

## LES WHARFS DE GRAND-BASSAM (Côte-d'Ivoire)

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

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 29 septembre 1896)

M. Mouttet, le sympathique gouverneur, rentre en France, sa période de séjour colonial achevée. M. Mouttet compte s'employer activement auprès du service des travaux publics des colonies pour obtenir le wharf tant réclamé par le commerce de sa colonie.

---

CORRESPONDANCE  
(*La Dépêche coloniale*, 19 janvier 1897)

Paris, le 15 janvier 1897.

Monsieur le directeur de la *Dépêche coloniale* Paris.

Votre numéro de ce jour contient une réponse à une note parue dans la *Dépêche coloniale* le 8 janvier courant et dont je n'ai eu connaissance que quarante-huit heures après sa publication.

.....  
Ce que je tiens à relever seulement, c'est la proposition officieuse contenue dans la réponse précitée et tendant à substituer aux tarifs actuels du [wharf de Cotonou](#) ceux qui viennent d'être fixés pour le futur wharf de Grand-Bassam.

.....  
Le président du conseil d'administration.  
Signé : Joubert.

Nous nous sommes fait un devoir de publier la lettre qu'on vient de lire. Mais il convient d'ajouter que la construction et l'exploitation du wharf de Grand-Bassam ne feront pas l'objet d'une concession particulière. Nous avons annoncé ici récemment que la commission permanente du conseil supérieur des colonies, saisie de cette affaire par le ministre des colonies, avait décidé la mise en adjudication publique, non seulement des travaux, mais encore de l'exploitation du futur appontement. Si nous sommes bien informés, le cahier des charges imposées aux soumissionnaires est actuellement en préparation, d'où il suit que ce n'est que lorsque ce document sera mis à la disposition du public qu'il sera possible de se rendre compte de la différence qui peut exister entre les tarifs applicables aux deux colonies de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey. Ce n'est également qu'à ce moment que l'on pourra connaître exactement sous quelle forme le concours financier de la colonie sera offert aux soumissionnaires et apprécier si ce concours comporte l'adoption d'un tarif qui pourrait être appliqué à l'appontement de Cotonou.

---

(*La Dépêche coloniale*, 11 août 1897)

Comme nous l'avions fait pressentir, l'adjudication pour la construction et l'exploitation de l'appontement de Grand Bassam (Côte-d'Ivoire) n'a pas donné de résultats.

Un seul soumissionnaire s'est présenté, MM. Daydé et Pillé. Encore leurs offres ont-elles été écartées, comme n'étant pas conformes aux clauses du cahier des charges.

Il sera procédé à une quatrième épreuve, le 18 août : il n'est pas à prévoir qu'elle soit plus favorable que les précédentes.

---

(*La Dépêche coloniale*, 8 septembre 1897)

Pour la quatrième fois, un appel à la concurrence a eu lieu le 24 août pour la construction de l'appontement de Grand-Bassam (Côte-d'Ivoire).

MM. Daydé et Pillé, qui ont déjà effectué un travail analogue à Cotonou, ont été déclarés adjudicataires.

---

L'APPONTEMENT DE GRAND-BASSAM  
(*La Dépêche coloniale*, 8 novembre 1897)

Une décision récente du ministre des Colonies — cette décision est du 28 août 1897 — a concédé, à la suite d'une adjudication, construction et l'exploitation d'un appontement ou wharf à Grand-Bassam. Les adjudicataires de cet important travail sont MM. Daydé et Pillé, les constructeurs bien connus de Creil, qui avaient été précédemment chargés de l'établissement d'un wharf à Cotonou.

On n'a pas oublié que la rapidité et l'habileté avec lesquelles ils ont mené cette entreprise jugée irréalisable par beaucoup d'hommes réputés compétents ont puissamment contribué au succès de l'expédition du Dahomey.

À Grand-Bassam, comme à Cotonou, la barre est un obstacle presque permanent à l'embarquement et au débarquement des passagers et des marchandises. Malgré la dextérité des spécialistes indigènes qui font le dur métier de franchir en pirogues ces volutes d'eau énormes, un bain complet ou partiel est presque de rigueur. Trop heureux si l'on en est quitte à aussi bon compte. Quant aux marchandises non flottantes, elles subissent un déchet considérable. L'idée d'éviter la barre, comme on l'a fait au Dahomey, par la construction d'un ouvrage en fer s'avancant jusqu'au point où la mer est relativement calme, s'imposait donc dans notre colonie de la Côte-d'Ivoire.

Dès le commencement de 1892, au cours même de la construction de l'appontement de Cotonou, M. Étienne s'en était préoccupé. Un projet de concession avait été arrêté dès cette époque. Mais il faut du temps, au ministère des colonies, pour qu'une affaire aboutisse, même quand les avis sont unanimes pour la déclarer urgente. L'élaboration du projet définitif de l'appontement de Grand-Bassam a demandé cinq ans d'études. L'exécution de l'ouvrage réclamera, d'après les conditions du cahier des charges, un délai maximum de deux ans, que sauront sans doute abréger les très habiles constructeurs. Voilà six à sept années perdues, depuis que les premières études ont été faites sur place. Il convient toutefois de féliciter M. André Lebon d'être arrivé à une solution. L'appontement de Grand-Bassam contribuera beaucoup au

développement du commerce dans notre colonie de la Côte-d'Ivoire. La notoriété des constructeurs est une garantie que l'ouvrage sera bien et rapidement exécuté. Tout est donc pour le mieux à ce double point de vue.

Il nous reste à dire quelles sont les conditions du traité passé avec MM. Daydé et Pillé à la suite de l'adjudication à laquelle ils ont été, d'ailleurs, les seuls à se présenter.

L'ouvrage projeté se compose d'un appontement en rade d'environ 220 mètres, d'un appontement moins important sur la lagune de Grand-Bassam, d'une voie, genre Decauville, reliant les deux appontements, enfin du matériel naval nécessaire pour les transbordements.

Les soumissionnaires étaient appelés à faire porter leurs rabais sur trois points :

1° Durée de la concession : le maximum étant de quarante années ;

2° Montant de la subvention fixe annuelle allouée par la colonie : le maximum était 60.000 fr. ;

3° Part sur les recettes brutes annuelles à verser à la colonie : en aucun cas, la part attribuée à la colonie ne devait être inférieure au quart de la recette.

MM. Daydé et Pillé, dans leur soumission, ont fixé le délai de la concession à quarante années, la subvention à 60.000 francs, la part de recettes à allouer à la colonie à zéro pendant les cinq premières années, à 15 % pendant les cinq années suivantes, à 25 % jusqu'à la fin de la concession.

Ils ont obtenu, enfin, en vertu d'un avenant à la soumission primitive, une réduction considérable du matériel à fournir pour le service de rade et l'exploitation de deux appontements.

Ces conditions paraissent très onéreuses pour la colonie, surtout si on les rapproche de celles qui ont cours pour l'exploitation du wharf de Cotonou.

La Société du wharf de Cotonou ne reçoit, en effet, et n'a jamais reçu aucune subvention fixe de la colonie du Dahomey. Elle n'a qu'une garantie d'intérêts dont le maximum est fixé à 50.000 francs et qui constitue une avance remboursable. Nous ne croyons pas nous tromper en affirmant que, très prochainement, les recettes du wharf seront assez importantes pour que la garantie n'ait plus à jouer. La colonie, une fois remboursée de ses avances, aura, en outre, droit à 20 % sur les recettes brutes. Il saute aux yeux que ces conditions sont plus avantageuses pour la colonie que celles du nouveau traité accepté par le Ministre des Colonies.

Comment expliquer cette différence qui paraît paradoxale, si l'on songe que l'importance des deux ouvrages est sensiblement la même, et que le risque à courir est infiniment plus faible aujourd'hui qu'en 1891, puisque les constructeurs de l'appontement de Grand-Bassam opèrent à peu près à coup sûr, après l'expérience qu'ils ont faite à Cotonou ?

Peut-être trouverait-on l'explication de cette anomalie dans la procédure suivie pour chacune de ces deux affaires.

La convention pour le wharf de Cotonou a été débattue de gré à gré entre le concessionnaire et l'Administration locale du Dahomey avec approbation du Sous-Secrétaire d'État des Colonies. M. l'inspecteur général des ponts et chaussées Fournié, dans une lettre très digne et très courageuse qu'il a adressée au président de la Commission des Marchés du Tonkin, se félicite hautement d'avoir été pour le wharf de Cotonou comme pour le chemin de fer de Langson le « metteur en œuvre » de M. Etienne.

« Le wharf de Cotonou, dit M. Fournié, s'est fait en une seule campagne et nous a donné la possibilité de conquérir le Dahomey, parce que j'en ai accepté le contrôle à moi seul et que j'ai su prendre sous ma responsabilité de très graves décisions que jamais aucune commission ni aucun contrôle hiérarchisé n'aurait osé prendre. »

Les commissions et les contrôles n'ont pas fait défaut pour la préparation du traité de Grand-Bassam. Le cahier des charges a été élaboré par le Comité des travaux publics des Colonies ; il a été accepté par la Commission permanente des marchés et des

recettes ; il a été visé par la Direction du contrôle ; il a été présenté à l'approbation du ministre par l'inspecteur des finances, directeur de la Comptabilité et des services pénitentiaires. La Colonie de la Côte-d'Ivoire pourra donc se vanter d'avoir un appontement muni de tous les sacrements. Elle aurait mauvaise grâce à se plaindre après cela, s'il lui revient à moins bon compte qu'un wharf qui, comme celui de Cotonou, a été construit en vertu d'un simple marché de gré à gré, au mépris de toutes les règles administratives.

Jean Le Breil.

---

À LA CÔTE-D'IVOIRE  
par André Mévil  
(L'Éclair, 8 février 1898)

.....  
À Grand-Bassam

Enfin Grand-Bassam. La ville se présente sous une apparence charmante ; les toits sont d'un blanc éclatant et semblent couverts de neige. C'est l'heure du débarquement, notre dernière heure de l'avis de certains, car il va falloir franchir cette fameuse barre, dont, depuis Dakar, à chaque minute, on nous entretient d'une façon peu charitable. La barre, qui règne dans tout le golfe de Guinée, n'est pas très sensible du cap des Palmes à Fresco, les vagues étant amollies par une sorte de digue de rochers, mais après ce point, elle devient excessivement dangereuse. Ce phénomène de la barre s'explique par un manque de fond subit, amenant un amoncellement d'eau insolite près des bords, ce qui fait que les grandes lames venant du large déferlent sur la plage, et se brisent lorsqu'elles arrivent vers les fonds de sept à huit mètres.

À Bassam, la barre consiste en trois vagues immenses, appelées trois rouleaux à la côte d'Afrique, que l'on passe au moyen d'embarcations spéciales arrondies à la quille et à l'avant, qu'on fabrique en France et en Angleterre, et qu'on dénomme pirogues de barre ou *surf boats*.

L'embarcation qui doit nous débarquer, ballottée par la houle, se balance sur le flanc du paquebot ; lentement elle s'abaisse, lentement elle s'élève. Pour l'atteindre, on se sert d'une échelle de corde, et on est obligé de se livrer à une véritable acrobatie, et de bien choisir le moment précis du contact de ces deux choses : l'échelle et la barque ayant l'air de s'éviter malicieusement. Cependant, les péripéties du débarquement ne font que commencer. Une équipe de treize superbes gaillards monte notre pirogue ; douze pagaient et le treizième tient la barre et commande. Les douze pagayeurs sont assis le long de l'embarcation, et ils manœuvrent avec une régularité toute mécanique. Arrivés non loin de la barre, ils ralentissent, arrêtent presque leur marche, et attendent le moment propice où ils aborderont l'obstacle. À terre, se trouvent d'autres noirs, plus à même de constater la bonne ou la mauvaise situation de la barre, et de guetter le rouleau favorable au passage. Aussitôt que ce rouleau s'est montré, un coup de sifflet avertit les noirs de l'embarcation, qui alors, d'un mouvement désespéré, se lancent sur la barre. Il faut que la pirogue passe en même temps que la lame et soit portée par elle.

À cet instant, on a la sensation de dégringoler au milieu d'une chute d'eau, et la vitesse est telle que si le passage de la barre durait plus longtemps, on aurait la respiration coupée. On arrive à terre comme un véritable boulet de canon. Ce débarquement présente de gros inconvénients ; c'est ainsi que, si la barre est trop mauvaise, il est impossible de la franchir. En ce cas, on reste au large, à bord d'un voilier chargé spécialement de ce service d'expectative.

En plus de cet inconvénient, on est toujours, en débarquant, à la merci d'un faux mouvement du barreur ou d'une vague traîtresse faisant chavirer l'embarcation. Quand,



cet événement se produit, on risque fort de se tuer ou de se blesser grièvement ; de tels accidents sont malheureusement fréquents. Un wharf devant remédier aux inconvénients et dangers de ce débarquement est projeté , les subsides nécessaires à sa construction sont accordés. Espérons donc que, bientôt, on se mettra à l'œuvre, et qu'aucune chinoiserie administrative ne viendra retarder cette œuvre essentiellement d'utilité publique.

---

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

.....  
La construction du wharf de Grand-Bassam va bientôt commencer sur place. Les fers sont achevés, leur transport est imminent et l'on pense que le commerce pourra utiliser l'appontement dans le premier trimestre de l'année prochaine. Un phare, à une portée de 20 milles, va être édifié à San-Pedro. Le montage se poursuit en ce moment.

---

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 15 novembre 1898)

Les travaux du wharf de Grand-Bassam seront commencés le 1<sup>er</sup> décembre. Les ingénieurs comptent l'achever et le livrer au mois de juillet de l'année prochaine.

---

À la Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 15 janvier 1899)

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

---

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

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

C'est là une question du plus haut intérêt pour la Côte-d'Ivoire dans les circonstances actuelles. Une épidémie de fièvre jaune, à peine éteinte, vient de

démontrer la nécessité de déplacer le chef-lieu de la colonie. En outre, [un raz-de-marée a emporté récemment, sur 25 mètres de longueur, le wharf en construction à Grand-Bassam](#), wharf qui ne sera ainsi utilisable que dans un avenir éloigné et qui, en tout cas, constituera toujours un moyen précaire et excessivement coûteux de débarquement.

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

---

À LA CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 7 octobre 1899)

(De notre correspondant particulier)  
25 août 1899.

.....  
Nous avons eu à enregistrer, du 1<sup>er</sup> au 8 août, quatre cas de fièvre jaune qui ont porté sur les ouvriers du wharf. Nos malheureux amis ont été enlevés en rien de temps. Il ne restait plus au wharf que le directeur de la construction et un ouvrier qui sont immédiatement partis pour Jacquville où ils s'embarqueront demain, 26 août, sur le *Liban*, pour rentrer en France.

La construction du wharf, dont les adjudicataires sont MM. Daydé et Pillé, de Creil, se trouve, cette fois, complètement arrêtée ; les chantiers sont fermés. S'il survenait un fort raz-de-marée, tel qu'il s'en produit ici assez fréquemment, l'ouvrage, déjà fortement endommagé en mai dernier, risquerait beaucoup d'être définitivement détruit.

Pour en revenir à la fièvre jaune— ce qui n'est pas un sujet bien réjouissant —, les quatre cas observés sur les ouvriers du wharf qui étaient placés dans les conditions hygiéniques les plus favorables, avec tout le bien-être et le confortable possibles, comportent un enseignement que l'on ne pourra plus négliger dans l'avenir. C'est que l'affection redoutable qui vient de coûter la vie à nos compatriotes est devenue endémique à Grand-Bassam.

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1899)

L'épidémie de fièvre jaune a complètement disparu de Grand-Bassam. Les commerçants reviennent à leurs factoreries et les travaux du wharf vont recommencer incessamment.

---

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 20 avril 1900)

Les travaux du wharf de Grand-Bassam sont poussés avec une activité qui donne à espérer que le wharf sera livré promptement au commerce.

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1899)

Le *Stamboul* [de la Compagnie Fraissinet], courrier du Sénégal, du Dahomey et du Congo, est parti hier de Marseille avec 300 passagers, dont M. Liotard, gouverneur du Dahomey.

.....  
Entre autres marchandises, le navire emporte une maison démontée, pour Cotonou, et du matériel de chemin de fer Decauville pour le wharf de Grand-Bassam.

---

INFORMATIONS  
Travaux du port de Dakar  
(*La Dépêche coloniale*, 10 novembre 1900)

.....  
Nous aimons à croire ... que, suivant l'exemple de la maison Daydé et Pillé qui n'a pas hésité à continuer, après l'épidémie de 1899, les travaux de construction du wharf de Grand-Bassam, momentanément abandonnés, MM. Hersent se raviseront et mèneront à bonne fin un travail dont la réalisation présente pour notre marine et la défense des colonies un intérêt si capital.

---

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 13 février 1901)

Les nouvelles apportées par le courrier sont excellentes. Le wharf de Grand-Bassam sera livré à l'exploitation vers la fin de février.

Le Commerce attend avec impatience l'utilisation de cet appontement qui rendra de grands services au commerce de la colonie.

---



Avant le wharf. Passage de la barre .



La fameuse barre de Grand-Bassam. Un débarquement difficile. Tout va bien. 30 juin 1902.



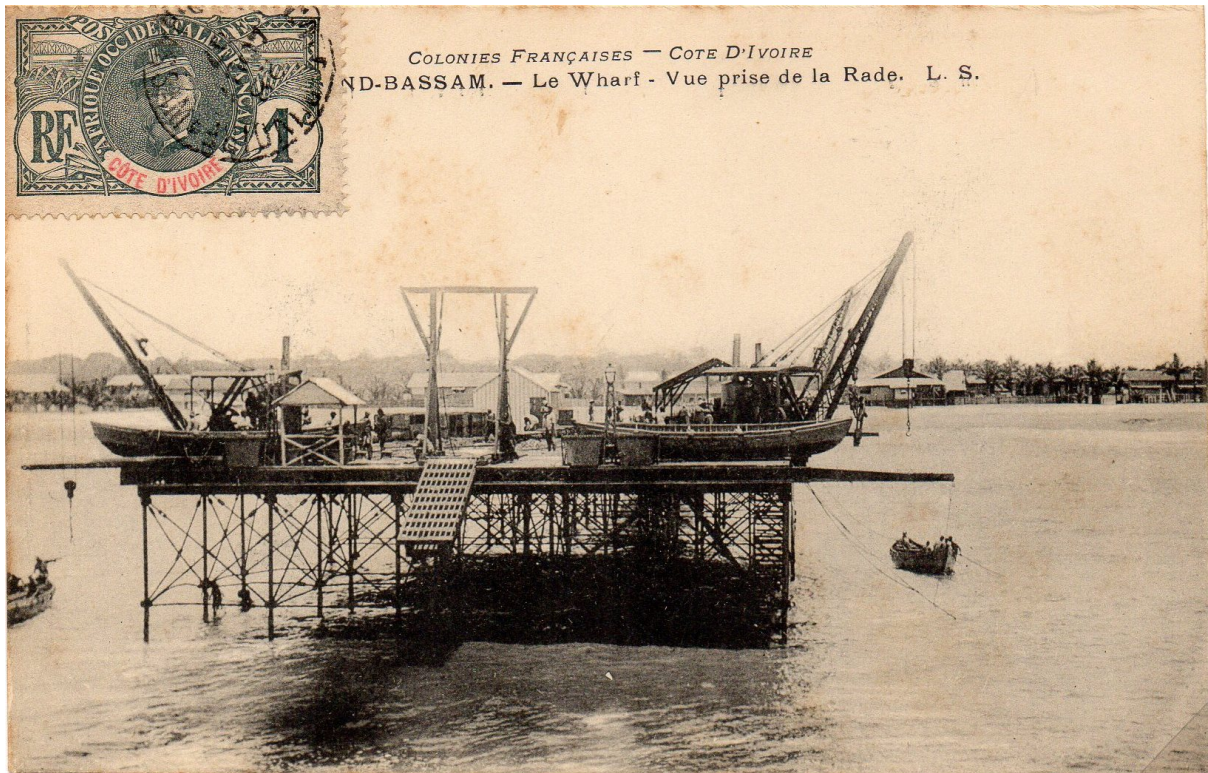
---

1<sup>er</sup> juillet 1901 : inauguration du wharf.  
Appontement : 177 x 7,4 m.  
Plate-forme débarcadère. : 50 x 20  
avec plan incliné pour les billes de bois 15 x 4,5 m.

