

INFLUENCE DE L'OUVERTURE DU PORT D'ABIDJAN SUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR DES BOIS DE LA CÔTE D'IVOIRE ⁽¹⁾

THE INFLUENCE OF THE NEW PORT OF ABIDJAN ON THE TIMBER TRADE OF THE IVORY COAST

SUMMARY

The loading of logs exported from the Ivory Coast, on board steamers, has been hindered hitherto by the waves rolling on the beach. Wharves with a poor loading capacity had to be used for this purpose or else each log had to be carried separately on board ship by means of wire haulage. Ships often wasted valuable time waiting for wood cargoes and many logs fell into the sea or were damaged by exposure ashore.

A canal has just connected the sea to the lagoon of Abidjan which is 30 feet deep and where the largest steamers, calling at West Africa ports, are able to enter.

The port of Abidjan now enjoys a spacious harbour of calm water where many cargoes can be loaded simultaneously. Abidjan is situated at railway terminus and in the midst of a network of navigable lagoons running parallel to the coast over more than 250 miles.

LA APERTURA DEL PUERTO DE ABIDJAN Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO MADERERO DE LA COSTA DEL MARFIL

RESUMEN

Las condiciones de cargamento de las maderas exportadas por la Costa del Marfil eran difíciles hasta hoy, por la barra de la costa y era preciso o bien utilizar muelles de poca capacidad (wharfs) o bien llevar directamente los troncos uno a uno hasta el barco con un cable. A menudo, los barcos debían esperar largo tiempo hasta ser cargados y los troncos se perdían en el mar o se averiaban a causa de una parada demasiado prolongada en la playa.

Acaba de abrirse un canal que une con el mar la laguna de Abidjan, con fondos de más de 30 pies y en la que pueden entrar, en la actualidad, los mayores vapores que hacen el servicio de la costa occidental de África.

De esta forma, el puerto de Abidjan dispone hoy de una gran rada en aguas tranquilas, en la que podrán cargarse varios vapores simultáneamente. Abidjan se encuentra en un extremo de la línea de ferrocarril y en el centro de una red de lagunas paralelas a la costa y navegables en más de 400 kms de longitud.

L'OUVERTURE du port d'Abidjan, en permettant aux navires d'entrer en lagune et de recevoir directement le long de leurs bords, sans l'intermédiaire des wharfs, soit des chalands chargés de bois non flottables, soit des radeaux de bois flottables, change considérablement les conditions de chargement des bois de la Côte d'Ivoire.

Certaines de ces modifications sont une amélioration très nette, d'autres, au contraire, créeront probablement une certaine perturbation dans les habitudes existantes.

Conditions de chargement avant 1950

Avant août 1950, les seules façons d'embarquer les bois de la Côte d'Ivoire étaient, soit de passer par le Service des Wharfs, soit de pratiquer le toulinage à travers la barre, soit encore, mais rarement, de profiter de l'embouchure des quelques fleuves pour y faire passer dans des conditions acrobatiques des remorqueurs suivis de radeaux de bois. Chacun de ces procédés, dont la technique a déjà été exposée dans cette revue, permettait aux bateaux

(1) Les clichés des croquis et de la photo du canal de Vridi, illustrant cet article, sont extraits de la plaquette *Le Port d'Abidjan*, éditée par *La Documentation Française* que nous remercions de son amabilité.



A gauche : Mise à l'eau de la bille



A droite : Les billes sont tirées par un câble jusqu'à un boat mouillé au delà de la barre. Au large, cargos attendant le chargement

Ce que l'on ne verra plus à Abidjan : le passage de la barre par toulinage

de recevoir le long de leurs bords des radeaux de bois flottables hissés ensuite par les moyens de levage du navire. Seuls, les wharfs permettaient théoriquement l'embarquement de bois non flottables qui étaient chargés dans des boats au même titre que les colis lourds ou les produits divers.

Pratiquement, le faible nombre des embarcations et des chaloupes de remorquage faisait que ces embarquements étaient très rares, très irréguliers et réservés seulement aux bois de qualité.

