objet d'études également longues et minutieuses : les difficultés résidaient dans la traversée du bras nord de la lagune Ebrié dont les fonds ne permettent pas l'établissement de supports ordinaires. Pour le bras sud, c'est-à-dire le plus rapproché de la mer, on se servira, pour le passage de la voie ferrée, de la digue déjà établie sur laquelle passe la route automobilisable qui joint Abidjan à Grand Bassam, par le littoral ; si la traversée de l'île de Petit Bassam ne présente pas de difficulté particulière, il n'en est pas de même pour le bras nord de la lagune. Après examen de divers projets, jugés pratiquement irréalisables, tout au moins pour le moment, le Gouvernement Général de l'A. O. F. a adopté le principe d'un pont flottant susceptible de supporter une voie ferrée et une route.

L'ensemble de cet ouvrage, qui constitue certainement une nouveauté intéressante parmi les grands travaux entrepris dans nos colonies, comprend :

1° À chaque extrémité, les remblais d'accès sur l'île du Petit Bassam et la presqu'île d'Abidjan ;

2° Deux wharfs métalliques de 21 mètres de longueur faisant suite aux remblais d'accès :

[38] 3° Un tablier métallique central monté sur bateaux métalliques, d'une longueur de 210 mètres ;

4° Deux travées métalliques, de 40 mètres chacune, assurant le raccordement entre chaque wharf et le pont flottant.

L'ouvrage métallique mesure donc au total 332 mètres ; un dispositif spécial permet le passage des bateaux pour la circulation lagunaire.

La particularité de cet ouvrage consiste dans le fait qu'à la différence des ponts de ce genre généralement construits, et dans lesquels les bateaux sont placés perpendiculairement au platelage de la voie qu'ils supportent, le pont d'Abidjan sera constitué par six doubles files de bateaux mesurant chacun 33 mètres de long et 4 mètres de large, mis bout à bout et qui supporteront l'ossature métallique sur laquelle reposeront la voie ferrée de 1 mètre, la route de 8 m. 50 de large et les trottoirs de 1 m. 50 chacun.

Cet ouvrage est actuellement achevé. On termine en même temps les très importantes installations annexes destinées à permettre une bonne exploitation de l'ensemble : construction de la gare maritime sur le cordon littoral à proximité du wharf, agrandissement de la gare d'Abidjan-lagune au terminus actuel du chemin de fer, construction à Abidjan-lagune de vastes magasins, d'un parc de stockage de bois, des bureaux et logements nécessaires, etc.

L'ensemble des travaux entrepris pour la construction du wharf de Port-Bouët, sa liaison à Abidjan et les installations annexes (y compris l'achat du matériel roulant et la construction des estacades de protection du wharf) représente une dépense de l'ordre de 70 millions de francs. Ces travaux pourront être complétés, si l'utilité s'en fait sentir, par la liaison par voie ferrée le long de la mer entre le wharf de Port-Bouët et le wharf de Grand Bassam.

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

.....
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.

Le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire
Inspection de M. le gouverneur général Brévié
(*Les Annales coloniales*, 22 mars 1932)

.....
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 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.

Bobo-Dioulasso, centre important de communication
(*Les Annales coloniales*, 26 novembre 1932)