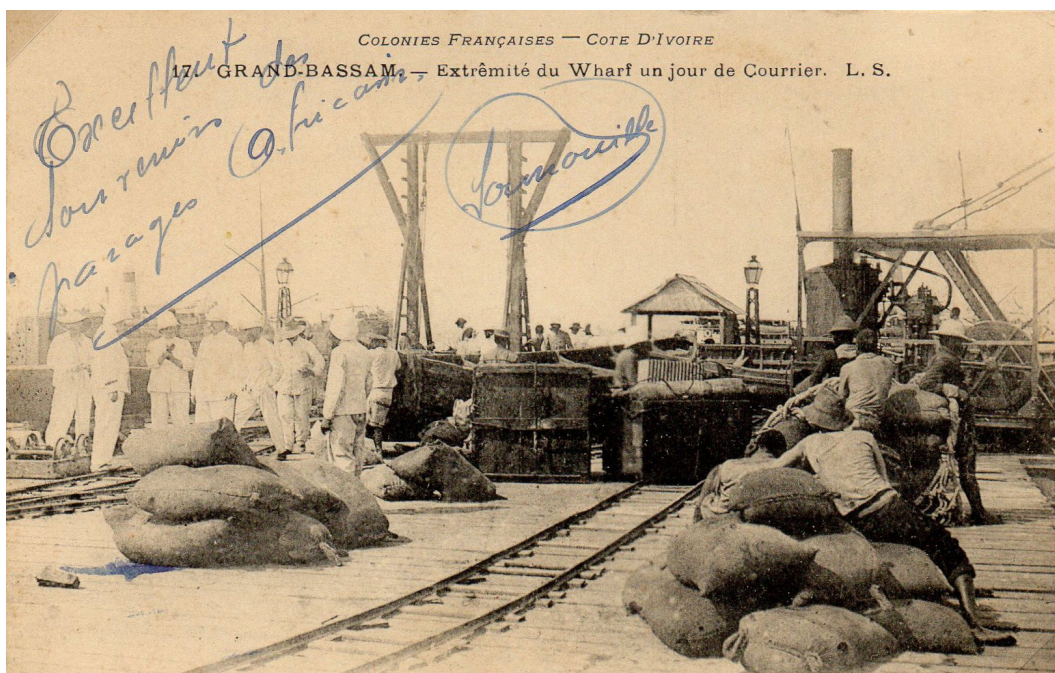


Grand-Bassam. — Le wharf (Cliché C.F.A.O.)





Le wharf. — Vue prise de la rade (L.S. Coll. Colonies françaises)  
 Le plan incliné permettait de mettre à la mer les billes de bois  
 au delà de la barre et de les rapprocher ainsi des bateaux ancrés au large.



L'extrémité du wharf un jour de courrier (L.S. Coll. Colonies françaises)





Grand-Bassam. — Le wharf : exploitation et magasins (Coll. M.B.)

### LE RÉGIME DE LA JUSTICE AUX COLONIES (*La Dépêche coloniale*, 30 juillet 1901)

.....  
Le ministre [des Colonies, Decrais,] va doter Bingerville d'un chef du service judiciaire. Et que l'on ne croie pas que ce doive être une sinécure. Le tribunal supérieur de Bingerville est assuré d'avoir immédiatement une grosse affaire. C'est le procès que va engager la Société chargée de l'exploitation du wharf de Grand-Bassam.

La Compagnie concessionnaire de l'appointement de Grand-Bassam a un très mauvais esprit. Elle prétend qu'elle ne s'est chargée de l'exploitation de cette entreprise que parce que le wharf devait servir à embarquer et à débarquer des marchandises qui venaient du centre commercial le plus important de la colonie ou qui y étaient acheminées.

Elle prétend que l'abandon de Grand-Bassam et la création d'un autre port à proximité de Bingerville sont des causes de nullité pour son contrat et lui donnent droit à des dommages-intérêts. La cour de Bingerville appréciera ces griefs : elle a du pain sur la planche.

Jean Le Breil.

---

AFRIQUE OCCIDENTALE  
(*La Liberté*, 9 août 1901)

Le paquebot *Pélion*, de retour de la côte occidentale d'Afrique, est arrivé avant-hier soir à Oran, ayant à bord 120 passagers parmi lesquels plusieurs officiers français faisant partie de la colonne du général Combes, chargée de pacifier le Baoulé.

Le navire apporte des nouvelles de nos possessions dans l'Afrique occidentale :

.....  
À la Côte-d'Ivoire, la tranquillité règne.

Le général Combes a terminé presque complètement la pacification de Baoulé. Pour la première fois, lors du passage du *Pélion* à Grand-Bassam, [le wharf a fonctionné](#).

---

#### LA CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 11 novembre 1901)

.....  
Le wharf de Grand-Bassam est aujourd'hui hui achevé : il est ouvert au commerce. Un pont est en construction sur la lagune de Grand-Bassam.

Le wharf de Grand-Bassam est l'œuvre des éminents ingénieurs MM. Daydé et Pillé. Ils ont renouvelé à la Côte-d'Ivoire le merveilleux travail de Cotonou. L'appontement de ce dernier port, dont la construction remonte à 1892, a prouvé, par sa solidité et les services qu'il rend tous les jours, ce que l'on est en droit d'attendre de l'appontement de Grand-Bassam.

Les ingénieurs Daydé et Pillé se placent au premier rang des industriels français qui ont dirigé leurs efforts vers les colonies. On leur doit le pont Doumer, à Hanoï, la plus grande partie des ponts destinés aux divers réseaux de chemin de fer, etc. Il est donc désirable de les voir prendre une large part dans les grands travaux qui se préparent à être exécutés à la Côte occidentale d'Afrique.

.....  

---

#### LA CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 18 mars 1902)

Nous apprenons que M. Palazot <sup>1</sup> est nommé directeur intérimaire du wharf de Grand-Bassam.

---

Arrêté nommant les membres de la  
Chambre consultative de commerce et des mines de Grand-Bassam.  
(*Bulletin officiel de la Côte-d'Ivoire*, octobre 1903, p. 578-579)  
(*La Dépêche coloniale*, 12 décembre 1903)

Léné, sous-directeur du wharf ;

#### CÔTE D'IVOIRE

Un émouvant sauvetage.

---

<sup>1</sup> Jean-Baptiste-Émile Palazot : seul survivant de la mission [Voituret-Papillon](#). Ancien directeur du wharf de Cotonou.



(*La Politique coloniale*, 9 septembre 1905)

À soixante milles de Grand-Bassam, en pleine nuit, l'équipage du paquebot [Marc-Fraissinet](#), arrivé hier à Marseille, entendit des cris de détresse. On crut d'abord qu'un homme était tombé à la mer. Le paquebot stoppa et une embarcation fut mise à la mer pour les recherches. On découvrit cinq noirs cramponnés sur une énorme bille d'acajou. Ces malheureux avaient été entraînés du rivage en pleine mer par les courants. Depuis cinq jours, ils attendaient un secours.

Le *Marc-Fraissinet* prit à son bord les naufragés qui reçurent tous les soins ; le paquebot les ramena ensuite sur la côte de Grand-Bassam. Après quoi, il continua sa route.

---

#### CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 9 mars 1906)

Arrêté nommant M. Delavigne, conducteur des ponts et chaussées, directeur du wharf, membre du Comité de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

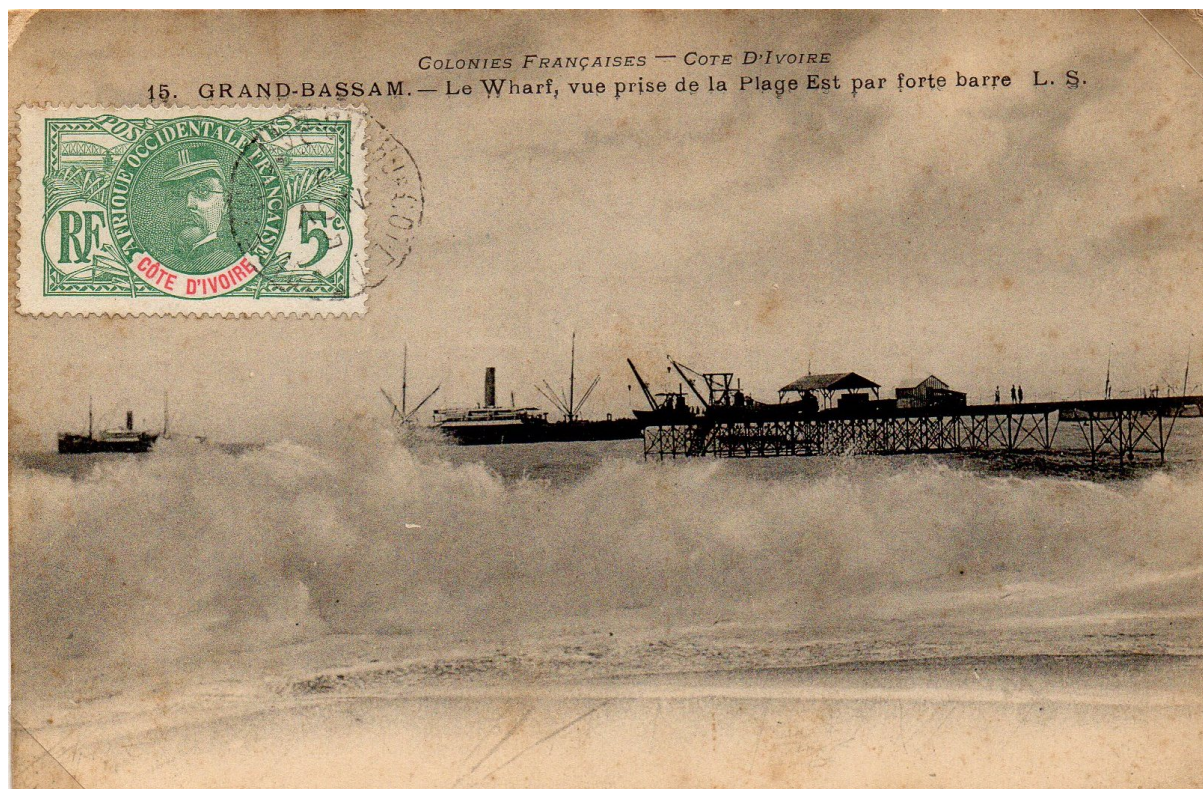


Le wharf de Grand-Bassam



Le wharf de Grand-Bassam, 1907 (Coll. A. Goux)



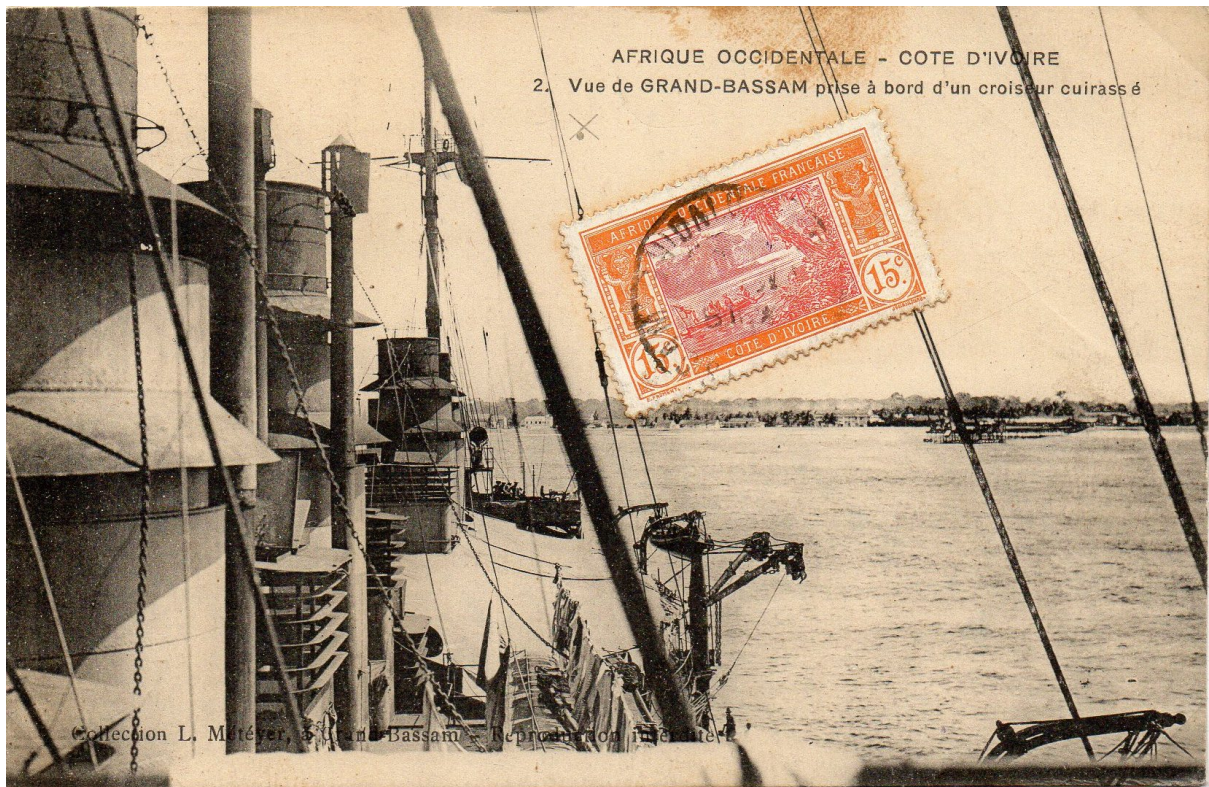


Grand-Bassam. — Le wharf vu de la plage Est par forte barre (L.S. Coll. Colonies françaises)

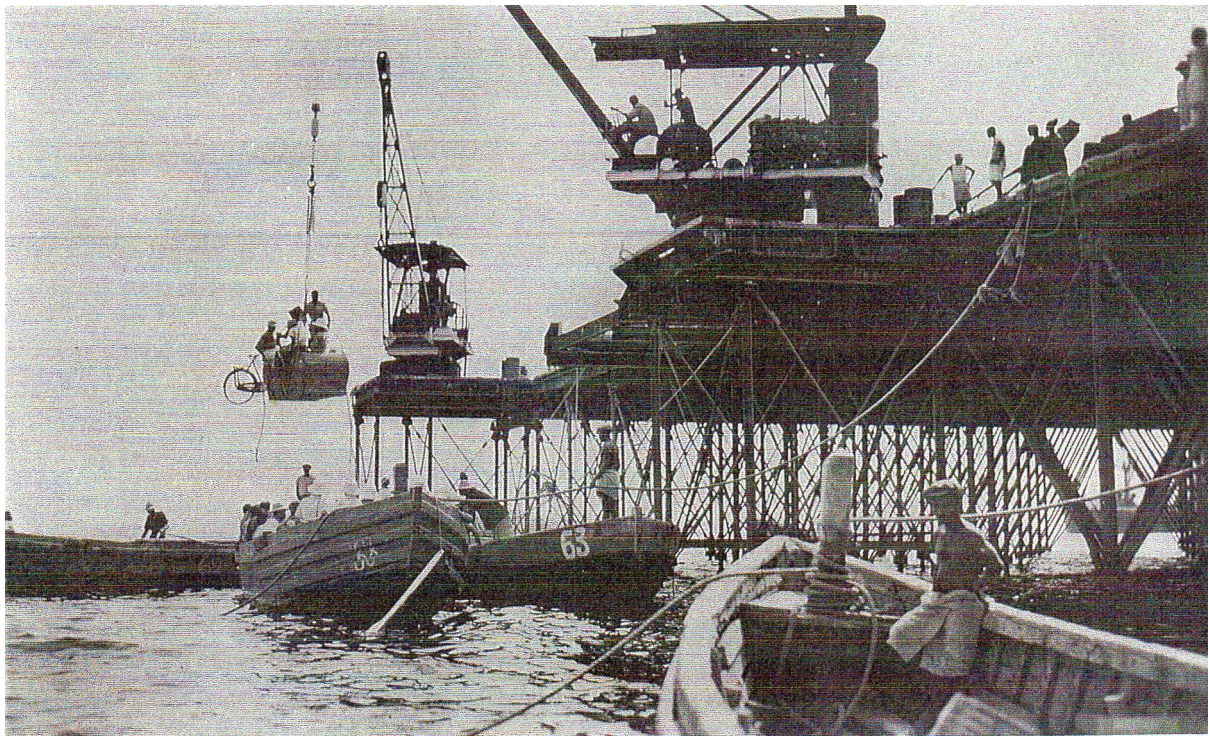


Le wharf et la barre (Coll. L. Météyer, Grand-Bassam)



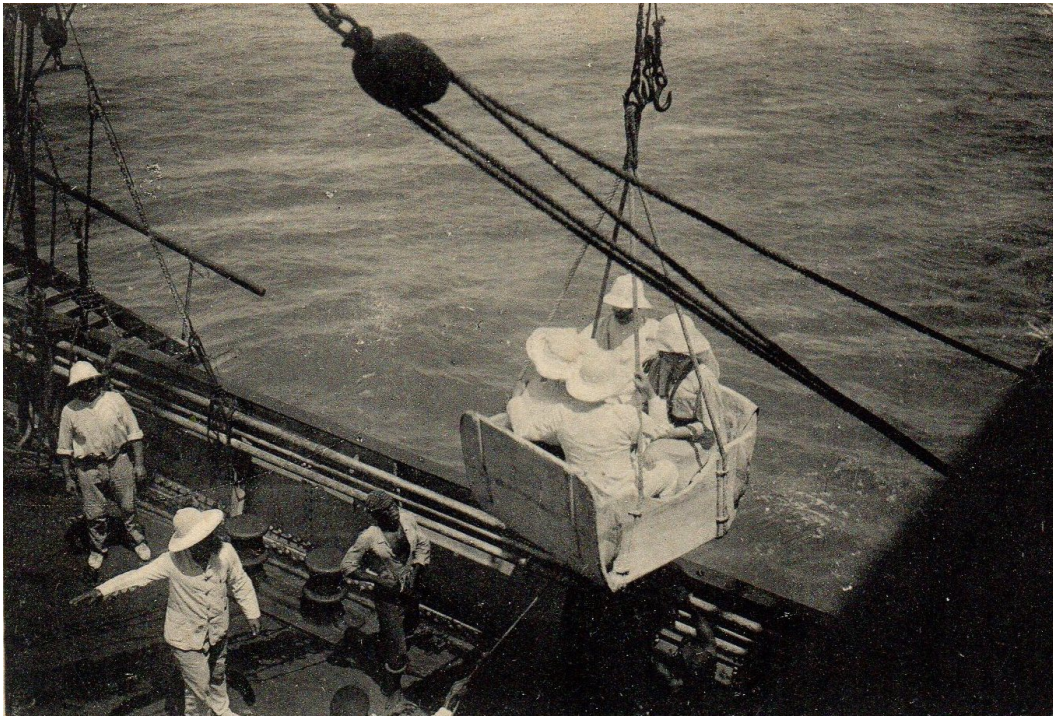


Le wharf vu d'un cuirassé (Coll. L. Météyer)



Le wharf vu d'une baleinière



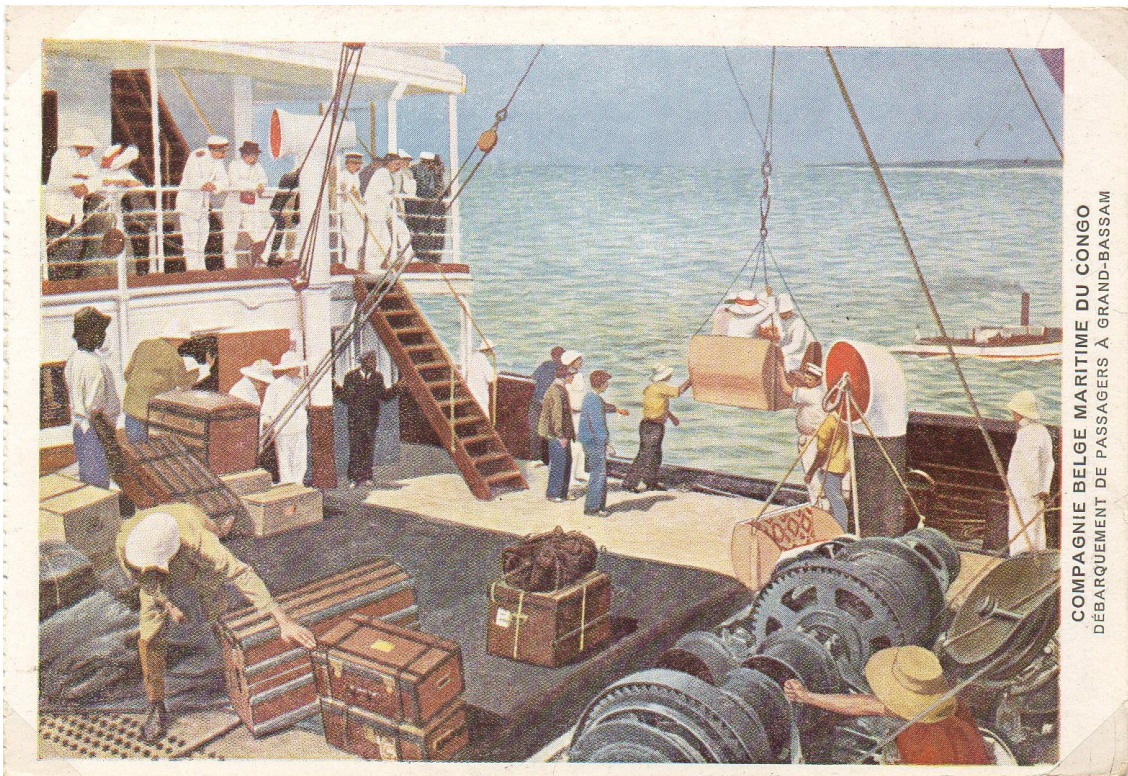


Embarquement en berline à Grand-Bassam (Coll. G.P.)