Deux wharfs étaient en service en Côte d'Ivoire, tous deux en mauvais état et ils auraient nécessité de grands travaux de réparation et d'entretien si l'on avait voulu en obtenir le rendement optimum. Le wharf de Port-Bouët était relié directement à la voie ferrée normale et était doté de deux parcs à bois dont un avec portique de levage moderne et en bon état de fonctionnement. Les bois arrivés généralement par rail, très rarement par camions, étaient obligatoirement chargés sur wagon plate-forme au moment de l'embarquement. Arrivées au bout du wharf, ces plates-formes étaient déchargées à la grue et les bois étaient mis à l'eau, drômés par quatre ou cinq billes et remorqués le long du bord par une chaloupe soit du wharf soit du navire. Le rendement de ce wharf était limité par le nombre des plates-formes dont il pouvait disposer et la nécessité pour lui de procéder par priorité à l'embarquement des produits et au déchargement des navires, car il était le seul relié directement à Abidjan et à l'intérieur du pays par rail.

Pratiquement, dans les périodes les plus favorables, il ne pouvait pas travailler le bois sur plus de deux bateaux à la fois.

En outre, dès que la mer était un peu forte l'embarquement des bois était suspendu par crainte des avaries que pouvaient causer au

wharf les billes perdues en cours de remorquage ou échappées le long du bord.

De 1947 à 1949 le rendement de ce wharf pour l'embarquement des bois a été assez sensiblement augmenté par un poste de toulinage installé à proximité par les soins de la Fédération des Importateurs de Bois Exotiques (F.I.B.E.). Ce poste, relié à l'un des parcs à bois par une voie Decauville, recevait les billes qui pouvaient être stockées sur la plage. Au moment de l'embarquement, ces billes attachées à un filin de chanvre ou de manille ou, à la rigueur, de sisal, étaient poussées à bras par des équipes de manœuvres spécialisés qui leur faisaient passer la barre. Celle-ci, une fois franchie, les billes flottantes étaient tirées également à bras jusqu'à un boat mouillé à une certaine distance de la barre où elles étaient reprises, drômées et remorquées le long du bord du navire par les soins d'une chaloupe.

Le wharf de Grand Bassam n'était relié à la lagune et à ses magasins que par une voie Decauville en mauvais état, conséquence du mauvais état général du wharf que, comme celui de Port-Bouët, on estimait ne pas devoir réparer étant donnés les gros frais à engager et l'ouverture toujours promise prochainement du port d'ABIDJAN. Les bois arrivaient normalement à BASSAM à un wharf lagunaire par radeaux flottables ; rarement quelques billes étaient amenées par camions et stockées sur terre-plein. Ce wharf manquait de dégagements et il n'existait, pratiquement, aucun parc à bois à terre. Les billes devaient rester dans la lagune ou, en période d'attaque des tarets, être mises à terre sur des parcs situés loin du wharf et obligeant à de nouvelles opérations coûteuses de mise à l'eau et de remorquage au moment du chargement. Le processus d'embarquement à BASSAM était le suivant : les billes, prises en lagune par des grues, étaient placées sur des

wagonnets Decauville remorqués, partie à bras partie par des loco-tracteurs, au bout du wharf d'où elles étaient projetées à la mer par un plan incliné, redrômées et remorquées le long du bord comme à PORT-BOUËT. Ce wharf avait été, primitivement, spécialement étudié pour le travail du bois, et le rendement en a été bon, sauf durant ces dernières années, par suite du mauvais état des grues du wharf lagunaire, du manque de wagonnets Decauville en bon état, et de l'état de la voie et des loco-tracteurs. Il suffisait de la défaillance d'un seul de ces facteurs pour que le rendement de ce wharf tombe pratiquement à zéro. Là, comme à PORT-BOUËT, dans les conditions les plus favorables, on ne pouvait travailler plus de deux bateaux de bois à la fois.

Le débit du wharf de BASSAM pouvait être renforcé pendant quelques semaines par an, entre décembre et mars, par le chargement de bateaux mouillés à l'embouchure du fleuve Comoé. Les bois en lagune étaient drômés à la canadienne, perpendiculairement au sens de la marche, et les radeaux de 40 à 60 mètres cubes traversaient la barre atténuée par le courant du Comoé, à la suite de remorqueurs puissants. Cette opération présentait de gros risques tant pour les bois que pour le matériel engagé ; elle n'était à envisager qu'en période de crise grave lorsque les navires risquaient de manquer de fret ou que les stocks de bois en lagunes devaient être chargés impérativement pour éviter des ruptures de contrat ou une attaque des tarats.