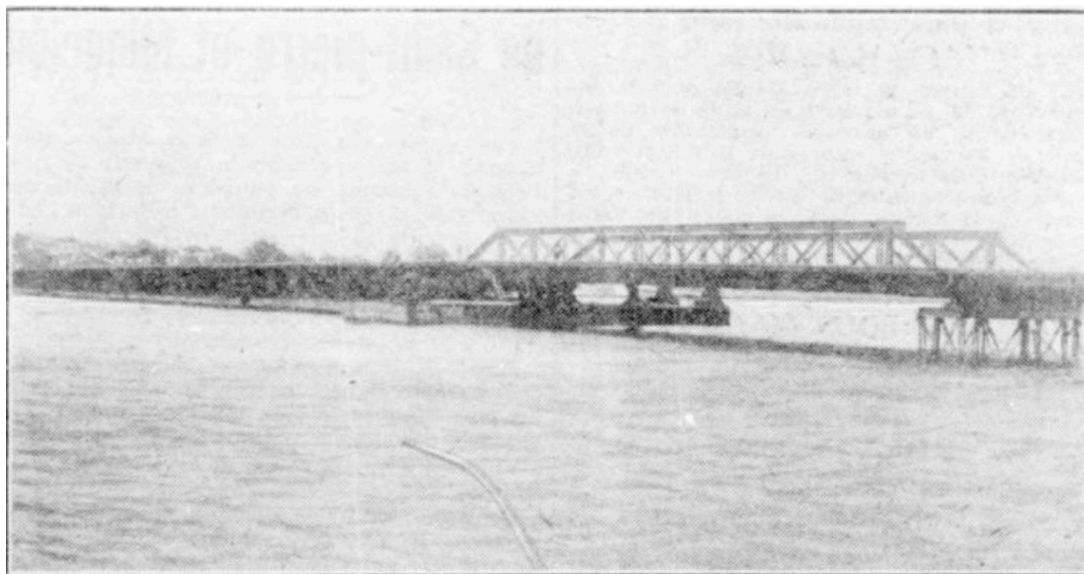
Le nouveau wharf de Port-Bouët en Côte-d'Ivoire, le magnifique pont flottant, sur la lagune Ebrié, qui réunit Port-Bouët à Abidjan, permettent désormais au voyageur de débarquer... dans le wagon qui le conduira à 700 kilomètres au Nord, à Banfora. L'achèvement du chemin de fer de pénétration* est prévu 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.



Port-Bouët : pêcheurs sur la plage.

ÉTUDES ÉCONOMIQUES

LE PROGRAMME DES TRAVAUX POUR LE PORT D'ABIDJAN
par E. Nelson Uhry
(*La Dépêche coloniale*, 16 mars 1934)



Ce pont flottant construit entre Port-Bouët et Abidjan constitue une première amorce aux grands travaux du port d'Abidjan qui est appelé à devenir un des principaux centres nerveux de l'Afrique Occidentale Française, et de la Côte-d'Ivoire en particulier.

.....
Bien que de construction récente et entièrement métallique, bien que son outillage et son organisation soient aussi bien étudiés que possible, le wharf de Port-Bouët ne saurait donner de résultats plus favorables que les autres wharfs de la côte africaine. C'est le système qui est défectueux, et rend toutes les opérations beaucoup trop longues pour présenter un avantage économique certain.

Nominations et affectations

EN CÔTE D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1934)

M. Planet, directeur de wharf contractuel, reprend ses fonctions de directeur du wharf de Bassam*, en remplacement de M. André, affecté au commandement du wharf de Port-Bouët.

(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1935)

Voici l'importance du trafic des ports de la Côte occidentale d'Afrique pour l'année :
Premier chiffre : navires entrés et sortis ; 2^e chiffre : marchandises débarquées ;
3^e chiffre : marchandises embarquées.

Dakar, 4.629 ; 87.695 t. ; 566.285 t. ; Kaolack, 723 ; 56.737 t. ; 39.563 t. ;
Rufisque, 289 ; 4.037 t. ; 36.386 t. ; Grand-Bassam, 608 ; 33.027 t. ; 8.952 t. ; Port-
Bouët, 878 : 51.901 t. ; 35.269 t.

Dans les rues délaissées de Grand Bassam
(*Les Annales coloniales*, 11 septembre 1936)

.....
Pour nous, qui avons foi en l'Afrique et qui prévoyons pour la Côte-d'Ivoire toute la
violence de la prospérité, nous savons bien qu'un jour, le port d'Abidjan et le wharf de
Port-Bouët, malgré leur capacité et leur rapidité, ne pourront interdire à la colonie de
s'appuyer sur le Comoë et le Sassandra. Alors nos sujets, qui émigrent en masse en
Gold Coast, pourront mettre en valeur le bassin de la Comoë. Alors, Bassam renaîtra ;
alors Sassandra, à l'autre extrémité de la colonie, prendra vie et corps.

Le bilan annuel de l'A.O.F. exposé à Dakar
Discours de M. de Coppet au conseil de gouvernement
(*Les Annales coloniales*, 6 décembre 1937)

.....
Le wharf de Port-Bouët travaille à plein rendement ; celui de Grand-Bassam est sorti
de son sommeil pour renforcer Port-Bouët, devenu insuffisant.