Société des missions africaines, 150, cours Gambetta, Lyon. —  
Débarquement au wharf de Grand-Bassam





Compagnie belge maritime du Congo. —Débarquement de passagers à Grand-Bassam



Le wharf, par Christine Achalma



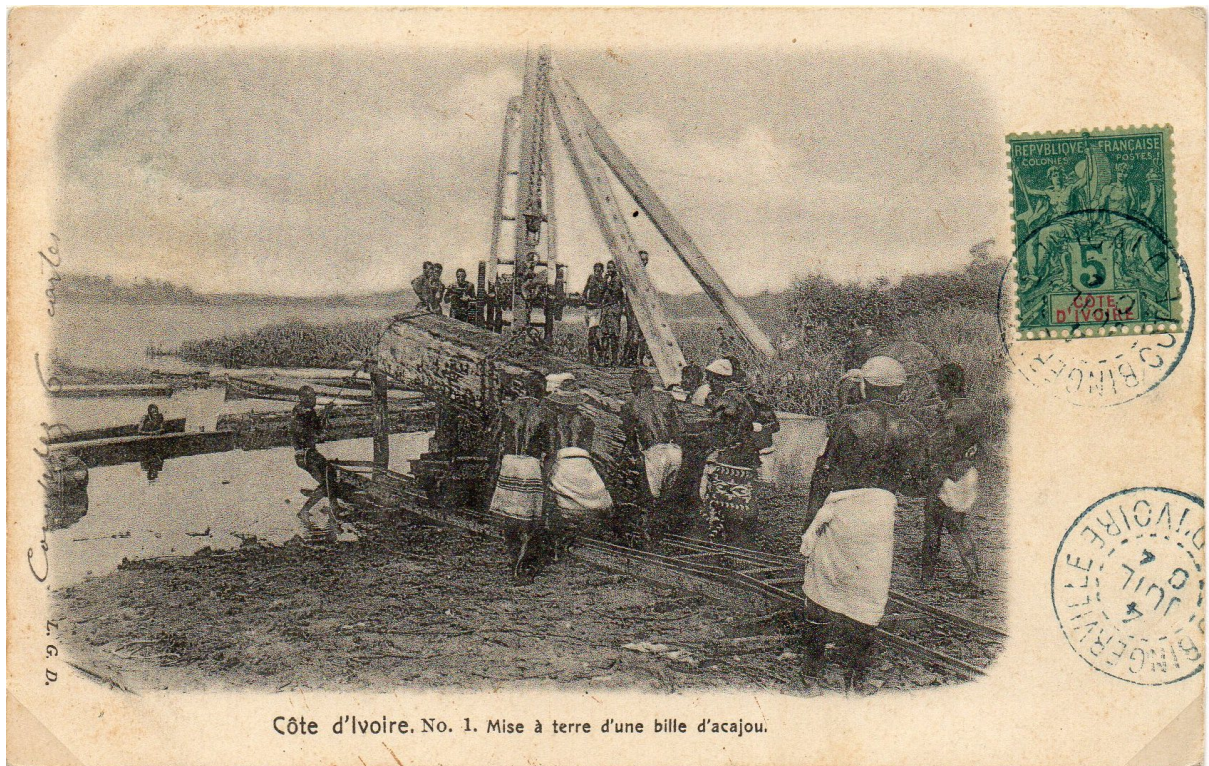
## LES WHARFS LAGUNAIRES

Situés au nord du cordon littoral, des embarcadères, débarcadères, appontements et wharfs desservis par des voies Decauville servaient de relais entre les produits transitant par la lagune Ebrié et le wharf maritime situé quelques kilomètres au sud.



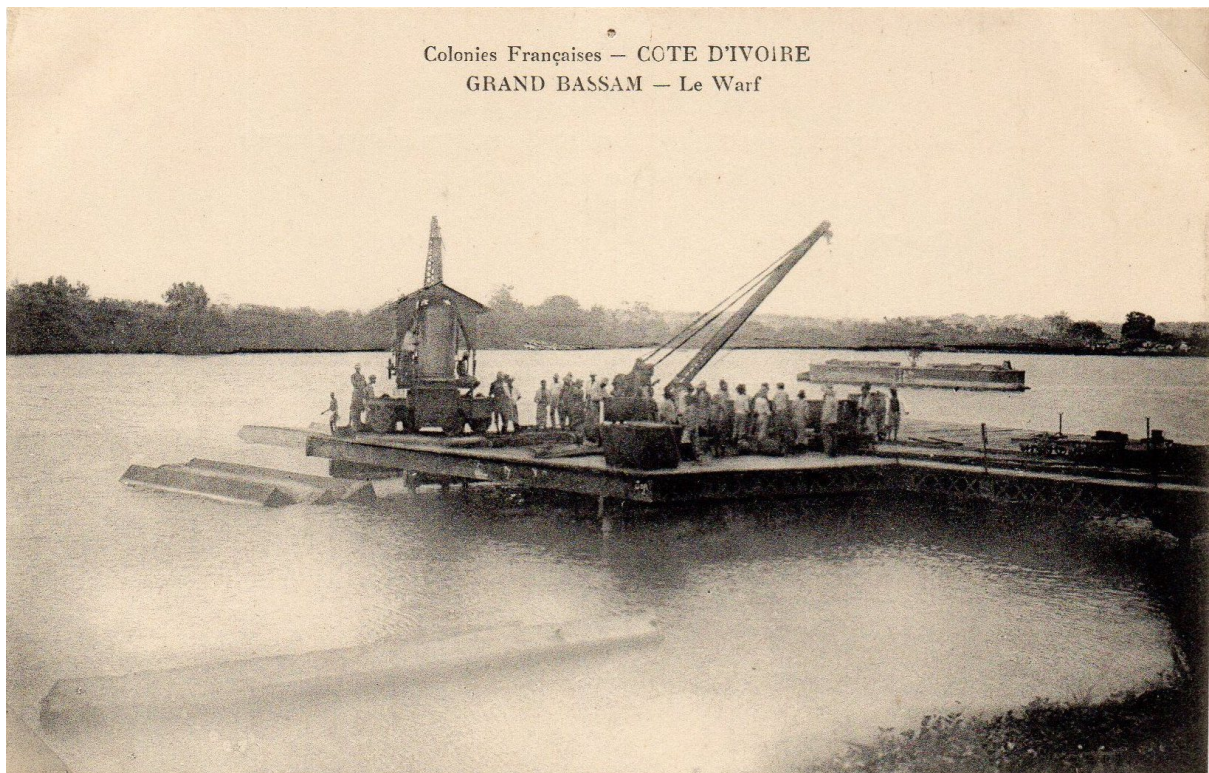
Débarcadère avec grues de 3 et 2 tonnes pour le transport des billes de bois jusqu'au wharf et des wagonnets de marchandises pour l'exportation vers les entrepôts des traitants.





Côte d'Ivoire. No. 1. Mise à terre d'une bille d'acajou.

Mise à terre d'une bille d'acajou (1904) : avant la construction du débarcadère.



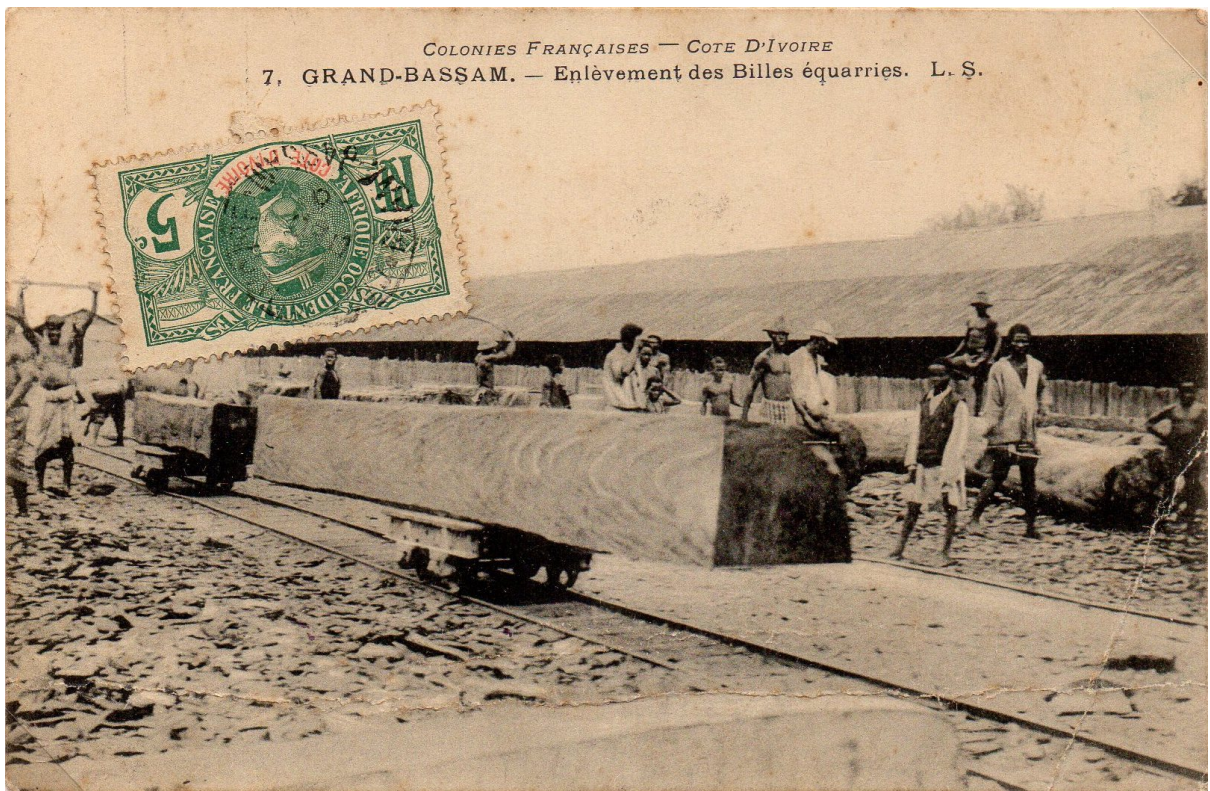
Colonies Françaises — COTE D'IVOIRE  
GRAND BASSAM — Le Warf

Grand-Bassam. — Le wharf lagunaire pour la mise à terre des billes de bois arrivant par la lagune Ebrïé (Coll. Colonies françaises)





Équarrissage de billes d'acajou (Coll. A. Goux). Outillage rudimentaire

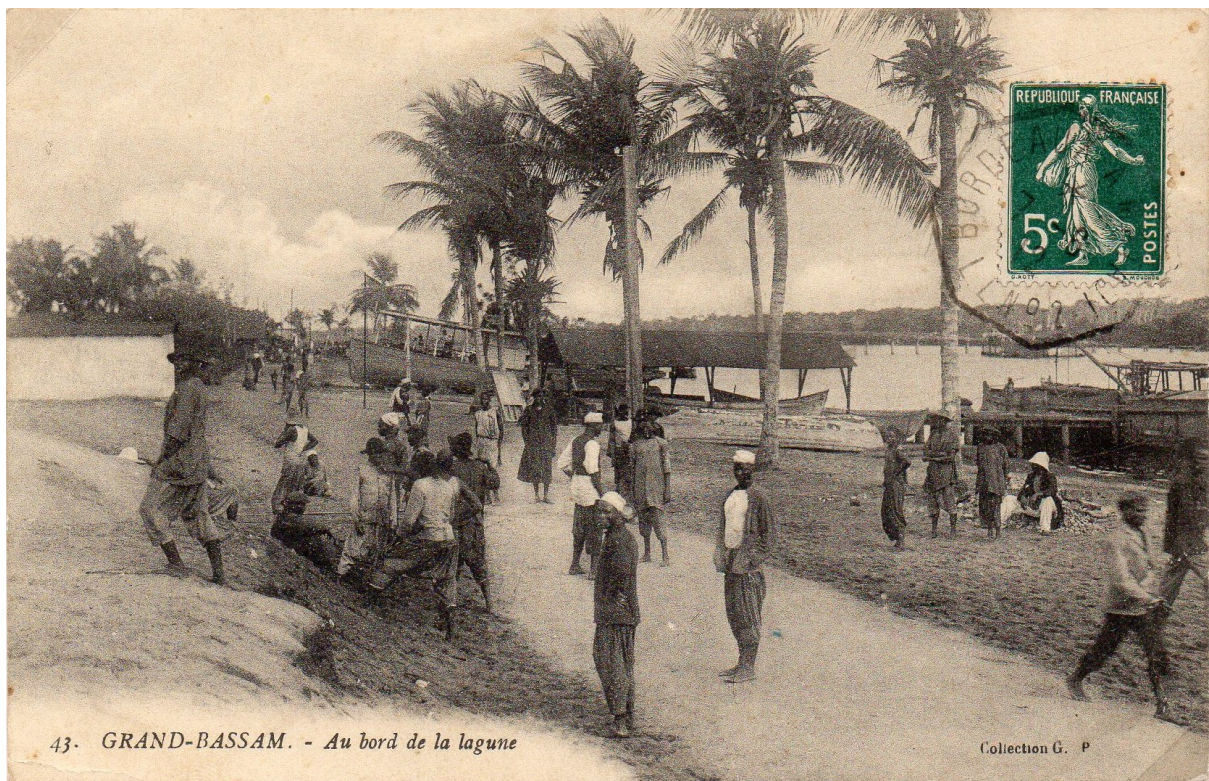


Enlèvement des billes équarries (L.S. Coll. colonies françaises)





Grand-Bassam. — Wharf lagunaire. La voie ferrée sur la lagune (Coll. G.P.)



Grand-Bassam. — Au bord de la lagune (Coll. G.P.)



# REPRISE DU WHARF PAR LA COLONIE

CÔTE-D'IVOIRE

(*La Dépêche coloniale*, 24 juillet 1907)

M. Castaing, secrétaire général, remplaçant le lieutenant-gouverneur en tournée, a pris à la date du 21 juin, un arrêté dont voici les dispositions essentielles :

Le service local de la Côte-d'Ivoire recevra de MM. Daydé et Pillé, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1907, l'ensemble des ouvrages et du matériel qui ont fait l'objet du cahier des charges du 13 janvier 1897, relatives à la construction et à l'exploitation d'un appontement à Grand-Bassam ainsi que des constructions et installations faites depuis à Bassam par les susnommés.

Cette remise sera faite à la colonie conformément à l'inventaire dressé déjà par les représentants de la maison Daydé et Pillé et du service des travaux publics de la Côte-d'Ivoire.

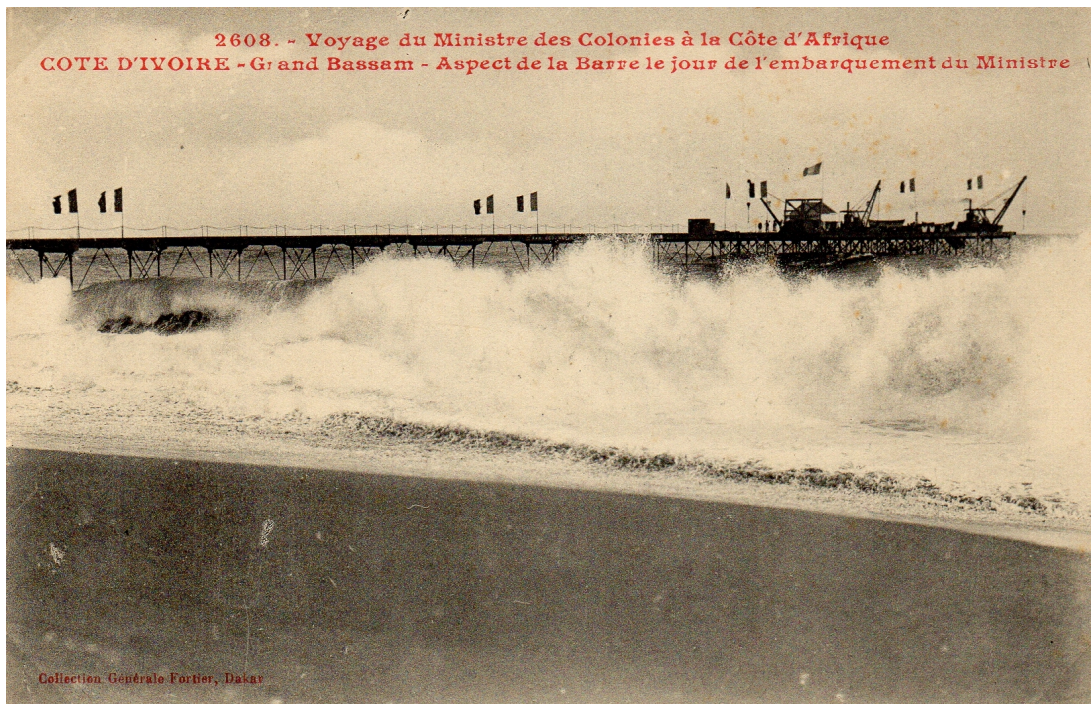
L'appontement de Grand-Bassam et ses annexes seront exploités en régie, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1907, aux frais du service local de la Côte-d'Ivoire, sous la direction et le contrôle du chef du service des travaux publics.

Les dépenses engagées de ce chef seront imputées à un article 4 du chapitre XIV « Service de la navigation » et intitulé « Frais d'exploitation du wharf de Grand-Bassam ».

L'employé du service sédentaire des douanes, remplissant les fonctions de chef du bureau des douanes à Grand-Bassam, sera chargé de la perception de toutes les recettes concernant l'exploitation et d'après des états liquidés et visés par le chef du wharf.