On comprend aisément que pour toutes ces raisons le problème du chargement pour des bateaux attendant du fret à Port-Bouët et Grand Bassam, les deux ports les plus importants de la Côte d'Ivoire, était extrêmement compliqué à résoudre. Les bateaux à compter de leur arrivée dans un de ces ports, prenaient un tour de chargement qui leur donnait le droit d'embarquer des bois avant ceux ayant touché la Côte après eux. Les bateaux français qui, d'une façon générale avaient pour terminus la Côte d'Ivoire et qui, de ce fait, restaient longtemps sur rade pour décharger ce qu'ils amenaient d'Europe avant de reprendre des produits locaux, étaient très favorisés par rapport aux bateaux étrangers qui, venant du Sud, escalaient à Bassam ou Port-Bouët pour y charger quelques lots de bois. Ceux-ci, très souvent, avaient un tour de chargement tellement défavorable qu'ils préféraient partir sans rien charger plutôt que d'attendre des jours, ou quelquefois des semaines, la possibilité d'embarquer quelque chose.

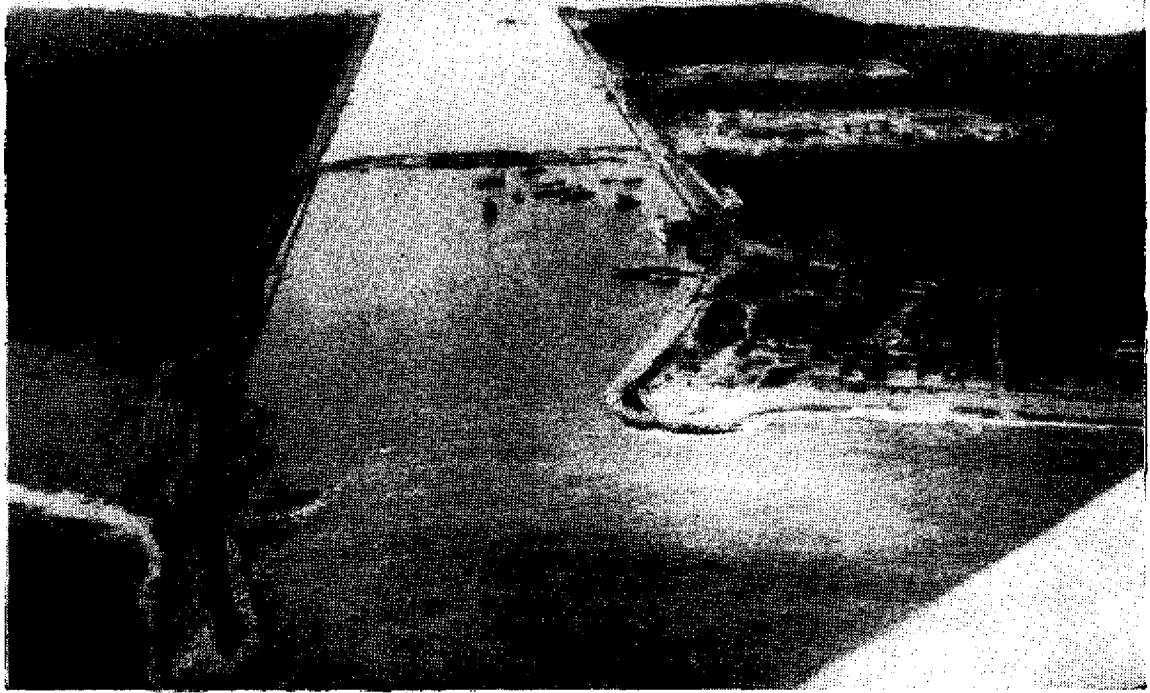
A ASSINIE, première terre française en Côte d'Ivoire, on pratiquait autrefois le toulinage

malgré des conditions difficiles de chargement dues à la barre particulièrement mauvaise à cet endroit. Lorsqu'en 1942, Assinie fut submergée par la mer, toute opération de chargement des bois dût être abandonnée, dans l'impossibilité où l'on se trouvait de les sortir autrement, et malgré la qualité évidente des Acajous de la région.