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)

.....
— Le wharf de Port-Bouët est, à mon avis, convenablement équipé en matériel de
roulage et de levage.

Malheureusement, ce sont les chalands faisant la navette entre le wharf et les navires
qui ne sont ni d'un tonnage suffisant ni en assez grand nombre, certains jours, pour le
trafic exigé par la présence simultanée de plusieurs navires en chargement ou en
déchargement.

Car il ne faut pas oublier que les inconvénients que je vous signale à l'exportation se
retrouvent à l'importation et qu'à l'embouteillage des produits au départ correspond, à
l'arrivée, l'engorgement des magasins et des quais.

Le plus clair de cette situation est que nombre de navires touchant Port-Bouët sont obligés de stationner parfois plusieurs jours avant de pouvoir embarquer ou décharger leur fret. Or, on peut chiffrer à une moyenne de plusieurs milliers de francs le coût de chaque journée perdue ainsi par un navire.

Vous comprendrez que, dans ces conditions, bien des compagnies hésitent à charger pour nous, et ceci d'autant plus que des produits similaires aux nôtres peuvent se trouver dans les ports étrangers voisins, beaucoup mieux outillés.

— Et quels remèdes voyez-vous, monsieur le Ministre, à cette situation ?

— Il y a évidemment celui du port d'Abidjan*, dont vous brûlez sans doute de me parler. Mais ça, c'est l'avenir et un avenir encore assez éloigné, puisque, dans les hypothèses les plus favorables, rien ne peut-être prêt avant plusieurs années.

En attendant, il faut vivre et, pour cela, je n'entrevois qu'une méthode raisonnable : d'abord, comme je m'y suis attaché, améliorer le rendement du railway et du wharf. Et puis désengorger ce dernier en ressuscitant Bassam et en équipant Sassandra. Un pays comme la Côte-d'Ivoire peut avoir trois ports, Port-Bouët et Bassam n'étant d'ailleurs que deux môles d'embarquement d'un même port qui s'appelle Abidjan. Que l'on réserve au môle de Bassam le fret lourd, les bois, par exemple, et à celui de Port-Bouët les denrées périssables, cafés, bananes ou autres. Il y aura suffisamment de travail pour les deux, et les navires, de leur côté, perdront moins de temps et d'argent.

.....



Coll. Jacques Bobée
Port-Bouët (Abidjan, 12 mai 1942)

Faute de moyens de transport
LA CÔTE D'IVOIRE
est menacée d'asphyxie
(*Combat*, 21 juillet 1946)

De notre envoyé spécial Jean-Pierre VIVET

.....

Le wharf est consigné

Je demande s'il n'y a pas moyen d'effectuer les transports par route.

— Vous avez bien dû voir l'état des routes. Avec les pluies qui ont commencé, et plus personne pour les réparer, elles sont devenues à peu près impraticables. Et puis, nous manquons de camions, et surtout d'essence.

Le patron se cale dans son fauteuil. Après un moment de silence, il reprend :

— Admettons même que les marchandises puissent être amenées jusqu'au port. Ensuite, qu'est-ce que nous en ferons ? Voici un télégramme que je viens de recevoir de Dakar. C'est pour nous annoncer que le wharf de Port-Bouët va être consigné pendant deux ou trois mois. Les navires seront détournés sur Sassandra ou Grand-Bassam.

Port-Bouët est le port d'Abidjan. C'est actuellement le seul débouché de la Côte d'Ivoire. Sassandra et Grand-Bassam sont des points isolés de la côte, que le chemin de fer n'a pas encore atteints. Au reste, l'état de leur wharf ne vaut guère mieux que celui de Port-Bouët. Grand-Bassam est arrêté depuis longtemps et on craint que chaque coup de barre n'arrache le wharf de Sassandra. On a commencé à creuser un chenal pour permettre la construction d'un port à Abidjan* (qui se trouve sur la lagune), mais les travaux sont suspendus et les sables se redéposent dans la partie déjà creusée. La consignation de Port-Bouët, cela signifie donc l'arrêt de tout trafic entre la capitale de la Côte d'Ivoire et l'extérieur.