---

[La visite de Milliès-Lacroix, ministre des colonies (mai 1908)]



Aspect de la barre le jour de l'embarquement du ministre à destination de Cotonou (Dahomey).  
Coll. générale Fortier, Dakar.



Départ de Grand-Bassam. Embarquement au treuil du wharf. Coll. générale Fortier.



Nous partons à 3 h ½ en passant par le wharf, dont nous constatons l'état déplorable de mauvais entretien et nous promettons au commerce de remédier à cet état de choses.

Nous apprenons au moment de partir que le wharf de Port-Bouët a été enlevé par la tornade de la nuit et nous donnons des ordres pour que le nécessaire soit fait immédiatement afin qu'on puisse opérer le service des bateaux en rade.

Nous nous plaçons dans une balancelle que la grue enlève et dépose dans une baleinière montée comme à Port-Bouët par des noirs (crowmans)[Kroumen] payeurs. La mer est houleuse ; néanmoins, nous pouvons nous embarquer assez facilement sur le *Chasseloup-Laubat*.



Grand-Bassam. — Chaloupiers hissés au wharf (après avoir reconduit le ministre à son bateau)  
(Coll. générale Fortier, Dakar)

CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 22 juin 1908)

Un arrêté du gouverneur général de l'Afrique Occidentale a ouvert, au budget local de la Côte-d'Ivoire, exercice 1908, un crédit supplémentaire de 80.000 francs destiné aux travaux d'amélioration du wharf de Grand Bassam.

---

À la Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 17 juillet 1908)

.....  
Le 25 juin, le gouverneur s'est embarqué de nouveau sur le *Sanwi*, vapeur de la Compagnie de Kong, pour gagner Essuendi et de là Grand-Bassam par la voie de terre. Ce dernier port, qui est en ce moment le plus important de la colonie, commence à reprendre son activité habituelle. La campagne prochaine s'ouvre en effet sous de meilleures auspices, les cours se relèvent sensiblement.

Le wharf, habilement dirigé par M. Prunel <sup>2</sup>, officier d'administration, donne en ce moment pleine satisfaction au commerce local dont les marchandises sont expédiées et livrées avec célérité.

---

ÉTUDE SUR L'ORGANISATION FINANCIÈRE  
DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE  
(*La Dépêche coloniale*, 13 septembre 1908)

120.000 francs à titre d'annuité pour le rachat du wharf de Grand-Bassam ;

EN AFRIQUE OCCIDENTALE  
CONSEIL DE GOUVERNEMENT  
Discours du gouverneur général Merlaud-Ponty  
(*La Dépêche coloniale*, 28 décembre 1908)

.....  
Les études faites en vue de l'établissement d'un canal maritime à Port-Bouët ont montré les difficultés imprévues que devait rencontrer l'exécution de ce travail. De nouvelles études sont nécessaires. Jusqu'à leur achèvement, l'amélioration des moyens de transit existants permettra de donner satisfaction aux besoins du commerce. D'autre part, le wharf de Grand-Bassam a été racheté en 1908 sur les fonds du budget général en vue d'augmenter son rendement. La même opération, projetée pour le wharf de Cotonou, est soumise à vos délibérations.

---

---

<sup>2</sup> Joseph Prunel (Marmagne, Saône-et-Loire, 11 août 1874-Bordeaux, 17 janvier 1955) : engagé comme soldat (1894), au 4<sup>e</sup> rég. du génie à Grenoble (1895), puis à la Côte-d'Ivoire (1901-1903, 1903-1906, 1907-1909). Officier de la Légion d'honneur du 25 déc. 1929 : chef de bataillon à la direction du Génie au ministère de la Guerre.

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

Le *Journal officiel de la Côte-d'Ivoire* publie sur l'exploitation du wharf de Grand-Bassam et la situation de cette entreprise publique au 1<sup>er</sup> octobre dernier, un très intéressant rapport.

Ce document rappelle d'abord que l'entreprise présente pour la colonie, une importance capitale. De son fonctionnement dépend en grande partie la bonne marche des transactions commerciales, puisque cet outillage constitue la seule voie d'accès pratique des marchandises et approvisionnements divers à la Côte-d'Ivoire. C'est dire le rôle qu'elle joue dans le développement économique du pays.

Il est donc tout naturel que le gouvernement local se soit préoccupé d'assurer la mise en état, aussi parfaite que possible, du wharf lui-même et de ses accessoires.

Au moment où la colonie reprit à son compte, en 1907, l'exploitation du wharf, l'état général du matériel et de l'outillage nécessitait une révision sérieuse ainsi que l'installation d'appareils susceptibles de répondre aux mouvements croissants du trafic. L'organisation de l'entreprise donnait lieu, elle aussi, à des plaintes et à des protestations incessantes de la part du commerce.

Au commencement de la présente année, l'Union coloniale française, qui soutient avec tant d'autorité les intérêts généraux de la colonisation, traduisait le sentiment unanime en intervenant avec insistance auprès du gouvernement général pour que des mesures fussent prises sans retard en vue d'améliorer le fonctionnement du wharf en assurant les réparations et compléments du matériel indispensable.

Plus récemment, les représentants du commerce signalaient verbalement à M. le ministre des colonies, lors de son passage à Bassam, les inconvénients qui résultaient de la situation existante. Ils renouvelaient leurs doléances dans la pétition remise par eux en cette circonstance au chef du département.

Il était urgent de remédier à une semblable situation.

Par arrêté du gouverneur général, en date du 28 mai 1908, un crédit supplémentaire de 80.000 fr. a été ouvert et un second crédit de 60.000 fr. a été autorisé en octobre dernier ; en y comprenant les 20.000 francs prévus au budget de 1908 pour l'entretien courant, on obtient une somme totale de 160.000 fr. consacrée, cette année même, à la réfection du wharf.

Toutes les commandes de matériel ont été lancées ; certaines sont déjà arrivées dans la colonie (chaudières de rechange pour les grues), d'autres arriveront sous peu (matériel Decauville pour les voies) et au printemps prochain (grue de 10 tonnes, chaloupe à vapeur).

D'autre part, tout le matériel Decauville dont il a été possible de disposer, même en dégarnissant certains chantiers, a été employé à une remise en meilleur état des voies du wharf dans l'enceinte de ce wharf ou en différents points de Bassam. Le matériel naval a été, lui aussi, renouvelé ou augmenté par l'achat de quatre baleinières.

Enfin 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.

Ainsi le wharf a été rapidement mis en état de répondre à tous les besoins. Une bonne part de ces résultats revient à M. l'officier d'administration Prunel chargé de l'exploitation. À l'heure présente, il est possible de débarquer quotidiennement jusqu'à 550 tonnes et il n'est pas douteux que le wharf aura pris, lorsqu'il sera complètement

ouillé, une avance sérieuse sur les nécessités du trafic, accordant ainsi une large marge au développement économique escompté.

Ajoutons que les recettes du wharf se sont élevées à 262.290 fr. pour les trois premiers trimestres de 1908.

---

À la Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> septembre 1909)

(De notre correspondant particulier)  
Grand-Bassam, le 14 août 1909.

.....  
Un raz-de-marée prolongé vient de sévir sur Grand-Bassam, causant au wharf des dégâts considérables, puisqu'il a partiellement démoli la plate-forme et les voies Decauville qu'elle supporte, brisant en outre trois chaloupes. Les communications avec l'extérieur se sont trouvées, du coup, interrompues pendant plusieurs jours. Ce malheureux événement n'est pas sans porter préjudice au commerce qui, à ce moment même, commençait à se réjouir d'une reprise des affaires dont il souhaite ardemment la durée.

---

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 3 novembre 1909)

Le *Journal officiel* de la colonie vient de publier le règlement d'exploitation du wharf de Grand-Bassam et un arrêté fixant les tarifs d'embarquement et de débarquement de ce wharf.

---

À LA COTE D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 5 janvier 1910)

Grand-Bassam, le 14 décembre 1909.  
(De notre correspondant particulier)

.....  
Nous avons eu le très vif regret d'apprendre que M. l'officier d'administration Prunel, dont l'éloge comme directeur du wharf n'est plus à faire, ne pouvait revenir dans la Colonie à la suite d'un deuil cruel qu'il venait d'éprouver ; je suis certain d'être l'interprète de tous les Bassamois en lui exprimant avec nos plus vives condoléances, nos remerciements les plus sincères pour l'activité continuelle dont il a fait preuve et l'aide qu'il n'a cessé en toute occasion d'apporter au commerce de Bassam ; son remplaçant intérimaire, M. Hiser, fatigué par un long séjour à Dakar, a dû s'embarquer pour la France le 27 novembre, emportant également les sympathies locales.

Je ne doute pas que M. l'officier d'administration Angot, qui est débarqué de l'*Europe* le 8 de ce mois, ne réussisse dans la voie que lui a tracée M. Prunel. Son succès a, pour le commerce, une importance telle que nous ne saurions trop le souhaiter.

---



CÔTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1910)

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

Gouverneur général Ponty, Dakar.

Commerce Bassam ville, aujourd'hui redevenue, grâce à vous et lieutenant-gouverneur, port principal et chef-lieu commercial colonie, tient à se joindre commerce Tiassalé et Lahou pour vous exprimer toute sa confiance dans œuvre pacification entreprise courageusement par gouverneur Angoulvant. Derniers résultats apparaissent et sont des plus encourageants. Nous vous prions instamment continuer lui accorder votre confiance et votre appui, tant pour achèvement pacification que pour développement outillage économique, notamment par prolongement railway, [complément wharf](#), jonction lagunes.

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

---

Intervention au Conseil supérieur des colonies  
M. Le Hérisse  
(*La Dépêche coloniale*, 23 novembre 1910)

.....  
Je pense que des efforts sérieux et positifs pourront être bientôt entrepris en vue de allongement et de l'élargissement du wharf de Grand Bassam, ce merveilleux outil de transit auquel la colonie doit de pouvoir, pour l'instant, progresser si vite.

---

L'année coloniale  
(*La Dépêche coloniale*, 3 janvier 1911)

.....  
Les wharfs de Grand-Bassam et de Cotonou ont reçu d'importantes réfections.

---

À LA CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 5 janvier 1911)

Grand Bassam, le 18 décembre 1910.

.....  
Deux arrêtés du 28 novembre, pris en conseil d'administration, [sont] le premier relatif à la liquidation des taxes du wharf par le service des douanes, et le second

réglementant les garanties particulières à exiger des navires opérant sur manifeste à Grand-Bassam.

Ces deux arrêtés, qui se complètent, ont pour but de dégager l'administration du wharf d'une partie des charges qui lui incombent actuellement ; d'une part, le directeur ne s'occupera plus désormais de la comptabilité et pourra consacrer tout son temps au contrôle des divers détails et à l'impulsion à leur donner ; d'autre part, les manipulations seront diminuées de près de moitié, ce qui donne toute satisfaction au commerce en facilitant le fonctionnement du wharf.

---

## OPINIONS

### LE PORT DE LA Côte-d'Ivoire (*La Dépêche coloniale*, 19 juillet 1911)

.....  
À Bassam, il existe un wharf, depuis 1900, que la colonie a racheté en 1907. Bien outillé, avec ses cinq grues et ses quatre voies Decauville, il suffit<sup>3</sup> et pourra suffire pendant quatre ou cinq ans encore aux exigences du commerce. Passé ce délai, on devra l'agrandir ou le doubler d'un wharf nouveau et il ne paraît pas que les désavantages que présente Bassam et que nous venons d'indiquer — obligation de construire 50 kilomètres de voie ferrée et impossibilité de donner à la ville et aux docks une extension suffisante — puissent légitimer les dépenses que réclameraient ces travaux. En supposant même qu'on se dispensât de la construction de la voie ferrée, l'inconvénient d'exiger des ruptures de charge et de lourds frais de manutention supplémentaires, occasionnés par le transport des marchandises sur la lagune, n'en subsiste pas moins.

.....  
Pierre Pégard.

---

### Exploitation du wharf de Grand-Bassam (*La Dépêche coloniale*, 4 février 1912)

Le dernier courrier de la Côte-d'Ivoire nous a apporté les résultats suivants de l'exploitation du wharf de Grand Bassam, du 1<sup>er</sup> au 31 décembre 1911 :

Les importations ont atteint un tonnage de 1.938 t. 878 et les exportations 2,724 t. 236, ce qui fait un total de 4.663 t. 114.

Les recettes effectuées pendant le mois de décembre 1911 se sont élevées à la somme de 53.696 fr. 08, se décomposant ainsi :

Importations	26.268 30
Exportations	25.554 78
Tickets de passagers	1.873 00

Elles avaient été pendant la période correspondante de 1910 de 61,746 fr. 30 ainsi répartis :

---

<sup>3</sup> Les bénéfices du wharf de Grand Bassam sont en continuelle progression depuis l'époque du rachat : 210.000 francs en 1907, 360.000 en 1908, 414.000 en 1909, 424.000 en 1910. On prévoit 500.000 francs pour 1911 avec un trafic qui dépassera certainement 50.000 tonnes.

Importations	40.915 35
Exportations	20.830 95

soit une différence de 7,049 fr. 22 sur les taxes de marchandises en faveur de 1910, et une augmentation de 1.873 francs sur les taxes de passagers en faveur de 1911.

Le tonnage d'affrètement pendant le mois a atteint à l'importation 2.624 tonnes 200 et à l'exportation 3.064 tonnes 492.

D'autre part, l'excédent des recettes du wharf pendant les onze premiers mois de l'année 1911, sur la partie correspondante de 1910, s'élevait à 141.193 fr. 88, ce qui fait qu'au 31 décembre 1911, le total des recettes, excédent sur 1910, s'élevait à 134.094 fr. 66.

---

Compagnie forestière de l'Afrique française  
Société anonyme au capital de 3.000.000 de fr.  
Siège social, 82, rue Saint-Lazare, Paris  
Statuts déposés chez M<sup>es</sup> Dufour et Mouchet, notaires à Paris  
(*Les Annales coloniales*, 13 février 1912)  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Forestiere\\_Afrique\\_frse.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Forestiere_Afrique_frse.pdf)

.....  
Une usine, avec scierie, établie non loin de la concession et au bord de la lagune, débitera les bois qui seront amenés jusqu'à elle par un Decauville, puis par eau. De là, à peu de frais, les bois débités seront transportés à Grand-Bassam et embarqués pour l'Europe à l'aide d'un wharf très perfectionné, appartenant à la colonie.

.....  
Légendes :  
Bille jetée du wharf à la mer  
Wharf de Grand-Bassam en mer

---

COTE D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1912)

Une commission composée de : MM. le chef du Service des travaux publics, président ; le directeur du Service des voies de pénétration ; le Chef du Service des douanes ; le directeur du wharf de Grand-Bassam ; un délégué de la chambre de commerce de Grand-Bassam ; Blache 4, agent de la Compagnie de navigation des chargeurs réunis ; Cousin, exportateur d'acajou, vient d'être instituée à l'effet d'examiner l'état du wharf de Grand-Bassam et d'arrêter les dispositions à prendre, notamment au point de vue technique, en vue de rendre l'exploitation de cet ouvrage propre à satisfaire normalement à tous les besoins du trafic du port de Grand-Bassam.

---

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

---

<sup>4</sup> Marie-Joseph Blache : agent des Chargeurs réunis. Voir [encadré](#).

Par arrêté de M. le lieutenant-gouverneur Angoulvant, le wharf de Grand-Bassam est détaché du service des travaux publics et constitué en service distinct placé sous l'autorité d'un directeur qui relève du lieutenant-gouverneur.

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1912)

Par arrêté du gouverneur de la Côte-d'Ivoire, les dispositions de la décision du 28 avril 1911, en ce qui concerne le paiement des droits dus au wharf pour embarquement et débarquement de matériel, sont ainsi modifiées ;

À l'embarquement comme au débarquement, le matériel de toute nature, marchandises, billes de bois, etc., ne doit en principe être enlevé qu'après acquittement des droits dus.

Toutefois, en ce qui concerne spécialement les billes de bois, l'embarquement pourra être autorisé, avant liquidation définitive des droits, soit sur présentation préalable d'une caution agréée par l'administration, soit après consignation, entre les mains du préposé du Trésor, d'une somme représentant approximativement la valeur des droits de wharf calculés selon l'essence des bois.

Seules, les maisons de commerce jouissant de crédit en douane ont une tolérance de dix jours pour acquitter les droits.

Passé ce délai, le service de la douane, chargé de l'établissement des bulletins de liquidation doit s'assurer auprès du préposé du Trésor que les sommes dues ont bien été versées, et envoyer immédiatement le relevé des droits non acquittés au bureau des finances chargé des poursuites. Il devra, en même temps, en informer le directeur du wharf.

Ce crédit de dix jours sera supprimé de plein droit à tout commerçant qui, une première fois, ne se serait pas libéré dans les délais réglementaires.

Pour les colis de petite dimension et pour les excédents de bagage des voyageurs, dont les droits sont inférieurs à 5 francs, la taxe pourra être perçue par le service des douanes dans les mêmes conditions que les minuties de douanes et versés tous les 5 jours à la caisse du préposé du Trésor.

---

Le Wharf de Grand-Bassam  
(*La Dépêche coloniale*, 25 février 1913)

Le budget du service local de la Côte-d'Ivoire pour l'exercice 1913, prévoit, en vue des réparations et améliorations qu'il est nécessaire d'effectuer au wharf de Grand-Bassam, un crédit global de 529.045 francs, alors que, sur ce chapitre, les prévisions, en 1912, n'avaient pas dépassé 420.754 francs ; d'où une différence, en plus, de 108.291 francs dont il n'est pas sans intérêt de rechercher l'affectation. On sait, en effet, les plaintes très vives que le commerce à maintes fois fait entendre au sujet de l'état de ce wharf : par suite de sa vétusté, de ses dimensions trop restreintes et de ses indisponibilités fréquentes, il est à peine capable de subvenir aux besoins sans cesse croissants des transactions, résultat du développement économique de la colonie. L'extension des voies ferrées, en favorisant l'essor du commerce, doit avoir pour complément une extension correspondante donnée aux moyens d'embarquement et de débarquement des marchandises, dans les ports de la côte : aussi ne peut-on qu'approuver les crédits qui sont aujourd'hui réclamés par M. le gouverneur Angoulvant

afin de mettre le wharf de Grand-Bassam en mesure de remplir son objet mieux que par le passé.

Ce wharf a constamment besoin de réparations : il est vieux déjà ; il n'a pas été construit dans les conditions de solidité où il aurait dû l'être ; il est exposé aux tempêtes, dont il subit souvent les furieux assauts, d'où de nombreuses avaries. Quand il a été cédé à la colonie, en 1907, il fonctionnait depuis longtemps déjà et il aurait eu besoin d'une remise en état, d'une véritable reconstruction qui n'a jamais été faite. Sans doute aurait-il été préférable d'y affecter, dès cette époque, les sommes importantes qui paraissaient nécessaires : on s'est contenté d'exécuter les réparations indispensables, mais sans plan d'ensemble, au fur et à mesure des besoins immédiats. Une telle manière de procéder a eu des conséquences qu'il était facile de prévoir : les dépenses réelles ont constamment été très supérieures aux prévisions : en 1908, on avait espéré que le wharf ne coûterait au budget de la colonie que 199.000 francs et il en a coûté 370.808 ; en 1909, nous trouvons 290.139 francs dépensés contre 208.000 francs prévus ; en 1910, 361.926 francs contre 239.500 francs ; en 1911, 471.400 francs contre 261.400 francs ; en 1912, 678.324 fr. contre 420.724 francs. En cinq ans, de 1908 à 1912 inclus, le wharf a donc nécessité une dépenses globale de 2.172.598 fr., sur lesquels 843.944 francs de dépenses imprévues, consacrées à des réparations absolument urgentes et qui n'ont pu être couvertes que par des crédits supplémentaires : à un pareil prix, on aurait sans doute eu toute facilité pour donner à cet ouvrage, une fois pour toutes, la solidité qui lui aurait permis de résister aux tempêtes ; et, de plus, on aurait pu le munir de l'outillage accessoire puissant et perfectionné qui lui manque et dont le défaut est cruellement ressenti par le commerce.