Le projet d'installation d'un ras d'amarrage à Assinie, pour des raisons diverses, n'a pas eu de suite.

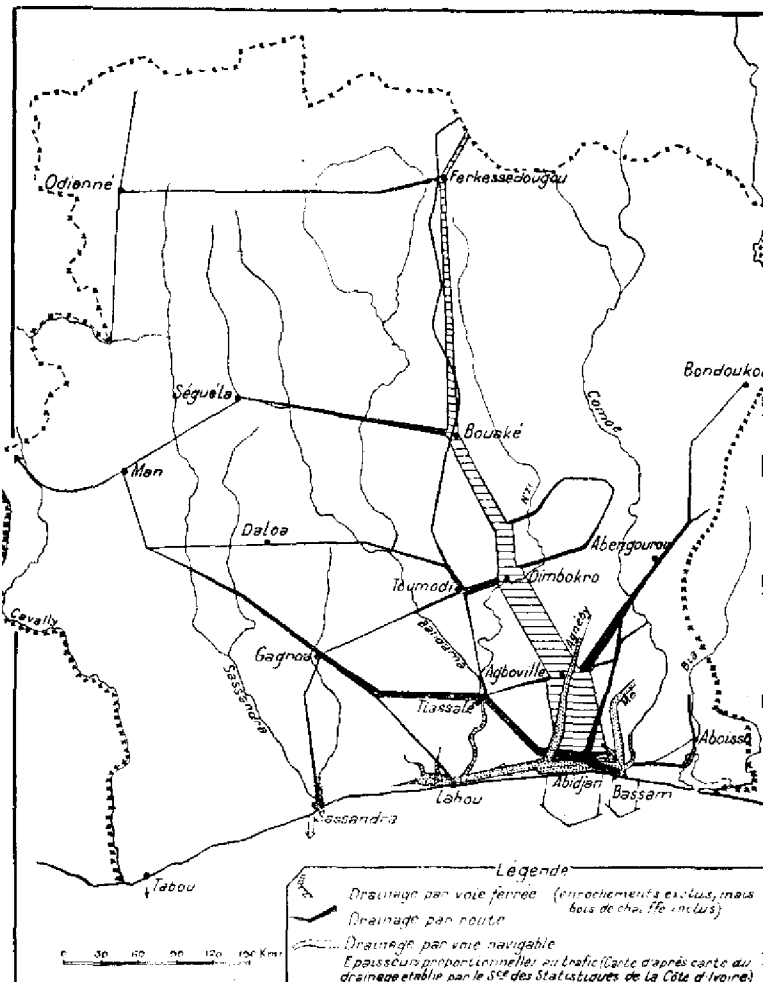
A GRAND LAHOU, pendant longtemps, une Société de transit s'était spécialisée dans le travail du chargement des bois par toulinage à travers la barre. Elle disposait du matériel et du personnel spécialisé. Les bois menés par radeaux à un wharf lagunaire, étaient hissés par une grue sur des wagonnets Decauville tractés à bras et déposés sur la plage où la place ne manquait pas pour les stocker et attendre la venue d'un bateau. Le sol de cette plage, en sable pur, était sain et les bois souffraient en général assez peu de ce séjour, parfois prolongé, au bord de la mer. A l'arrivée du bateau des boats étaient mouillés à quelques encablures au delà de la barre et les billes étaient toulinées dans les mêmes conditions qu'au parc de la F.I.B.E. à Port-Bouët. Ce système d'embarquement nécessitait le concours de beaucoup de circonstances favorables. Il fallait un navire habitué à ce genre de travail, disposant d'une embarcation à moteur assez puissante pour remorquer les drômes à son bord et rechercher les billes en dérive, un temps favorable, une main-d'œuvre exercée et nombreuse, des boats de mer en bon état, etc. Lorsque toutes ces conditions étaient remplies le rendement était bon et uniquement limité par la capacité d'absorption du navire. Les difficultés de main-d'œuvre pouvaient, en ce qui concerne les manœuvres non spécialisés, être très diminuées par l'emploi d'un Caterpillar avec treuil et bulldozer facilitant le déplacement des billes sur la plage. Cet engin qui ne pouvait être utilisé que pour cet emploi et qui n'avait aucune autre activité par suite de la situation géographique de Grand Lahou était d'un mauvais rendement financier, entraînant un mauvais entretien général et des pannes sérieuses généralement au moment où l'on pouvait avoir le plus besoin de lui. Pour toutes ces raisons, les opérations de toulinage de bois ont été pratiquement arrêtées depuis quelque temps déjà à Grand Lahou, les exploitants forestiers de la région préférant faire les frais de remorquer leurs bois à Grand Bassam que de courir le risque d'un embarquement à Grand Lahou.