Un cargo suisse attend qu'on le charge

— Cette nouvelle n'a rien de surprenant. Depuis des semaines, nous l'attendions. Pas de bois de chauffe pour les chaudières et plus personne pour entretenir le wharf. Récemment encore les tirailleurs « deuxième portion » faisaient grève et il a fallu les libérer. Le matériel est dans un état déplorable. Sur une douzaine de grues, à peine la moitié fonctionnent. Il reste tout juste cinq à six « boats » en usage et quelques chaloupes à vapeur.

« Ces derniers temps, le trafic du wharf avait déjà considérablement diminué. Il ne faisait pas trois cents tonnes par jour alors qu'autrefois, il en atteignait un millier. Des navires anglais, qui transportaient du ciment — et le ciment fait terriblement défaut ici — ont dû repartir sans avoir pu décharger. C'est pour la même raison que le chemin de fer n'a pu recevoir les Diesel dont il a besoin. D'autres vapeurs attendent en vain, comme ce navire suisse, le *Chasseral*, qui, en trois semaines, n'a pu embarquer que huit cents tonnes. Et songez que le Gouvernement doit verser plusieurs centaines de milliers de francs par jour aux bateaux affrétés par la France, qui attendent en rade.

« Voici d'autres chiffres : pour le cacao, le programme du mois de mai prévoyait l'embarquement de 17.000 tonnes. Seules, 7.000 tonnes ont pu être chargées. La dernière récolte ayant été de 34.000 tonnes, il en reste encore 27.000 à expédier. Que vont-elles devenir ? Et il en est de même pour les autres produits : le café, les oléagineux, les bananes... Voyez la perte que cela représente pour nous : rien que pour le cacao, 135 millions de francs. Et tout cela, c'est autant de moins pour le ravitaillement de la France, autant de moins pour l'acquisition de devises étrangères. »

Port-Bouët dans le marasme

J'ai été passer une après-midi à Port-Bouët. J'ai pris le petit tortillard qui fait la navette entre Abidjan et la côte, distants d'une dizaine de kilomètres. Un vrai tortillard. Deux wagons de bois branlants, filets déchirés, banquettes éventrées, cloisons défoncées. Comme voyageurs, rien que des indigènes.

En voici un qui vient de monter en marche et qui me propose, pour vingt-cinq francs, la photographie du député, M. Houphouët, Les hommes dorment sur la banquette, un feutre mou crasseux rabattu sur le visage. Les femmes ont leur rejeton attaché dans le dos, la tête pendante ou bien écrasée contre leur colonne vertébrale. On s'interpelle d'un bout à l'autre du wagon avec d'interminables « Comment ça va ? », « Et toi ça va ? »

Voici Port-Bouët : quelques cabanes en planches le long d'une plage déserte, un bistro qui ressemble à celui du *Quai des Brumes* (le temps est d'ailleurs propice à cette comparaison : il bruine doucement), un hangar à réparations qui est, en fait, un cimetière de baleinières. Le wharf coupe la plage en deux : c'est un assemblage de poutrelles métalliques s'avancant dans la mer sur une bonne centaine de mètres, et qui s'élargit à son extrémité. Une douzaine de grues ceinturent cette dernière. Deux ou trois d'entre elles déroulent péniblement leurs câbles. Sur les poutrelles, des noirs endormis. Au large, deux cargos, dont l'un porte la croix suisse. C'est celui qui est là depuis près d'un mois.

Et c'est tout. Et voilà qui suffit à paralyser toute l'économie d'une colonie. Parce qu'on n'a pas pensé à remplacer quelques chaudières, pas pensé à construire dix ou vingt boats, parce qu'on n'a pas pu trouver le millier de travailleurs nécessaires aux coupes de bois et à l'entretien du wharf, la Côte d'Ivoire se trouve mise en quarantaine.

J'ai été voir le directeur des Travaux publics d'Abidjan pour lui demander ce qu'il fallait penser de la situation. Il m'a dit en caressant une mèche qui le fait ressembler à Charles Vanel :

— Je sais. je sais. Il y a beaucoup de bruits qui circulent. Mais, n'est-ce pas, on exagère facilement. Sans doute, la situation n'est pas brillante. Mais je suis persuadé que cela va s'arranger... Nous sommes en période de crise, on ne peut pas le nier... Cette crise, toutefois, ne peut être que passagère... La suppression du recrutement forcé a été un peu brutale, et elle est tombée à un mauvais moment, à l'époque des semailles en Haute Côte. Les Mossis sont remontée chez eux dès qu'ils ont été libérés. Ils redescendront. Déjà, des volontaires commencent à venir. Nous avons pu récupérer la moitié du personnel qui nous est nécessaire.