Quoi qu'il en soit, la colonie a dû se contenter d'un instrument vétuste, réparé tant bien que mal, et d'un matériel restreint et fatigué. Or le trafic du wharf a augmenté, pendant ces dernières années, dans des proportions considérables : 20.000 tonnes ont été manutentionnées en 1907 ; ce chiffre passait à 39.023 tonnes en 1908, à 16.088 en 1909, à 43.110 en 1910, à 61.482 en 1911, pour atteindre environ 65.000 tonnes en 1912 ; comment s'étonner, dès lors, que des à-coups se soient produits en cours d'exploitation ? Afin de refondre à un tel accroissement des transactions, il aurait fallu un ouvrage de construction récente, pouvant opposer aux assauts des lames un ensemble parfaitement lié, tandis que le commerce n'avait à sa disposition qu'un instrument trop ancien, auquel chaque tempête faisait subir d'importantes dégradations et que rongerait l'oxydation.

Et cette situation devenait sans cesse plus inquiétante : en 1911, elle était arrivée à un tel point de gravité que la colonie se trouvait placée entre deux alternatives : arrêter complètement le service du wharf ou en effectuer la réfection totale ; un raz de marée, en effet, survenait le 15 mai de la même année, qui, après avoir complètement détruit le wharf allemand du Togo, endommageait encore, et très sérieusement cette fois, celui de Grand-Bassam. La demande des crédits supplémentaires nécessaires pour les réparations atteignit le chiffre de 293.000 francs et cette somme n'était pas encore suffisante. De plus, en 1912, la saison des fortes barres fut particulièrement dure, une partie du platelage et de la voie furent arrachées et presque tout le matériel de rade emporté par les lames. De nouveaux crédits étaient indispensables : joints à ceux déjà accordés et à ceux propres à l'exercice 1912, ils ont formé, nous l'avons vu, un total de 678.324 fr.

Ce nouveau sacrifice sera-t-il suffisant pour enlever à la colonie toute inquiétude sur la résistance possible de son wharf ? On peut l'espérer ; mais le wharf lui-même suffira-t-il ? Les chiffres d'exportation, pour 1913, feront vraisemblablement entre 75.900 et 80.000 tonnes, soit 270 tonnes environ par jour ouvrable. L'ouvrage actuel, après qu'on lui aura fait subir les réparations prévues, est en état de faire face à ce trafic, à la condition qu'on développe le matériel et la main-d'œuvre proportionnellement à l'accroissement du tonnage.

D'ailleurs, d'importantes améliorations ont déjà été exécutées : de gros achats de pièces de rechange sont engagés, une voie Decauville s'installe dans les rues de Bassam, le matériel a été convenablement complété, les services de la direction installés dans un immeuble nouveau. Si donc il était enfin procédé à une consolidation sérieuse — on a parlé de confier ce travail à la maison Daydé et Pillé qui offrirait, sous ce rapport, toutes les garanties — on n'aurait plus guère à compter, pour 1913 et pour les années suivantes, qu'avec les seules dépenses propres au trafic : main-d'œuvre, entretien courant et renouvellement du matériel.

Remarquons d'ailleurs que si, de 1908 à 1912 les crédits affectés au wharf de Grand-Bassam ont augmenté dans de fortes proportions, ses recettes se sont également accrues : de 349.529 francs en 1908, elles sont passées à 414.331 francs en 1909 et 423.430 francs en 1910, à 539.790 francs en 1911, année où le commerce des bois a été particulièrement florissant pour atteindre 403,694 francs pendant les huit premiers mois de 1912.

Pour l'exercice 1913, les prévisions de dépenses affectées au wharf de Grand-Bassam ont été fixées, nous l'avons vu, au chiffre de 529.045 francs, supérieur de 108.291 francs aux chiffres du budget de 1912. Les accroissements de crédits concernent les augmentations de personnel et de traitement du personnel actuel de la direction pour 15.113 francs ; les augmentations du personnel de la manutention et du service commercial, rendues nécessaires par le développement du trafic, pour 25.293 francs ; les augmentations normales de salaires du personnel des ateliers pour 6,200 francs ; les augmentations pour 32,500 francs de matières consommables telles que charbon, lubrifiants, étoupe, bois, cordages, ferronnerie, peinture, etc., rendues nécessaires par l'élévation continue du trafic à laquelle les grues, chaloupes à vapeur, baleinières, etc. doivent faire face ; l'achat d'une drague, pour 20.000 francs, qui permettra de rétablir les passages trop fréquemment bouchés par les sables qu'accumulent les courants marins ; l'achèvement d'un hangar sur le débarcadère destiné à abriter les billes d'acajou, pour 21.000 francs ; la construction d'un réservoir d'eau affecté à l'alimentation des grues, pour 3.000 francs ; l'augmentation des frais de voyage du personnel européen de relève et de transport des équipes, pour 6.000 francs. Notons qu'une somme de 30.000 francs a été prévue pour le paiement d'une grue de 10 tonnes dont l'achat a été autorisé en 1912, mais qui ne pourra être livrée et ne sera, par conséquent, payée que dans le courant de 1913.

Tel est l'effort qui va être tenté cette année en faveur du wharf de Grand-Bassam. Souhaitons qu'il mette enfin à la disposition du Commerce l'outil solide et bien aménagé dont il a aujourd'hui un si pressant besoin. Mais, cependant, n'oublions pas que la capacité de trafic de cet ouvrage, construit il y a longtemps pour un transit qui ne devait guère dépasser 30.000 tonnes, est loin d'être indéfinie : même suffisamment bien réparé et remis en état, il ne faut pas espérer que le wharf actuel puisse suffire plus de trois ou quatre années encore. Et il convient d'envisager sans retard la construction d'un wharf moderne, beaucoup plus important, destiné à répondre à l'accroissement très considérable des transactions que provoqueront l'extension progressive donnée au réseau ferré et la mise en valeur de nouvelles régions de la colonie.

F. Jourdier.

---

LE RAPPORT SUR  
L'EMPRUNT DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE  
FRANÇAISE  
(*La Dépêche coloniale*, 31 mars 1913)

.....

Le wharf de Grand-Bassam est archi-usé et sera bientôt inutilisable, il y a unanimité sur ce point. Peut-on construire un port en eau profonde que la colonie souhaite avec raison ? Jusqu'à ces derniers mois, la lamentable aventure de Port-Bouët et l'anéantissement par les vagues du travail un peu hâtif accompli par les ingénieurs permettaient de dire, non. Alors deux solutions avaient été envisagées. Ou conduire le chemin de fer d'Abidjan à Bingerville puis doubler le wharf de Grand-Bassam ; ou jeter à travers la lagune, un pont vers Petit-Bassam, puis créer deux wharfs, l'un pour l'exportation, l'autre pour l'importation. Ces deux moyens de fortune valaient mieux que rien et on allait choisir entre les deux, quand, brusquement, les études de M. Aron semblent démontrer que le port en eau profonde est possible. Que faire ? Le projet d'emprunt prévoit une somme de quatre millions pour les travaux à effectuer et pour continuer les études relatives au port. Nous souhaitons vivement Que MM. Aron et Renaud <sup>5</sup> aient raison, mais souvenons-nous des cinquante millions dépensés déjà par les Anglais pour leur port de Lagos et ne nous engageons qu'à bon escient !

---

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

DISCOURS de M. LE GOUVERNEUR ANGOULVANT

.....  
Quant à notre wharf, je l'ai mis à même, par des sacrifices répétés, de satisfaire aux besoins croissants du commerce. Et son trafic, qui avait été prévu pour 1908 pour 200.000 fr., en a donné 360.000, pour atteindre enfin, en 1912, 602.000 fr. J'apporte ici au commerce l'assurance qu'aucun sacrifice ne sera négligé pour lui donner satisfaction et, hier encore, j'ai obtenu de M. le gouverneur général l'autorisation d'engager une dépense supplémentaire de 100.000 fr. pour agrandir nos magasins et aménager des parcs à billes lagunaires et de terre ferme susceptibles de faire face à tous les besoins du commerce des bois.

---

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 17 juillet 1913)

Le lieutenant-gouverneur de la Côte-d'Ivoire a pris un arrêté constituant un cadre provisoire de pointeurs au wharf de Grand-Bassam.

---

COTE D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 28 octobre 1913)

L'*Officiel* du 30 septembre publie un arrêté réglementant l'ordre d'embarquement des billes, au wharf de Grand-Bassam.

---

---

<sup>5</sup> 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).

À LA Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 12 décembre 1913)

Avant de gagner son nouveau poste au Gabon, M. Guyon vient d'arriver en France par le paquebot *Afrique*.

Avec son affabilité coutumière, ce distingué fonctionnaire a bien voulu donner à notre confrère Diala quelques précisions sur la situation actuelle de la Côte-d'Ivoire, qui ne cesse de progresser.

Voici le résumé de cette conversation :

.....  
M. Guyon nous a annoncé que 600.000 francs de travaux allaient être faits au wharf de Grand-Bassam, ce qui permettra de ne pas limiter l'exportation des bois à l'acajou, mais d'expédier des bois de charpente qu'on trouve en quantité considérable dans la colonie, et dont certaines billes pèsent plus de dix tonnes.

---

Côte-d'Ivoire  
PHARE DE GRAND-BASSAM  
(*La Dépêche coloniale*, 6 mars 1915)

Le phare de Grand-Bassam, nouvellement construit, a été mis en service à partir du 29 janvier 1915. Les caractéristiques du feu sont les suivantes : feu blanc éclair de cinquième ordre à éclats toutes les secondes d'une portée lumineuse de 18 milles plan focal à 32 mètres au-dessus des hautes mers. Ce feu est monté sur une tour cylindrique en maçonnerie située à 1,500 mètres en arrière du débarcadère du wharf et à 250 mètres à l'est de l'axe du wharf.

---

Le Wharf de Grand-Bassam  
(*La Dépêche coloniale*, 29 février 1916)

Le commerce se préoccupe très vivement de l'état dans lequel se trouve en ce moment le wharf de Grand-Bassam. Il est, en effet, à craindre que la passerelle du wharf n'ait plus la solidité nécessaire pour pouvoir résister aux fortes barres du printemps : si elle venait à disparaître — éventualité qui est malheureusement à prévoir —, notre colonie de la Côte-d'Ivoire, voyant se fermer devant elle tout trafic maritime, puisque le wharf de Bassam est le seul appontement qu'elle possède, n'aurait plus aucun moyen d'exporter des produits ni d'importer les marchandises qui lui sont nécessaires : désormais isolée du monde extérieur, c'est son existence même qui se trouverait atteinte.

Il y a si longtemps que la question du wharf de Grand-Bassam préoccupe l'opinion coloniale qu'on doit se demander comment et pourquoi un élément aussi capital de l'outillage économique de la colonie a pu être négligé au point que se présente aujourd'hui le risque de sa disparition devant l'assaut des prochaines tempêtes. À différentes reprises — nous l'avons maintes fois signalé — M. Angoulvant, dont on ne peut, en cette circonstance comme en tant d'autres, qu'apprécier l'esprit d'initiative et de décision, a signalé l'intérêt et l'urgence des réparations et des améliorations à apporter au wharf. Des commissions ont été nommées, des missions ont été organisées pour étudier la question : un premier projet, dû au commandant Thomasset, qui date de 1913 et qu'on aurait pu peut-être mettre de suite à exécution, a été remanié par



M. l'ingénieur Aron qui remit son projet définitif en juin 1914. Puis, la guerre est survenue et les choses sont restées en l'état ; le wharf n'a pas été agrandi comme on l'avait proposé et comme il le fallait pour répondre à l'augmentation de trafic résultant de l'extension du réseau ferré de la colonie ; les consolidations indispensables n'ont même pas été faites ; on s'est contenté de quelques réparations de détail, alors qu'une réfection totale aurait été nécessaire. Et aujourd'hui, le tout risque de s'en aller au fond de l'eau à la première occasion.

La barre de Bassam ne saurait malheureusement tenir compte des hésitations — légitimes, nous le souhaitons — qui ont fait différer jusqu'à présent l'exécution de travaux que l'administration locale déclarait urgents en 1913. Nous sommes persuadés qu'aujourd'hui, devant l'imminence du péril, les services intéressés du gouvernement général sauront prendre les décisions qui s'imposent... avant qu'il soit trop tard.

M.L.

---

Le Wharf de Grand-Bassam  
(*La Dépêche coloniale*, 26 mai 1916)

Nous avons déjà signalé <sup>6</sup> les graves préoccupations que cause le wharf de Grand-Bassam. Cet ouvrage, qui constitue la seule porte de sortie de la colonie vers l'extérieur, n'a pas été réparé en temps utile : il se trouve aujourd'hui dans un état déplorable et il est malheureusement à craindre qu'il ne puisse résister longtemps encore aux intempéries.

Des mesures doivent être prises le plus tôt possible. Un ingénieur, appartenant à la société qui a construit le wharf, vient d'aller à la Côte-d'Ivoire pour se rendre compte, sur place, de ce qui peut être fait. Il estime la situation du wharf trop critique pour qu'on lui rende jamais la solidité nécessaire. Tout au plus, peut-on le réparer et espérer prolonger son existence d'un an ou deux ; mais il ne saurait être question d'une réfection totale, dont le coût serait hors de proportions avec le résultat.

Comme la création du port en eau profonde, que la colonie a obtenue sur les fonds du dernier emprunt, demandera beaucoup de temps et se trouve, pour diverses raisons, remise à un avenir plus ou moins lointain, comme, d'autre part, on ne peut pas risquer de voir la colonie sans wharf, voici la solution qui, d'accord avec le constructeur, a été adoptée par le gouvernement local : on consoliderait tant bien que mal le wharf et on en construirait, sans retard, un nouveau.

Le nouveau wharf aurait son point de départ, sur la côte, à côté du wharf actuel, mais il serait un peu plus incliné vers le sud-ouest. Il serait long de 271 mètres tandis que le wharf actuel n'a que 227 mètres : sa plate-forme terminale se trouverait à 5 m. 50 au-dessus du niveau des plus hautes mers, il serait muni de 8 grues — 6 de 5 tonnes et 2 de 3 tonnes — et d'un appareil de levage pouvant soulever 15 tonnes. Sa construction exigerait environ deux ans et une dépense de 2 millions.

Cette solution est la seule possible. Sans doute aurait-il été préférable de ne dépenser que 400.000 francs, à consolider et à agrandir le wharf, comme M. Angoulvant l'avait proposé dès 1909. Mais les missions, rapports, contre-rapports, enquêtes, contre-enquêtes, etc., auxquels a été soumis l'infortuné wharf de Grand-Bassam ne sont point permis. C'est fort regrettable. Seulement aujourd'hui, le temps presse : il ne faut pas recommencer à tergiverser, à discuter... et à attendre que le wharf soit définitivement au fond de l'eau pour se préoccuper de le remplacer.

Un projet a été préparé par l'administration locale : nous sommes persuadés que les bureaux du gouvernement général auront à cœur de le transmettre le plus rapidement

---

<sup>6</sup> Voir la *Dépêche coloniale* du 29 février 1916.

possible à l'examen et à l'approbation du ministre de telle façon que le constructeur puisse se mettre dès à présent en mesure de commencer ses travaux aussitôt la fin des hostilités.

Jean Le Breil.

---

La Côte-d'Ivoire  
par Albert PEYRONNET,  
sénateur de l'Allier.  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> juillet 1916)

.....  
Le wharf de Grand-Bassam, qui a produit depuis son installation 602.000 francs de recettes, montre de quelle utilité fut la construction et l'amélioration de cette première voie de pénétration.

.....  
NOS TERRITOIRES DE L'A. O. F.

---

LA Côte-d'Ivoire

---

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

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

.....  
E. Chapé

---

Le Wharf de Grand-Bassam  
(*La Dépêche coloniale*, 12 décembre 1920)

Les recettes douanières à la Côte-d'Ivoire. — Pour les huit premiers mois de 1920, les recettes douanières accusent une augmentation très sensible par rapport à la période correspondante de 1919. En janvier, la progression atteint 112.970 fr. ; en février, 108.600 fr. ; en mars, 223.519 fr. ; en avril, 93.206 fr. ; en mai, 12.878 fr. ; en juin, 4.438 fr. ; en juillet, 69.988 fr. ; en août, 401.056 fr. Au total : 1.026.659 fr. d'augmentation.

Les différences d'un mois à l'autre doivent être mises sur le compte de l'irrégularité des services de transport ; le mauvais état du wharf de Grand-Bassam y est aussi pour quelque chose, car en mai et juin, la barre est d'un abord assez difficile et les navires ont peine à effectuer leurs opérations.

---

## CÔTE-D'IVOIRE

---

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

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

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

---

## SECOND WHARF

Le nouveau wharf de Grand-Bassam  
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1921)

Les travaux du second wharf de Grand-Bassam viennent d'être commencés. Ils vont être activement poussés par les adjudicataires, MM. Daydé et Pillé, dont la compétence hors de pair est bien connue.

Cet ouvrage est destiné à permettre de faire face au trafic considérable dû à l'augmentation continuelle de l'exportation des bois, ainsi qu'au transit des marchandises de la Haute-Volta.

Quelques chiffres indiqueront parfaitement l'accroissement continu du tonnage manutentionné par le wharf actuel :

1918	44.077 tonnes
1919	66.771
1920	77.670

Le tonnage escompté pour cette année approchera de cent mille tonnes.

Les caractéristiques du nouveau wharf sont les suivantes :

Sa longueur totale est de 272 mètres, alors que celle de l'ancien n'était que de 226 mètres.

La hauteur sera de 5 m. 50 au-dessus de la mer, mettant ainsi le tablier à l'abri des vagues.

Cet ouvrage est constitué par une passerelle longue de 198 mètres, large de 7 m. 20 et par un débarcadère long de 74 mètres, large de 20 mètres. Les manutentions se feront par huit grues de 5 tonnes et 2 de 15 tonnes.

L'enrochement du nouveau wharf est fait au début de l'ancien et les deux ouvrages font entre eux un angle de 20°.

Cette disposition judicieuse permettra d'utiliser toutes les installations déjà faites pour l'ancien wharf et notamment les voies Decauville allant à l'appontement lagunaire.

La colonie fournira le platelage en bois du pays débité par les scieries de la Colonie.

Le prix de revient est estimé à 2.760.000.

La Côte-d'Ivoire va être, enfin, pourvue d'un instrument réclamé par le commerce local depuis bientôt dix ans, et qui permettra à la Colonie de continuer sans arrêt son brillant développement économique.

---

Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 5 avril 1921)

Wharf de Grand-Bassam. — Il a été manutentionné, en 1920, 77.610 tonnes de marchandises au wharf de Grand-Bassam, dont 24.346 à l'importation et 53.264 à l'exportation. Les recettes se sont élevées à 990.508 fr.

---

Amélioration du wharf de Grand-Bassam (Côte-d'Ivoire)  
(*La Dépêche coloniale*, 9 et 10 août 1921)

Au rang de deuxième urgence se place la remise en état du wharf de Grand-Bassam. Cette rade foraine, ainsi que le montrent les renseignements numériques ci-après <sup>7</sup>, voyait avant la guerre son trafic déjà important augmenter d'année en année. La guerre lui a porté un énorme préjudice.

Années	LONG COURS		CABOTAGE	
	Nav. entrés	Tonnage	Nav. entrés	Tonnage
1910	308	672.087	—	—
1911	340	771.455	—	—
1912	336	798.763	—	—
1913	355	869.031	—	—
1914	294	716.905	—	—
1915	168	418.205	—	—
1916	106	366.185	70	158.184
1917	51	128.798	45	80.963
1918	67	149.599	34	84.707
1919	88	289.772	41	100.754

La situation de la rade de Grand-Bassam se rétablit progressivement. Il faut la mettre en état de satisfaire au trafic qui va augmenter de plus en plus par suite de la mise en valeur de la colonie et du développement des exploitations forestières ; il est nécessaire de construire de nouveaux magasins d'importation, un hangar pour les bois, un pont roulant et tout le matériel d'outillage permettant de faire rendre au wharf son maximum de travail utile.