A SASSANDRA, le problème est un peu diffé-



Le canal de Vridi

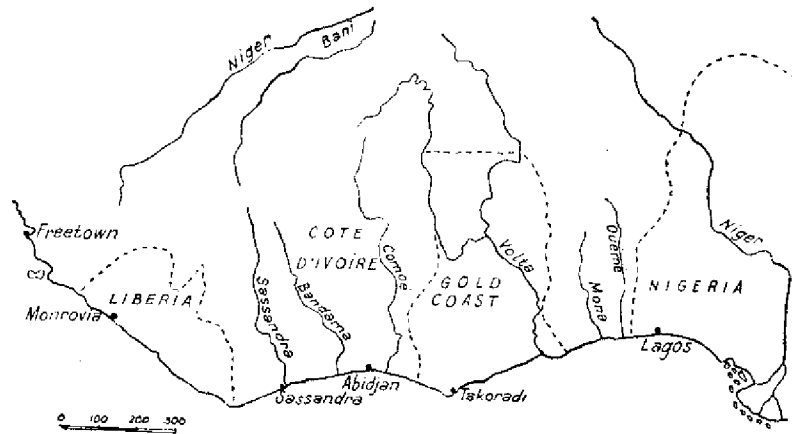
Cléché Information A.O.F. Photo Schar. Communiqué par le Ministère de la France d'Outre-Mer



Carte du drainage des produits en Côte d'Ivoire

rent. Le fleuve Sassandra n'étant pratiquement pas flottable, les bois doivent, obligatoirement, être amenés par camion à proximité immédiate du port où ils sont stockés en lagunes. En choisissant le moment de la marée favorable il est possible de faire passer par l'embouchure du fleuve Sassandra de petites drômes de 30 à 50 mètres cubes, soit seules, soit guidées par un boat à rames ou une embarcation à moteur peu puissante. Les drômes sont arrêtées sur une bouée mouillée à proximité du trajet qu'elles suivent normalement et reprises par la chaloupe du navire qui les remorque le long du bord. Si le passage de la barre est plus simple qu'à Grand Lahou il faut quand même un navire bien habitué au travail du bois, possédant une chaloupe-remorqueur, et surtout un temps favorable pendant les quelques heures par jour où la marée permet le passage des billes. Si un boat à rames ou une chaloupe légère permet assez facilement d'effectuer ce passage, il faut quand même compter sur une autre chaloupe puissante, capable d'aller chercher rapidement les billes en dérive, ce qui arrive fréquemment. Un wharf en construction à Sassandra et qui doit entrer prochainement en fonctionnement permettra probablement d'améliorer considérablement le mode de chargement des bois de ce port. C'est heureux, car l'ouverture du port d'Abidjan n'aura aucune influence sur Sassandra, ce centre n'étant pas relié, ni susceptible de l'être, par voie d'eau à Abidjan. C'est la raison pour laquelle les exploitations forestières, dans cette région, n'ont encore pris qu'une fai-

Golfe de Guinée
Les ports du golfe de Guinée



ble extension malgré la richesse des forêts de la région en essences intéressantes.

Les embarquements sur les autres points de la Côte : Fresco, Tabou, Bereby, San Pedro, etc., sont abandonnés depuis longtemps.