Je n'ai pas eu connaissance du télégramme que vous me signalez. Le wharf consigné, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut-il dire que tout trafic doit cesser ? Ou bien, n'est-ce pas simplement qu'étant donné la lenteur des opérations de chargement et de déchargement, on ne va pas nous envoyer de nouveaux navires. Le matériel est usé. Que voulez-vous, quatre ans de guerre... Quant aux boats, je puis vous dire qu'on en a commandé aux colonies voisines. »

M. le directeur des Travaux publics personnifie assez exactement l'administration de la Côte d'Ivoire. Il dit : « C'est la guerre », si quelque chose ne va pas et il commande aux colonies voisines des boats qu'il lui suffisait de faire construire lui-même quelques mois plus tôt. Mais, tout de même, l'optimisme excusera-t-il le défaut de prévoyance ?

À la Commission consultative des wharfs
(Paris-Dakar, 3 octobre 1949)

REPRISE DE L'EXPORTATION À PORT-BOUËT

En raison de l'avancement des travaux effectués par les Établissements Daydé, des petits lots pourront à nouveau être embarqués à Port-Bouët, notamment sur les navires en fin de déchargement.

SITUATION DES MAGASINS MARITIMES

Entrées et sorties des magasins maritimes pour le mois d'août :

Tonnages importation Port-Bouët : 10.843 tonnes.

Sorties des magasins maritimes : 5.440 tonnes.

Moyenne journalière : 209 tonnes.

Plus forte journée : 454 tonnes.

Plus faible journée : 167 tonnes.

Pendant le même mois, le chemin de fer, par réduction des expéditions et malgré l'offre de matériel à première demandé, a transporté à la montée un tonnage de 4.000 tonnes environ.

Les sorties des magasins, dans les 4 derniers mois ont été de 5.309 tonnes en mai, 6.050 tonnes en juin, 5.102 tonnes en juillet, 5.440 tonnes en août.

La commission adopte différentes mesures, parmi lesquelles les magasins import export auront chacun leur affectation particulière.

Le Service des Douanes remettra aux principaux importateurs, qui seront tenus de les remplir, des carnets de « bons à enlever ». Le chef du Service des Douanes rappelle aux membres de la commission que la réglementation sur les .entrepôts fictifs permet aux importateurs de sortir leurs marchandises sans avoir à acquitter préalablement les droits.

La Commission demande à nouveau le renforcement du personnel du Service des Douanes pour accélérer les opérations de dédouanement.

DÉBARQUEMENT DES BOIS FLOTTABLES À PORT-BOUËT .

M. Gemon, sur une demande de M. Devouge ⁶ répond que, sauf imprévu, la reprise de cette opération est escomptée avant la fin septembre.

.....

RÉEMPLOI DU PERSONNEL DES WHARFS À L'OUVERTURE DU PORT D'ABIDJAN

M. Devouge demande aux compagnies de navigation, aux maisons de commerce et de transit, en prévision de l'ouverture du canal en 1950, d'envisager dès maintenant les possibilités d'embauche du personnel auxiliaire européen et africain qui va se trouver sans emploi à Port-Bouët et aux magasins maritimes.

Le service des Travaux publics et l'Inspection du Travail seront également avisés de cet excédent de main-d'œuvre qui va se trouver disponible.

⁶ Devouge : chef de la R.A.N. (Région Abidjan-Niger) des Chemins de fer de l'AOF.



Le débarquement vu par P. Huguét, *En plein effort* (vers 1950)



[Coll. Jacques Bobée](#)

Vue aérienne : Port-Bouët, le wharf, la lagune



[Coll. Jacques Bobée](#)

Timbre pour le 25^e anniversaire du port d'Abidjan (1975) :
wharf de Grand-Bassam (1906)
(P. Lambert - Delrieu)

Suite :
[Port d'Abidjan \(1951\)](#).