Un nouveau wharf est en construction. Lorsqu'il sera terminé, l'ancien sera plus spécialement affecté au transbordement des bois.

#### Un projet intéressant pour la Côte d'Ivoire

Organisation possible d'un service de transport entre  
la lagune Ebrié et la rade foraine de Grand-Bassam  
(*Annales coloniales*, 12 novembre 1921)

Tout récemment a eu lieu, à l'Agence économique du Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, sous la présidence de M. Ficatier, inspecteur général des Ponts et Chaussées, détaché au service des Travaux publics de l'A.-O. F., une réunion des représentants des principales firmes, commerce et industrie forestière, établies en Côte d'Ivoire.

Le but de cette réunion était de discuter la possibilité d'utilisation de l'embouchure du canal pour l'organisation d'un service de transport entre la lagune Ebrié et la rade foraine de Bassam et d'entendre un exposé d'un ingénieur naval belge, le capitaine au

<sup>7</sup> Renseignements fournis par l'Agence générale des colonies.

long cours Legrand, qui a conçu un bateau spécialement construit pour franchir la barre et se mouvoir dans un chenal de faible profondeur.

On sait, en effet, que la Côte d'Ivoire ne dispose d'aucun port, naturel, ou artificiel, que l'entrée des rivières est impossible aux navires de haute mer, en raison de l'insuffisance des fonds et que la barre, très forte dans ces parages du golfe de Guinée, rend dangereuses les opérations de transbordement par chaloupes des passagers et des marchandises à débarquer ou à embarquer, les navires ne pouvant mouiller, en raison de cette barre, qu'à une distance minima de 500 mètres de la côte, mais qui varie en fait de 800 à 1.500 mètres.

Combien de chaloupes chargées ou non, chavirent chaque année en traversant la barre ! Combien d'accidents de personnes à déplorer malgré l'habileté des marins indigènes, les « kroomen », qui manient les embarcations !

À Grand-Bassam, qui est le centre commercial le plus important, au débouché de la lagune Ebrié. et du fleuve Comoë, on a atténué considérablement les risques de ces opérations de transbordement en construisant un wharf, qui est fait d'un tablier de pont reposant sur des pylônes métalliques, qui s'avance dans la mer, au delà de la zone où déferlent les rouleaux de la barre. Marchandises et passagers sont conduits à l'extrémité de cette jetée, puis descendus par des grues à vapeur dans des chaloupes faisant la navette entre le wharf et les bateaux ancrés dans la rade foraine. Ce wharf, construit il y a plus de vingt ans, a rendu d'incontestables services ; il menace d'être bientôt hors d'usage, malgré les réparations constantes dont il est l'objet. Il ne répond plus depuis longtemps aux nécessités économiques de la colonie mais l'administration locale a dû attendre la fin de la guerre pour faire entreprendre à côté du premier la construction d'un deuxième wharf plus puissamment outillé, construction qui est actuellement en cours. Un troisième est envisagé à Vidri [Vridi], dans le voisinage d'Abidjan.

Quelques progrès que constituent ces wharfs, ils n'en restent pas moins des instruments précaires. Ils n'ont qu'une capacité de trafic limitée et sont débordés dès qu'il y a plusieurs bateaux en rade désireux de laisser ou de prendre du fret. Si la barre est très forte, et cela arrive malheureusement assez souvent, ils doivent suspendre complètement leurs opérations. Et alors, les bateaux, obligés de séjourner en rade beaucoup plus qu'ils ne devraient, font payer aux chargeurs des surtaxes ruineuses, tarifient leur fret excessivement cher.

L'usage des wharfs est, d'autre part, coûteux ; il exige enfin de multiples manipulations des marchandises et rend en fait impossible l'exportation de certains produits dont la colonie pourrait fournir des quantités presque illimitées.

Nous n'en citerons que deux : la banane, qu'on peut cultiver à la Côte d'Ivoire sur une très grande échelle et les bois de charpente et de traverses de chemin de fer, sciés ou en billes, que l'on ne pourra exporter en France que si leur prix de revient leur permet de concurrencer (ce n'est pas le cas actuellement) les bois importés du Nord ou de l'Europe centrale <sup>8</sup>.

La Côte d'Ivoire nous offre dans son ensemble des possibilités merveilleuses. Toutes les cultures riches, palmier à huile, cocotier, cacaoyer, caféier, cotonnier peuvent y être entreprises avec succès. Mais tout dans ce pays est entièrement subordonné aux conditions de transport dans l'intérieur et d'évacuation par mer. Un port en eau calme où pourraient être chargés rapidement, sans risques et avec le minimum de frais, les bois et produits divers que peut fournir le sol de la colonie, ferait de la Côte d'Ivoire, en quelques années, une des contrées les plus riches du monde, pour peu que

---

<sup>8</sup> Nous ne parlerons pas de la pâte à papier, dont la fabrication à la colonie, semble également subordonnée aux conditions d'embarquement et de prix de transport.

l'Administration réussit à attirer des colons européens et à fixer dans la zone forestière une main-d'œuvre indigène immigrée des régions situées plus au nord <sup>9</sup>.

Ce port, on ne peut prévoir quand elle l'aura. La construction en est réalisable, quoique délicate ; elle entraînerait toutefois, au prix où sont actuellement les matériaux de toutes sortes, une dépense de 80 à 100 millions que ni la colonie, ni le Gouvernement général, sur des fonds d'emprunt, ne peuvent engager pour le moment. Le trafic exportation et importation, qui ne dépasse guère 80.000 tonnes annuellement ne justifie pas de telles dépenses. Va-t-il prendre rapidement un développement en rapport avec l'augmentation de capacité de travail des nouveaux wharfs ? C'est ce qu'on ne peut prévoir. On tourne, en effet, dans un cercle vicieux : on ne peut faire de port parce que le trafic ne justifie pas un ouvrage de cette importance et le trafic, paralysé par les difficultés d'embarquement, par la cherté des frets, reste stationnaire, alors qu'il pourrait être décuplé en peu de temps, si l'on pouvait mettre le pays en valeur, tirer parti des richesses considérables qu'il renferme.

Sortir de ce dilemme n'est pas facile.

Il faudrait trouver une solution intermédiaire et, précisément, entre les wharfs, dont l'emploi est coûteux et un port dont la construction ne peut être envisagée pour l'instant, M. Ficatier espère employer un moyen terme : utiliser l'embouchure du Comoë pour des bateaux de faible tirant d'eau transbordant les marchandises de la lagune aux navires en rade et vice versa. La faiblesse et l'instabilité des fonds à l'embouchure, les déplacements fréquents du chenal, l'action de la barre à l'entrée du fleuve, rendent l'opération excessivement délicate. M. Ficatier ne la considère cependant pas comme impossible. Les observations recueillies à ce sujet par M. Marcadet, ex-officier de marine, administrateur en chef des colonies, observations qui ne portent malheureusement que sur un laps de temps trop court et qui devront être complétées, laissent présumer que sauf dans les périodes de fin de saison sèche, où la lagune est exceptionnellement basse, le chenal a une profondeur minima de 1 m. 50 et moyenne de 2 mètres à 2 m. 50. Le maximum atteint 6 mètres environ. Le balisage une fois effectué et les sondages opérés régulièrement, M. Ficatier considère comme possible de faire passer dans ce chenal à marée haute, un bateau calant, à pleine charge, de 1 m. 50 à 2 mètres.

M. le capitaine au long cours Legrand, qui a fait plusieurs voyages sur la côte d'Afrique et a pris, à Bassam notamment, des chargements de bois, est tout à fait affirmatif en ce qui concerne cette possibilité. Bien plus, comme je l'écrivais plus haut, il a conçu un bateau d'un type spécial, dont il a soumis les plans aux personnes présentes à la réunion et qui, d'après lui, se jouerait, de toutes les difficultés. Les caractéristiques principales en sont les suivantes :

- 1° Tirant d'eau, 1 m. 80 maximum en pleine charge, type, large et très léger ;
- 2° Capacité : 250 tonnes environ ;
- 3° Type submersible, pour traverser la barre avec le minimum de risques ;
- 4° Flanc arrondi pour permettre l'accostage des bateaux en rade ;
- 5° Outillage perfectionné, permettant le chargement et le déchargement rapides ;
- 6° Hélice sous voûte dans la partie médiane du bateau.

M. Legrand, qui a donné de nombreux détails sur la construction, l'aménagement et le fonctionnement de son bateau, déclare que ce dernier offrira toutes les garanties possibles de sécurité et pourra travailler par tous les temps pourvu que le chenal ait une moyenne de profondeur de 1 m. 50. Deux voyages par jour pourraient être effectués dans chaque sens, permettant de conduire à bord des navires en rade 500 tonnes de

---

<sup>9</sup> Nous savons que l'actif gouverneur de la Colonie, M. Antonetti, s'efforce d'obtenir des résultats à cet égard.

produits divers, indépendamment des radeaux de bois en billes pouvant être remorqués, et de débarquer un tonnage correspondant. Mais ce serait là un maximum de rendement et, dans la pratique, M. Legrand, qui tient compte de ce que le wharf continuera à fonctionner et, surtout, de l'irrégularité des opérations de chargement et de déchargement. ne table, pour équilibrer largement le budget, de l'affaire, que sur une moyenne de 300 tonnes au total, pendant 250 jours par an, soit sur un trafic annuel de 75.000 tonnes. C'est un tonnage qu'il compte obtenir rapidement de la seule augmentation des exportations due à l'abaissement des frais d'embarquement et des tarifs de fret résultant du fonctionnement de son bateau. Il prévoit qu'au bout d'une année, un et sans doute deux autres bateaux semblables seront nécessaires pour répondre au développement des exportations et, dans une mesure moins grande, mais néanmoins appréciable, à celui des importations.

Commerçants et exploitants forestiers présents à la réunion ont été d'accord pour reconnaître que les prévisions exposées par M. le capitaine Legrand n'ont rien de trop optimiste.

Très touchés par la crise commerciale qui sévit depuis plus d'une année, ils n'ont paru disposés cependant à faire immédiatement, et à eux seuls, les frais de l'expérience, le fonctionnement du service laissant envisager des difficultés assez sérieuses. Nous ne les contredirons point et nous-même estimons qu'un complément d'études est indispensable. Si, par la suite, l'entreprise paraît viable, nous voulons supposer qu'ils n'hésiteront point, tellement la question est grosse d'importance pour eux.

Le rôle de l'administration en cette affaire ne peut être que de faciliter le plus possible cette organisation, sans intervenir financièrement, la construction et le fonctionnement des wharfs, qui resteront comme instruments régulateurs, constituant une charge déjà assez considérable pour elle.

La question est à suivre.

Ernest Haudos,  
député de la Marne,  
président de la commission des Douanes.

---

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

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

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

.....

---

À travers l'A.O.F.

EN CÔTE D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1922)



Le « Rovato » touchant pour la première fois Bassam, son état-major, prudemment, l'a fait mouiller à un bon mille de la côte aux brisants menaçants... et cela nous a valu une nuit de parfaite insomnie, dans un « roulis-roulis », qui n'avait rien de berceur !

Dès la pointe du jour, nous braquons nos jumelles sur le wharf lointain d'où partira le *boat* qui nous est destiné... Rien ne bouge... Quelques toits, au-delà d'une bande de sable que le soleil dore, émergent d'un fouillis de verdure. le pays est plat... Il commence à faire tiède... On fait signe au « Rovato » d'approcher un peu ; nous obéissons ; au même instant se dirige vers nous une pétrolette, remorquant un *boat* où se trouvent plusieurs Européens, parmi lesquels je reconnais bientôt Clément, délégué de la Côte d'Ivoire, Mondon\*, administrateur-maire de Bassam, un ex-Soudanais. Ces messieurs sont installés dans un large panier où nous prendrons place tout à l'heure pour être hissés sur le wharf... La houle est très forte... Le *boat* est solidement arrimé aux flancs du « Rovato ». on y descend les bagages, un à un, à l'aide d'une corde. secondes angoissantes ! ! ! Si les précieuses archives de la Mission allaient sombrer ?... Viva Italia !... Aucun accident ne se produit !...

Nous prenons congé de nos hôtes et sautons dans l'embarcation ; on me présente M. Cosandey, vice-président de la chambre de commerce, qui, très aimablement, s'est porté à ma rencontre. Il m'apprend aussitôt que son président, M. Barthe, est absent.

En route ! Notre pétrolette, qui, notez bien, appartient à un cargo anglais en rade, nous mène vite au wharf... Nous sommes aussitôt agrippés, enlevés, par une bonne petite grue qui nous dépose délicatement sur le pont.

.....  
Grand-Bassam, le 16 janvier 1922.

Georges Barthélemy,  
député du Pas-de-Calais,  
délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta  
au Conseil supérieur des colonies

---

#### À la Côte-d'Ivoire

Quelques desiderata du commerce  
(*La Dépêche coloniale*, 23 mars 1922)

.....  
Le wharf [lagunaire] de Bassam est insuffisamment outillé. Exemple : il y a six mois, il y avait trois ou quatre grosses billes de bois à charger. Le directeur du wharf a dit que les grues n'étaient pas assez puissantes pour pouvoir les soulever. Ces billes se trouvaient dans l'eau de la lagune ; et ce n'est que quand elles ont été rongées par les tarêts que les grues ont pu les soulever.

---

COTE D'IVOIRE  
La vie économique  
(*Les Annales coloniales*, 7 avril 1922)  
(*La Dépêche coloniale*, 14 avril 1922)

La construction du nouveau wharf de Grand-Bassam est poursuivie par les établissements Daydé qui en ont été chargés, et le débarcadère est actuellement au montage. Son achèvement peut être escompté pour le mois de juin prochain.

L'installation de l'équipement, dont les appareils sont en construction, sera commencée vers le mois de juillet, et la mise en service pourra avoir lieu quelques semaines après.

Les caractéristiques de l'ouvrage seront :

Débarcadère de 74 mètres de longueur, sur 20 mètres de largeur à 7 m. 28 au-dessus de zéro des basses mers alors que l'ancien wharf était à la cote 5 m. 78 relié à la plage par une passerelle de 274 mètres sur 7 m. 18 entre garde corps. Le débarcadère se trouve ainsi d'environ 45 mètres plus large que celui de l'ancien wharf et par suite plus en dehors des brisants.

Voies de service sur la passerelle : 2.

Voies de service des grues et d'évacuation sur le débarcadère : 8.

Appareils de levage : 6 grues de 5 tonnes, 2 grues de 10 tonnes, en bout du débarcadère un plan incliné pour immersion des billes.

Ainsi disposé et équipé, avec un matériel de rade comprenant deux chaloupes à vapeur pour remorquage des baleinières, on peut estimer à plus de 500 tonnes son rendement moyen journalier.

L'ancien wharf remis en état ainsi que les appareils dont il est équipé, viendra encore augmenter ce tonnage, surtout employé au trafic des bois, il permettra de porter la puissance moyenne du port de Grand-Bassam à plus de 500 tonnes par jour.

---

## CÔTE-D'IVOIRE

La vie économique  
(*Les Annales coloniales*, 23 mai 1922)

Par arrêté du lieutenant-gouverneur, le marché de gré à gré souscrit par la Société anonyme des [Établissements d'Hubert](#) à Abidjan pour fourniture de bois destinés au platelage du nouveau wharf à Grand-Bassam est résilié. Les bois qui ont déjà été livrés par le fournisseur et qui n'ont pu être utilisés au platelage du wharf en raison de leurs défauts de sciage seront conservés par l'Administration au prix net de 240 francs le mètre cube fixé par l'article 5 du marché.

---

Pour le wharf de Grand Bassam  
(*Les Annales coloniales*, 13 juillet 1922)

Notre excellent collaborateur et ami Georges Barthélémy a reçu la lettre suivante :

Paris, le 7 juillet 1922.

Monsieur le député et cher collègue,

Par lettre du 24 juin 1922, vous avez bien voulu me signaler l'urgence qui s'impose à remédier à la situation dans laquelle se trouvent les exploitants forestiers par suite du mauvais état actuel du wharf de Grand-Bassam.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la question n'a pas échappé au Gouverneur de la Colonie qui a demandé que le personnel de la maison Daydé, codirecteur du nouveau wharf, fût mis à la disposition pour réparer l'ancien wharf avec les matériaux existants en magasin.

M. Daydé, pressenti à ce sujet, a immédiatement donné par câble des instructions dans ce sens.

Le Gouverneur de la Colonie a été avisé par câblogramme du 13 juin dernier.  
Veuillez agréer, Monsieur le député et cher collègue, les assurances de ma haute considération.

Le Ministre des Colonies,  
P. le Ministre et P. O.  
Le directeur de l'Agence générale des Colonies  
Signé : PONSINET.

---

Côte-d'Ivoire  
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1922)

Le trafic du wharf de Grand-Bassam pour le mois de mars 1922 fut le suivant :  
Vingt-trois bateaux ont touché le port de Grand-Bassam, quatorze venaient du Nord (six français, trois anglais, un américain, un danois, un hollandais, deux allemands) ont débarqué à Grand-Bassam des marchandises diverses, denrées alimentaires, matériaux de construction, tissus, formant un total de 2.340 tonnes. Les bateaux se dirigeant en Europe et en Amérique (deux français, trois anglais, un américain, un danois) ont chargé des produits du cru de la colonie (huile de palme et amandes de palme, cacao bois en grumes, bois équarris, bois débités), au total 1.011 tonnes.

Le trafic du canal des Lagunes (du 1<sup>er</sup> janvier au 23 avril 1922) fut de 431 pirogues, ayant transporté 575 tonnes de marchandises et 139 passagers ont franchi, pendant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 23 avril, le canal des lagunes dont l'achèvement à 20 mètres de largeur sera bientôt, un fait accompli et permettra le passage de chalands et vapeurs d'un certain tonnage.

---

Le wharf de Grand-Bassam  
(*Les Annales coloniales*, 16 septembre 1922)

Notre ami G. Barthélémy a reçu la lettre ci-dessous du Ministre des Colonies :

Paris, le 1<sup>er</sup> septembre 1922.

Monsieur le député et cher collègue,

Par lettre du 24 juin dernier, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation faite aux exploitants forestiers de la Côte-d'Ivoire par suite de l'état de vétusté de l'ancien wharf de Grand Bassam et de l'impossibilité d'utiliser le nouveau wharf, celui-ci n'étant pas encore terminé.

M. le gouverneur général de l'A. O. F., à qui j'avais fait part de votre lettre, vient de me faire connaître qu'avant son départ de Dakar, il avait donné des instructions pour que les réparations du wharf fussent exécutées d'urgence. Il ajoute que, d'après des renseignements que lui a transmis son intérimaire, des travaux ont été entrepris avec le concours du personnel de la maison Daydé et Pillé, en utilisant le matériel de rechange que possède la colonie.

Veuillez agréer, Monsieur le député et cher collègue, l'assurance de ma haute considération.

---

À la chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire  
(*Les Annales coloniales*, 12 octobre 1922)



Au cours d'une récente séance de la chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire, M. Cosandey s'est plaint de la diminution importante des Kroomen (employés spécialement aux opérations de chargement et de déchargement des navires sur la barre et au wharf de Grand-Bassam).

M. [Louis] Barthe a demandé qu'on réserve les quelques Kroomen qui restent pour le wharf ou les passages de barre et uniquement pour les compagnies de navigation françaises.

C'est l'abus de l'alcool qui a décimé cette race autrefois très vigoureuse et très prolifique.

.....

---

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

.....

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

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1923)

Sont désignés pour faire partie du comité consultatif du wharf de Grand-Bassam :  
MM. Vizioz, exploitant forestier à Grand-Bassam ; Duret, agent principal de la Compagnie des Chargeurs Réunis à Grand-Bassam.

---

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

L'ancien wharf de Grand-Bassam, en Côte-d'Ivoire, a été détruit le 19 août par une série de fortes barres. Cet accident est dû à l'avancement du rivage vers la mer par suite des apports de sable. La barre recule et déferle non à travers les madriers largement écartés de l'étroite passerelle, mais sous la plate-forme. Le Comoé amène de grosses quantités de sable. Ce sable, pris par la barre, s'est déposé le long du littoral et a « engraisé » la plage. Il y a là un phénomène depuis longtemps observé.

Durant les années sèches, les apports de sable sont insuffisants et la mer ronge le littoral. Les pieux du wharf sont déchaussés, ce qui compromet la solidité de l'ouvrage, l'enracinement du wharf se trouve coupé de la terre.

Dans les années pluvieuses, au contraire, les apports de sable sont considérables, la mer recule, mais, en même temps, le rouleau de la barre qui se formait sous l'étroite passerelle du wharf a tendance à se former sous le débarcadère plus large, et dont le platelage est presque jointif. La mer rencontrant un obstacle se brise avec force et risque de tout emporter.

C'est ce qui s'est passé le 19 août à Grand-Bassam. Après trois jours de mauvaise mer, une barre d'une violence extrême assaillit le wharf. Les rouleaux, déferlant en trois volutes successives, arrachèrent littéralement la plate-forme du fond de la mer et la culbutèrent avec tout le matériel qui se trouvait dessus, grues, baleinières, etc. La longueur totale enlevée du bout du wharf est de 90 mètres.

Cette même barre secouait si rudement le débarcadère du nouveau wharf, pourtant plus haut de 1 m. 50 et plus long de 50 mètres, que des wagonnets chargés de billes pesant plusieurs tonnes étaient culbutés.

Le vieux wharf de Bassam avait été construit en 1900. Il a rendu, durant vingt-trois ans, les plus grands services, mais son état de vétusté le rendait impropre à assurer plus longtemps les services que l'on attendait de lui. Il faut se féliciter qu'un wharf neuf, dont la mise en service était à peine terminée quinze jours avant l'accident, ait été construit grâce à la persévérance déployée par le gouverneur Antonetti.

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.

---

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

Le 19 août au matin, le vieux wharf de Grand-Bassam a été détruit par une tempête. Cette catastrophe était redoutée depuis quelques semaines déjà par les services compétents et si aucune précaution n'avait pu être prise, c'est que l'on se heurtait à des forces naturelles d'une particulière ampleur et vis-à-vis desquelles aucun palliatif ne pouvait servir.

.....  
Tout espoir de sauver le matériel doit être abandonné. Peut-être sera-t-il possible de retrouver les baleinières mais les grues sont trop lourdes pour être sorties de l'eau.

Quant à l'ouvrage lui-même, il est irréparable.

Le nouveau wharf venait d'être mis en service quinze jours seulement avant la catastrophe. C'est dire à quel point la vie économique de la colonie a été menacée.

\*  
\* \*

Cet accident est d'autant plus regrettable que la colonie continue son essor. Le montant total du commerce de la Côte-d'Ivoire s'est élevé à 10.471.559 en juillet 1923 contre 5.331.900 francs en 1922.

---

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

L'exploitation de l'ancien wharf de Bassam, durant les dernières années a donné les chiffres suivantes :

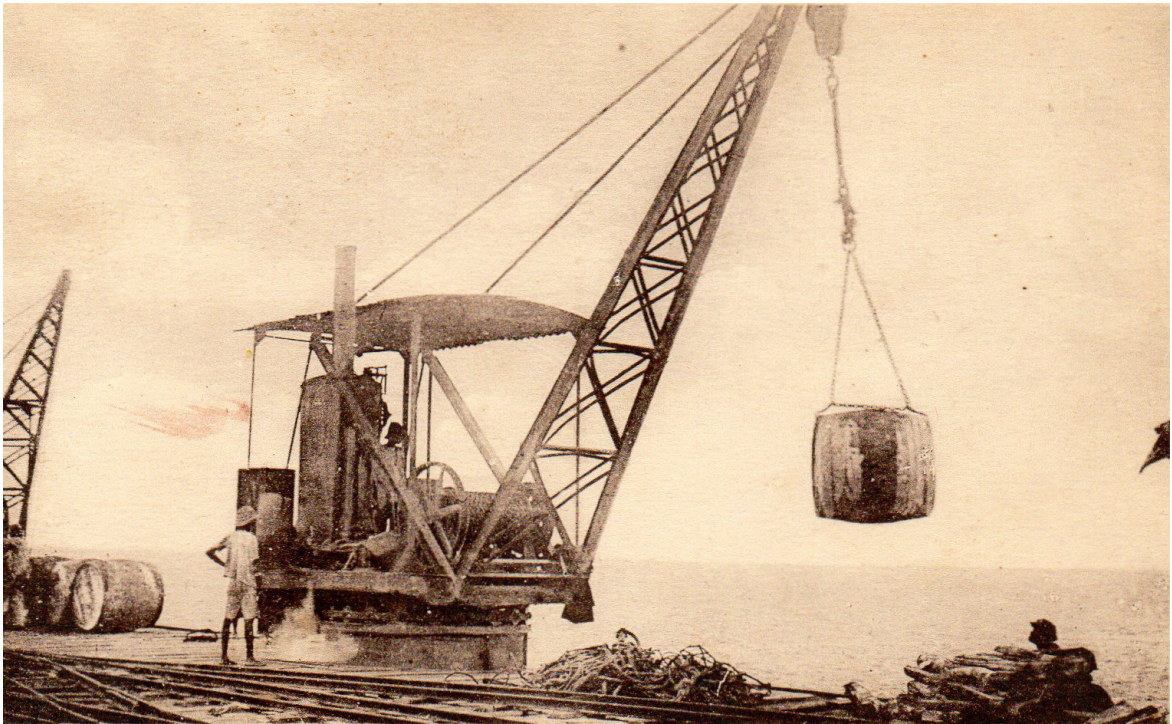
Tonnage manutentionné :

Importation : 1919, 17.030 tonnes ; 1920, 24.346 tonnes ; 1921, 18.968 tonnes ; 1922, 20.403 tonnes ; 1923, 14.706 tonnes.

Exportation : 1919, 48.741 tonnes ; 1920, 53.364 tonnes ; 1921, 36689 tonnes ; 1922, 52.075 tonnes ; 1923, 37.307 tonnes.

Recettes toutes : 1919, 782.001 fr. 55 ; 1920, 990.508 fr. 85 ; 1921, 784.641 fr. 16 ; 1.171.300 fr. 28 ; 1923, 943.134 fr. 45.

---



Embarquement des ponçons d'huile par les grues du wharf (Cliché Henri Delafosse)



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

.....  
L'outillage économique dont dispose la Colonie, bien qu'encore très incomplet, a été amélioré très sérieusement au cours de ces dernières années. Le vieux wharf de Grand-Bassam a été remplacé par un autre plus puissant ; un canal de 17 kilomètres a été percé, pour relier la lagune Ebrié au fleuve Bandama et à la lagune de Lahou (ce canal, dont la profondeur est de 2 m. 40 et la largeur de 18 mètres, largeur qui va être portée à 22 mètres, permet la circulation de vapeurs et chalands, ainsi que de drômes de bois en billes, entre Grand-Lahou et Grand-Bassam) [...].

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

.....

---

AU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'A. O. F.  
M. Jules Carde expose la situation  
(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1925)

Travaux publics

.....  
De nos trois colonies côtières du Sud : la Guinée, la Côte-d'Ivoire et le Dahomey, la première est seule dotée d'un port naturel qui doit être amélioré ; les deux dernières n'en possèdent pas. La vie économique de ces deux possessions est donc intimement liée à l'existence et au fonctionnement du wharf qui a été établi dans chacune d'elles ; qu'un phénomène marin violent, comme il s'en produit sur la côte du golfe de Guinée, survienne, détruisant ou endommageant ces ouvrages et ces colonies se trouvent privées de leur unique débouché.

.....  
C'est pour ces raisons, tout à fait impérieuses, qu'en 1926, une somme de 4 millions 250.000 francs à titre de premier crédit, est prévue pour la construction d'un deuxième appontement à la Côte-d'Ivoire, amorce des travaux qui permettront d'établir la jonction d'Abidjan à la mer pour le chemin de fer ; 1.300.000 francs pour l'amélioration du wharf de Cotonou, 300.000 francs pour la construction d'un phare dans cette localité et 13.520.000 francs pour le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.

---

Côte-d'Ivoire  
(*Les Annales coloniales*, 19 avril 1926)

Wharf. — M. Cardin, capitaine au long cours, a été nommé directeur du wharf de Grand-Bassam.

---

Wharf de Bassam  
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1926)

Le trafic de la navigation au long cours en mars 1926 a été supérieur à celui de mars 1925, tant pour l'importation que pour l'exportation. 25 bateaux venant du Nord ont débarqué 4.647 tonnes de marchandises diverses, contre 2.785 tonnes en mars 1925, d'où une différence en plus de 1.862 tonnes.

Seize bateaux venant du Sud ont embarqué à destination de l'Europe ou d'Amérique des produits du cru, s'élevant à 6.326 tonnes contre 5.742 en mars 1925, soit une différence en plus de 584 tonnes.

---

La Côte-d'Ivoire expédiera-t-elle ses produits par la Gold Coast  
par Ermet Haudos,  
sénateur de la Marne.  
vice-président de la commission des douanes  
(*Les Annales coloniales*, 18 novembre 1926)

À quoi bon doubler le wharf de Bassam par celui de Vridi, toujours à la merci d'un ras de marée, à quoi bon créer un port en eau profonde, chose extrêmement coûteuse et hérissée de difficultés ? Telle est l'opinion des partisans du moindre effort.

Tous ces travaux grèveront ou grèveraient lourdement le budget de la Côte-d'Ivoire. Combien il serait plus facile de les éviter ainsi que ceux indispensables du port de la Côte-d'Ivoire, grâce à la généreuse initiative de nos voisins britanniques de la Gold Coast.

Non contente d'avoir jusqu'à présent détourné à son profit une grande partie du commerce de la colonie voisine et de l'arrière-pays (Haute-Volta), la Gold Coast, par la création du port de Takoradi, ne désespère pas de nous voir accepter sa proposition de relier notre chemin de fer d'Abidjan-Bouaké à son nouveau port par une voie ferrée parallèle à la mer qui se souderait à Takoradi à, celle qui reliera ce port à Sekundi, tête de la voie ferrée de Kumasi vers le Nord de la Gold Coast.

Nous ne devons pas nous désintéresser des efforts considérables que font nos voisins pour, grâce à ce port en eau profonde, donner à leur colonie un prodigieux essor.

Il nous revient de source très sûre que le gouverneur de la Gold Coast, sir Gordon Guggisberg, a mis en œuvre tous les moyens dont il dispose pour que le port de Takoradi soit terminé à la fin de cette année ainsi que le contrat l'a imposé aux ingénieurs-constructeurs Palmer et Tritton.

Voici, dans ses grandes lignes, le projet de ce port qui, comme nous le verrons, sera principalement alimenté par le cacao, le manganèse et le bauxite que les mines de Nsuta pourront sous peu livrer à raison de 300 à 400.000 tonnes par an.

Deux digues entoureront une superficie de 220 acres (115 hectares) pour le mouillage des navires. Le quai sur eau profonde pour les steamers de haute mer se trouvera à l'intérieur de la digue côté opposé au vent et pourvu de quais pour deux grands cargos et d'un quai pour l'exportation du minerai de manganèse, présentant une profondeur de 25 à 32 pieds (8 à 10 mètres) à marée basse.

Le long de la plage à la base du port, on a construit un wharf continu de 2.000 pieds de long, avec des profondeurs de 5 à 10 pieds à marée basse, dans la partie nord, tandis que la partie sud forme un wharf à bois pour les acajous et autres billes de bois destinés aux navires sur rade.

Les deux quais pour les grands cargos sur la digue du côté opposé au vent seront pourvus chacun de deux hangars de transit de 400 pieds de long sur 30 de large avec voie ferrée d'accès et des grues électriques. À l'extrémité du wharf pour le manganèse, il sera réservé un espace de 450 pieds de long sur 150 de large pour entreposer le minerai. On construira par la suite un hangar de transit pour le cacao, à proximité du

wharf d'allège. Le réservoir de 5 millions de litres et une tour à eau sont presque terminés.

La dépense totale du port de Takoradi est estimée de 3.000.000 £ à 3.250.000 £  
À la fin de septembre 1926, les travaux étaient arrivés au point suivant :

Digue principale. — Cet ouvrage a atteint une longueur totale de 6.210 pieds.

Mur de parapet. — 4 870 pieds de longueur.

Digue du côté opposé au vent. — Approximativement, 2.420 pieds de longueur, représentant la mise en place de 55.241 yards cubes de granit rouge, 431.000 yards cubes de matériaux ont été jetés pour le remblaiement.

Wharf à bois. — Pendant le troisième trimestre, 7.844 pieds cubiques ont été renforcés, la plate-forme est construite sur une longueur de 290 pieds et sur 240 pieds plus loin le travail est exécuté pour poser la plateforme.

Railway. — Plus de 3.900 yards cubes de ballast ont été construits et sur 500 yards la voie vers la principale, ligne Sekondé-Kumasi est tracée.

201.019 yards cubes ont été retirés de la rade pour l'affouillement.

Profitant du premier voyage de l'Accra, sir Gordon Guggisberg s'est fait conduire à Takoradi afin de se rendre compte *de visu* de l'avancement des travaux et il a dû certainement être satisfait.

Mais qu'il ne compte pas que la Côte-d'Ivoire s'endormira sur ses lauriers. Aux travaux, déjà importants qui ont été exécutés tant à Grand Bassam qu'à Abidjean, notre colonie, qui aspire à l'achèvement du second wharf que l'on n'espère pas avant dix-huit mois et sans doute aussi l'agrandissement du wharf de Grand-Bassam actuellement insuffisant pour la région immédiate qu'il dessert. Comme les lecteurs des *Annales coloniales* le savent déjà, des wharfs à Bassam, à Vridi, à Sassandra trouveront toujours de quoi s'alimenter car ils desserviront chacun des régions dont la mise en valeur est fonction immédiate des moyens d'exportation.

Tout cela, au reste, n'évitera pas qu'un jour prochain soit prise définitivement et résolue la question du port indispensable de la Côte-d'Ivoire pour lequel, depuis vingt ans, des études sont faites et refaites.

Mais ceci est une autre question.

---

Une politique des ports en A. O. F.  
par Pierre Valude,  
député du Cher,  
ancien ministre.  
(*Les Annales coloniales*, 4 octobre 1927)

.....  
Dans une communication faite en juillet 1926 au Conseil national économique, M. Gaston Breton, le distingué directeur général de la Compagnie des Chargeurs Réunis, attirait l'attention des Pouvoirs publics sur les difficultés éprouvées par les Compagnies de navigation pour assurer le trafic de notre grande colonie ouest africaine.

.....  
À Grand-Bassam, le nouveau wharf, qui était achevé juste au moment où s'écroulait l'ancien, est à la merci d'une barre exceptionnelle.

À Cotonou, la situation est analogue.

Il est véritablement indispensable de doter la Côte-d'Ivoire d'un accès maritime qui réponde aux nécessités de la colonie. Le wharf actuel manque autant de personnel que

de matériel. Il est inconcevable que des navires aient à séjourner quinze, vingt jours devant ce port pour décharger ou prendre quelques centaines de tonnes de marchandises à la cadence de 50 tonnes maximum par jour, comme cela se produit actuellement. »

M. Breton rapportait au surplus une conversation qu'il avait eue avec M. Carde et dans laquelle le gouverneur général de l'A. O. F. lui avait déclaré que l'on approchait du moment où il faudrait limiter la production de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey aux possibilités d'évacuation des deux wharfs de Grand-Bassam et de Cotonou.

N'était-ce pas là exposer tout le tragique de la situation ?

Quelques mesures palliatives ont été prises depuis. Avant qu'elles soient entièrement exécutées, la plupart de ces mesures paraîtront insuffisantes. Il ne nous sera pas difficile de le démontrer.

---

#### 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 le 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.

---

#### Trafic du wharf de Grand-Bassam (Mois d'octobre et novembre et onze premiers mois de 1927) (*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'Afrique occidentale*, 1928, p. 76)

Le trafic du wharf de Grand-Bassam s'est élevé à 16.922 tonnes (4.491 tonnes à l'importation et 12.431 tonnes à l'exportation) pendant le mois d'octobre 1927 et à 8.817 tonnes (4.521 tonnes à l'importation et 4.296 tonnes à l'exportation) pendant le mois de novembre 1927.

Ces chiffres portent à 124.073 tonnes (48.983 tonnes à l'importation et 75.090 tonnes à l'exportation), le total des marchandises transitées par le wharf du 1<sup>er</sup> janvier au 30 novembre 1927. Pendant la période correspondante de 1926, le trafic avait été de 106.936 tonnes, dont 35.049 tonnes à l'entrée et 71.887 tonnes à la sortie.

Les recettes du wharf ont atteint 722.480 francs pendant le mois d'octobre, 672.090 francs pendant le mois de novembre. Les recettes totales des onze premiers mois de 1927 s'élèvent à 6.472.481 francs, en augmentation de 2.502.566 francs sur les chiffres de la période correspondante de 1926.



---

Trafic du wharf de Grand-Bassam  
par Ermet Haudos,  
sénateur de la Marne.  
vice-président de la commission des douanes  
(*Les Annales coloniales*, 19 mars 1928)

Le trafic du wharf de Grand-Bassam s'est élevé, pendant le mois de décembre 1927, à 18.332 tonnes manutentionnées, dont 5.147 tonnes à l'importation, et 13.185 tonnes à l'exportation.

Ces chiffres portent à 142.400 tonnes (54.130 tonnes à l'importation et 88.275 tonnes à l'exportation) le total des marchandises transitées par le wharf pendant l'année 1927. En 1926, le trafic avait été seulement de 117.477 tonnes (38.755 tonnes à l'entrée et 78.722 tonnes-à. la sortie), soit une différence en plus de 24.928 tonnes de marchandises manutentionnées, au cours de l'année 1927.

Il est intéressant de signaler, à cet égard, la progression particulièrement rapide en 1927, grâce aux améliorations apportées par l'Administration, du trafic du wharf de Grand-Bassam depuis quelques années :

Année 1924	109.170 tonnes manutentionnées
Année 1925	112.188
Année 1926	117.477
Année 1927	142.405

L'augmentation en 1927 est de l'ordre de 21 % sur les résultats de 1926.

Les recettes du wharf ont atteint, pendant le mois de décembre, 860.699 fr. 80. Les recettes totales de l'année 1927 s'élèvent ainsi à 7.333.181 fr. 33 en augmentation de 3.090.233 fr. 66 sur les chiffres de l'année 1926.

---

IL FAUT UN PORT À LA Côte-d'Ivoire  
par Ermet Haudos,  
sénateur de la Marne.  
vice-président de la commission des douanes  
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1928)

Ce n'est certes pas la première fois que les *Annales coloniales* insistent pour la création d'un port (digne de ce nom) qui permettra et qui seul permettra à cette colonie de se développer normalement.

.....  
Cette fois, la grande presse métropolitaine s'empare de cette question vitale pour notre si riche colonie du golfe de Bénin. Saisi de plaintes de compagnies de navigation, M. Géraud, du *Journal des Débats*, porte-parole officiel de l'Union coloniale, a jeté dans le problème l'autorité de vingt-cinq ans de politique extérieure dans l'*Écho de Paris* sous le pseudonyme de *Pertinax*.

Il faut lui en savoir gré, ainsi qu'à l'Union coloniale, qui veille avec tant de soins sur les intérêts privés et généraux, et se joint cette fois à la campagne menée depuis tant d'années dans nos colonnes. L'organisation de la rue d'Anjou et son porte-plume officiel ne lisent probablement pas ce journal et c'est regrettable.

Faisons tout de même remarquer à M. A. Géraud, qui écrit des feuillets de questions coloniales, qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, de l'insuffisance du wharf de Kotonou (ou mieux Cotonou), mais de celui de Grand Bassam, car Cotonou est le port principal du Dahomey.

Nous avons signalé tout dernièrement les sommes considérables que l'administration du wharf de Bassam dut rembourser aux importateurs pour colis perdus ou avariés, nous avons relaté aussi l'embouteillage progressif du wharf trop étroit, doté d'un outillage insuffisant et voici ce que les *Débats* signalent à leur tour :

Du 14 au 18 avril, le vapeur *Muirton* a débarqué quotidiennement 34 tonnes. En mai, les vapeurs *Foria* et *Niger* ont été peut-être plus heureux, atteignant respectivement des moyennes de 61 et de 68 tonnes. Mais le *Félix-Fraissinet*, entre le 23 mai et le 7 juin, n'a pu se délester, chaque jour, que de 15 tonnes. Et plusieurs autres navires ont été contraints de prendre le large sans même avoir commencé leurs opérations : le *Foria* et le *Muirton* (dans des voyages ultérieurs) ; l'*Olbiat* qui patienta vainement entre le 8 et le 12 mai. Inutile d'insister sur les pertes que subissent, du fait de cette quasi fermeture, et les planteurs et les commerçants et les armateurs. Il y a deux ans, pour couvrir leurs frais, les armateurs avaient établi une surtaxe. Aujourd'hui, ils regrettent de s'être laissés duper par quelques éphémères apparences de réorganisation et de l'avoir supprimée. À l'aller, vu les nécessités de l'arrimage, ils sont jusqu'ici forcés de maintenir leurs vapeurs en rade jusqu'à ce que le déchargement s'exécute : car, par exemple, les marchandises envoyées au Congo sont emprisonnées à bord par les marchandises destinées à Grand-Bassam. Mais, au retour, ils en prennent plus à l'aise, et, très naturellement, si, au bout de tel ou tel délai, le wharf n'est pas libre, les capitaines ont ordre d'appareiller.

Et cependant que d'argent dépensé tant en études qu'en travaux pour aboutir à un résultat piteux : la construction d'un wharf à Port Bouët et peut-être même d'un second wharf à Port Bouët.

À la Côte-d'Ivoire, ce n'est pas le système des « petits paquets » mais le procédé du « compte goutte ».

Et puis, qui ne se souvient pas de l'échec lamentable des travaux de Port-Bouët qui a valu à ce point inhospitalier de la côte le prénom de « Port ».

C'est d'un port en eau profonde qu'il faut doter la Côte-d'Ivoire, les techniciens seuls (des ingénieurs hydrauliques semblent indiqués de préférence) qui pourront en déterminer l'emplacement. Ce ne sont certes pas les projets qui ont manqué ; les uns ont préconisé le percement de la lagune à Vridi, en face Abidjan tête de ligne du Chemin de fer, d'autres veulent renouveler l'expérience de Port-Bouët, d'autres (et ce ne sont pas les moins intelligents) préconisent l'aménagement de l'embouchure du Comoé, l'utilisation de son courant pour l'affouillement constant de la passe et tout simplement la construction d'un grand port en eau profonde à Moosou-Grand-Bassam. Mais ce serait trop simple. Alors on parle d'un port à Sassandra, c'est évidemment, nécessaire de pouvoir desservir toute la région orientale de la Colonie, mais Sassandra est bien loin d'Abidjan, que l'on pourra, quand on voudra, relier facilement à Grand-Bassam par un court tronçon de voie ferrée.

Il faudra tout de même que l'on se décide.

C'est que nous attendons tout de l'autorité du gouverneur général de l'A. O. F. qui sait si bien se faire obéir de l'administration locale qui, depuis la construction de routes admirables, est accessible dans sa vieille tour d'ivoire de Bingerville, où jusqu'à ces derniers temps, on la laissait bien tranquille, trop tranquille.

(*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)

Pour un pays en pleine expansion économique et dont la Métropole attend impatiemment les produits, il faut des débouchés et, dans le cas de la Côte-d'Ivoire, il faut un port. Nous n'apprenons rien que tout le monde ne sache.

Mais, malgré tous les efforts, nous n'avons à la Côte-d'Ivoire qu'un wharf, celui de Grand Bassam, qui distribue au compte-goutte les bois, le cacao, le coton et qui permet de la même façon d'introduire les produits d'importation. Si ces derniers arrivaient tous à destination, cela irait à peu près, mais nous en sommes loin, fort loin.

Nous lisons ceci dans les *Annales coloniales* du 3 novembre 1928, au sujet de l'exploitation du wharf de Grand Bassam :

En vertu d'arrêtés du lieutenant-gouverneur publiés au *J. O.* de la colonie du 30 septembre 1928, ont été autorisés pour marchandises manquantes au wharf les remboursements des sommes dont le total atteint 267.095 fr. 99.

Ajoutons que, périodiquement, des remboursements analogues sont autorisés. Le préjudice causé tant à la Colonie qu'aux importateurs est grave et préjudiciable en tout point.

Si nous jetons un coup d'œil sur le détail des manquants, nous constatons qu'il s'agit de la constitution, par des voleurs, de véritables stocks de marchandises, comme nous le faisait remarquer une personne très autorisée de la colonie.

Voyez plutôt cette liste de « manquants » :

6 douzaines de chemises du *s/s Saint-Michel* ; 2 pièces de tissus du *Foria* ; 2 caisses d'essence du *s/s Tripp* ; 3 caisses de liqueur du *s/s Niger* ; 6 dessus de table du *Madona* ; 56 chemises du *s/s Olbia* ; 2 grosses de parfum du *s/s Chelma* ; 28 bouteilles de bière du *Niger* ; une caisse de 100 kg de raisins du *Chelma* ; 146 ceintures du *Casamance*.

Les causes et le remède ? demandions-nous. (Car il ne suffit pas de dénoncer des abus, il faut chercher à les supprimer).

Les causes : entre autres, le défaut d'autorité du directeur du wharf qui n'est même pas de l'Administration locale mais un simple capitaine de marine marchande n'ayant sous ses ordres que des « contractuels » dont le recrutement, qui laisse énormément à désirer, se fait surtout parmi les « ben plaça ». de la colonie, contre lesquels on n'a comme recours que l'expulsion et du wharf et de la Colonie avec, la plupart du temps, rapatriement au compte de celle-ci.

Le remède : créer un cadre local d'agents du wharf facile à recruter parmi le personnel des Travaux publics coloniaux et à la tête desquels serait un ingénieur des Travaux publics, idoine en même temps aux travaux d'entretien et de réparation du wharf dont le mauvais état n'est pas sans causer de graves inquiétudes.

Mesures dont il faudra s'inspirer lors de l'organisation du nouveau wharf en construction à Port-Bouët, cependant de funeste mémoire.

Ce wharf 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.

Quant à un véritable port de la Côte-d'Ivoire. Sassandra, Abidjan (lagune), Grand Bassam, c'est une autre affaire. Attendons les résultats définitifs du port de Takoradi qui a déjà eu des malheurs.

Réorganiser l'exploitation du wharf de Grand Bassam et la prendre comme modèle pour le nouveau wharf est une tâche intimement liée au développement, à l'avenir de la Côte-d'Ivoire, je crois l'avoir suffisamment démontré.

---

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

### Wharf actuel de Bassam

Déjà, pendant la guerre, ce wharf avait donné des inquiétudes. Des réparations constantes étaient nécessaires. On avait remarqué, en outre, qu'il était un peu court et d'une hauteur insuffisante au-dessus du niveau de la mer.

Dès 1915, M. le gouverneur Angoulvant avait mis à l'étude la construction d'un nouvel appontement.

Ultérieurement, en 1920, le chef de la Colonie, dans un rapport daté du 1<sup>er</sup> janvier de cette même année, et consacré à l'étude du programme des grands travaux à exécuter en Côte-d'Ivoire, écrivait déjà ceci :

La création d'un second wharf en face d'Abidjan va s'imposer dans deux ou trois ans, en raison de l'extension prise par le commerce des bois. Elle s'imposera aussi pour éviter aux marchandises venant du Nord par la voie ferrée le détour par Bassam et les manipulations qu'il entraîne et qui représentent une charge de 20 à 25 francs par tonne pour les marchandises. En les libérant de ces dépenses inutiles, le chemin de fer augmentera d'autant sa zone d'attraction.

Ce nouveau wharf sera le chemin de fer prolongé. Il sera géré par lui. Les wagons chargés seront conduits sur les chalands de 200 tonnes remorqués à travers la lagune où une voie ferrée les conduira à l'extrémité du wharf. L'opération durera trente minutes et ne comportera aucune manipulation des marchandises. Celles qui seront débarquées seront mises immédiatement dans des wagons plombés ou escortés par la douane, et la livraison en sera faite par le chemin de fer à Abidjan-Lagune.



Le nouveau, wharf apparaît donc comme le complément du chemin de fer, et il doit, comme lui, être inscrit au prochain projet d'emprunt.

Ce wharf et celui qui est en construction à Bassam ne se nuiront pas, au contraire. Ils sont situés à une heure l'un de l'autre, les navires se présenteront à celui des deux qui sera le moins occupé, iront de l'un à l'autre.

Enfin, les produits de toute la région d'Assinie, du Comoé, la plus grande partie des produits de la lagune continueront d'aller à Bassam. Tout le trafic du chemin de fer, tout ce qui sera destiné au Soudan ou en viendra ira au wharf par wagons entiers, et si l'on songe que c'est plusieurs millions d'hommes qui seront desservis par le chemin de fer, on se rendra compte qu'ils suffiront à eux seuls à l'occuper. Avant vingt ans, la création du port de la Côte-d'Ivoire s'imposera, quels que soient les millions que l'on doive y consacrer, mais les wharfs auront rempli leur office.

Comme on le voit, la construction d'un second wharf à Port-Bouët, qui semblait déjà être utile dès 1920, devient de plus en plus nécessaire en 1928, et c'est pourquoi le gouverneur de la Côte-d'Ivoire, l'honorable M. Lapalud, s'employa de toute son activité à doter sa colonie d'un instrument indispensable.

Quant au nouveau wharf de Bassam, construit également à Bassam, sur un emplacement contigu à l'ancien, mais avec une orientation un peu différente, par les Établissements Daydé, il était achevé et réceptionné en 1922.

Il était temps. Quelques semaines après la mise en service de cet appontement, l'ancien wharf était emporté pendant une nuit de forte barre, par une sorte de raz-de-marée. Si cette catastrophe s'était produite avant l'achèvement du nouvel ouvrage, on s'imagine quelle perturbation aurait été apportée dans la vie économique de la Colonie. Pour une fois, on ne pouvait pas taxer l'Administration d'imprévoyance.

Le présent wharf de Bassam a les caractéristiques ci-après :

Longueur totale : 272m.

Passerelle : 198 m. de longueur ; 7 m. 20 de largeur.

Débarcadère : 74 m. de longueur ; 20 m. de largeur.

Côté du platelage : 7 m. 20, soit 5 m. 90 au-dessus du niveau de la haute mer.

L'outillage comprend des grues de 20, 10 et 5 tonnes, des baleinières et chaloupes à vapeur, trois voies Decauville reliant l'ouvrage à l'appontement lagunaire.

Cet outil, dont la capacité de manutention est d'environ 150.000 tonnes par an, a pu, jusqu'ici, faire face à peu près aux nécessités du trafic.

Nous disons « à peu près », parce que son fonctionnement a donné lieu parfois à des critiques assez vives. Le nombre des bateaux qui font escale à Bassam a fortement augmenté depuis la guerre. Alors qu'autrefois il n'y avait jamais sur rade, à Bassam, qu'un navire ou deux à la fois — quand il y en avait —, on en compte aujourd'hui, tous les jours, en moyenne, sept ou huit. On conçoit que, dans ces conditions, il ne soit pas aisé de donner satisfaction à la fois à tous les clients du wharf, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises disparates, de grosses masses individuelles, comme le matériel de chemin de fer (locomotives et wagons entiers), automobiles, pour l'importation, billes de bois et produits divers du crû pour l'exportation.

Cependant, les chiffres sont là pour montrer que le rendement du wharf n'a cessé d'augmenter depuis sa mise en service :

1922 72.000 tonnes.

1923 88.000 —

1924 109.000 —

1925 112.000 —

1926 116.000 —

1927 143.000 —

soit une moyenne de 476 tonnes par jour, pour trois cents jours ouvrables, et de plus de 500 tonnes si nous tenons compte des journées de pluie ou de mauvaises barres qui gênent ou arrêtent le travail du wharf.

Pour les six premiers mois de 1928, le trafic du wharf accuse encore une forte augmentation sur les chiffres correspondants de 1927.

Ce sont là des résultats qu'on aurait à peine osé escompter il y a peu d'années. Ils ont été obtenus grâce aux mesures prescrites par M. le gouverneur Lapalud dès sa prise de commandement en 1925. De nombreuses améliorations ont été apportées aux divers services de l'exploitation. Le personnel européen et indigène a été augmenté. Des primes de rendement ont été allouées à ce personnel. Le matériel a été perfectionné et renforcé. De nouveaux magasins et ateliers construits.

---

AU WHARF DE GRAND-BASSAM  
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

Personne n'ignore les pertes, les vols de toutes sortes qui ont été maintes fois constatés dans les magasins ou en cours de manutention au wharf de Grand-Bassam. Incidents fort regrettables, mais dont certainement la direction dudit wharf était irresponsable car le *Journal officiel de la Côte-d'Ivoire* du 1<sup>er</sup> janvier 1929 nous apprend que, par décision du Lieutenant-Gouverneur en date du 21 décembre 1928, les gratifications exceptionnelles suivantes sont accordées au personnel de direction :

MM. Abadie-Gasquin, directeur du wharf : 10.000 francs ; Planet, sous-directeur, 3.000 francs.

---

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<sup>er</sup> 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 fausse. 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.

Veillez 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier au 31 août : 109.607 tonnes ;  
pour 1928, du 1<sup>er</sup> 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 wharf, 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

---

Le trafic au Wharf de Bassam  
(*Les Annales coloniales*, 11 novembre 1929)

Le *J. O.* de la colonie du 16 septembre 1929 a publié le détail des sommes dues à différentes sociétés pour marchandises perdues lors des déchargements au wharf de Bassam. Le total de ces indemnités s'élève à la somme de 183.623 fr. 96.

---

LA Côte-d'Ivoire  
(*La Dépêche coloniale*, 7 août 1930)

Le tonnage enregistré au wharf de Grand-Bassam du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mai 1930 est en augmentation par rapport à l'année précédente. À vrai dire les importations ont légèrement fléchi n'accusant que 39.832 tonnes contre 41.346 tonnes, mais les exportations offrent une plus-value avec 38.501 tonnes contre 33.301 tonnes. Le total est donc de 78.333 tonnes contre 74.647 tonnes.

---

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)

.....  
Au cours des fortes barres du 23 au 30 juin dernier, le wharf en construction [à Port-Bouët\*] a été gravement endommagé

.....  
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.

---



Grand-Bassam. Le Wharf. — Sauvetage d'une bille d'acajou de 10 tonnes.  
(*Les Colonies françaises. 340 photographies*, Paris, Flammarion, 1931, p. 107).



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

Les ports  
de  
l'Afrique occidentale  
française  
1931

PORT DE GRAND BASSAM

Atterrages du port. — Il existe un phare à éclats de troisième ordre, d'une portée de 18 milles, et un feu fixe de position de huitième ordre au bout du wharf. Enfin, deux feux verts de cinquième ordre limitent l'alignement de protection du câble sous-marin. Le mouillage des navires se trouve à l'est de cet alignement et à un demi-mille environ du rivage sur des fonds d'assez bonne tenue.

Installations et matériel existants. — Le wharf en charpente métallique sur pieux vissés et entretoisés a été mis en service en 1922. Destiné à doubler le wharf antérieur (construit en 1901), il l'a en fait remplacé, celui-ci ayant été détruit à la même époque par un raz-de-marée. Il comporte une passerelle de 214 mètres de longueur sur 7 m. 20 de largeur prolongée par un débarcadère de 20 mètres de largeur sur 74 mètres de long. Le platelage est situé à 7 m. 28 au-dessus du zéro des basses mers. Il est équipé en voies Decauville formant un réseau d'environ 10 kilomètres qui le relie aux magasins, aux installations commerciales de la ville et à l'appontement lagunaire (sur la lagune Ouladine). Pour assurer ces transports, le service du wharf possède :

116 wagonnets de 2 tonnes à marchandises ;  
72 wagonnets de 5 tonnes pour transport des billes de bois ;  
22 wagonnets de 5 tonnes plats ;  
4 wagonnets à boggie.

Le transport des marchandises entre l'appontement lagunaire et Abidjan, à 33 kilomètres dans l'Est à vol d'oiseau, s'effectue par chalands et remorqueurs sur la lagune Ebrié ; la distance du transport atteint 45 kilomètres environ.

Le wharf maritime est équipé de 6 grues de 5 tonnes et 2 de 10 tonnes ; le wharf lagunaire, de 2 grues de 5 tonnes et 2 de 10 tonnes. Il existe près du wharf lagunaire un parc à billes qui doit comprendre un portique roulant à bras de 10 tonnes et un transbordeur à niveau pour le chargement sur wagon des bois lourds.

Le matériel d'acconage en service au 1<sup>er</sup> septembre 1929 comprenait :

14 baleinières de 25 tonnes ;  
35 baleinières de 12 tonnes ;  
[35]  
1 baleinière de 5 tonnes ;  
2 baleinières de 3 tonnes ;  
5 chaloupes à vapeur de 30 chevaux pour le remorquage.  
En outre, 6 baleinières en acier ont été commandées.

Les installations de réparation à terre comportent un atelier à fer avec son outillage et une scierie. Les magasins couverts présentent une superficie totale de 7.275 mètres carrés.

Le rendement du wharf, conçu pour manutentionner 140.000 tonnes par an au maximum, a été considérablement amélioré durant ces dernières années. Il a pu ainsi faire face au trafic grandissant, dont les chiffres suivants donnent une idée :

ANNÉES	TONNAGE débarqué et embarqué
1909-13 (moyenne) (1)	55.478
1914-18 (moyenne) (1)	44500
1919-23 (moyenne) (1)	72.996
1924	108.242
1925	112.188
1926	116.577
1927	136.000
1928	159.854
1929	168.386

(1) Ancien wharf.

La capacité de trafic journalière du wharf, abstraction faite des journées de mauvaise barre, a dépassé 600 tonnes en moyenne pour le premier semestre 1929. Il paraît difficile de l'augmenter notablement.

---

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.

---

Nominations et affectations

---

EN COTE 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 ports d'A. O. F. en 1934  
(*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<sup>e</sup> chiffre : marchandises débarquées ;  
3<sup>e</sup> 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.

---

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.

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

M. Samzun, malgré une santé précaire, s'est donné tout entier à sa tâche délicate et  
absorbante, ne ménageant ni son temps, ni sa peine, et a obtenu à Grand-Bassam une  
amélioration sensible des opérations.

La commission lui exprime sa reconnaissance et lui adresse ses vœux de prompt  
rétablissement.

.....  
GRUES LAGUNAIRES À GRAND-BASSAM

M. Gemon demande la date probable de remise en service de la grue Coupé-Hugot.  
M. Devoue <sup>10</sup> répond que les grues lagunaires seront incessamment en service normal  
et que les travaux de remise en état des voies Decauville se poursuivent. M. Gemon, au  
nom des forestiers, reconnaît les améliorations enregistrées dans les opérations du  
wharf de Bassam, où le tonnage journalier de bois exportés dépasse fréquemment 300  
tonnes.

---

<sup>10</sup> Devoue : chef de la R.A.N. (Région Abidjan-Niger) des Chemins de fer de l'AOF.



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



Bâtiment de la direction (années 1980).