Conditions nouvelles créées par l'ouverture du port d'Abidjan

Depuis la fin de juillet 1950 les navires empruntant le canal de Vridi ouvert de la mer à la lagune, viennent mouiller à Abidjan même en eau profonde. Des quais sont prévus (dont l'un de 300 mètres de long réservé au trafic des bois), une gare de triage, des magasins, etc. Le problème du passage de la barre qui, de tout temps fut la hantise des exportateurs de la Côte d'Ivoire, se trouve donc, de ce fait, résolu, et les bois, qu'ils arrivent par voie ferrée, par camions ou par flottage peuvent être rassemblés au calme et conduits tranquillement le long du bord du navire où ils doivent embarquer sans avoir à attendre, comme autrefois, des autorités administratives, un tour de chargement. Donc, même pour de petites quantités et pour un chargement uniquement bois, les navires peuvent maintenant escaler en Côte d'Ivoire en étant assurés qu'ils n'y séjourneront que le temps strictement nécessaire. Les rotations des navires verront ainsi leur durée sensiblement raccourcie.

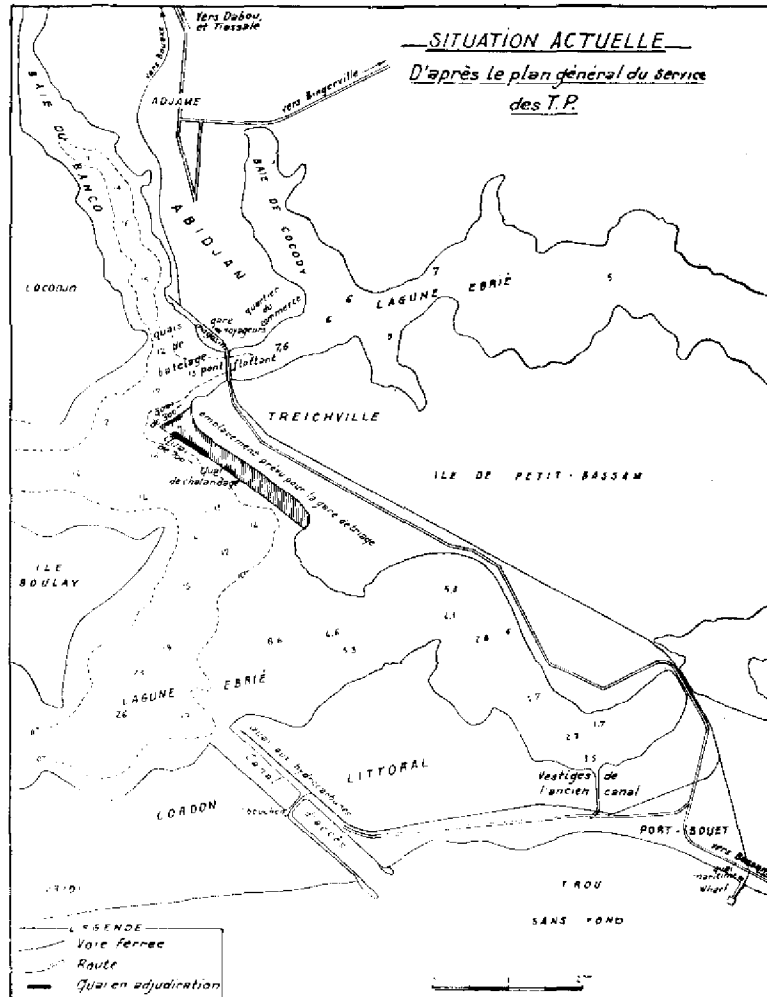
Théoriquement aussi, plus rien n'empêche l'embarquement des bois non flottables qui peuvent être chargés directement sur chalands au bout du rail ou à proximité des chantiers en bordure de lagune, et arriver ainsi sans rupture de charge le long du bord du navire. Les risques de billes perdues deviennent nuls ou presque, et les taux d'assurances de plage à bord doivent se trouver, de ce fait, assez réduits.

D'ailleurs, d'une façon générale, l'ouverture du port doit réduire dans de sérieuses proportions les frais de mise en FOB des bois.

L'ouverture du port d'Abidjan, conçu de façon extensive, a posé, par voie de conséquence, le

problème de réfection de la voie ferrée, du réseau routier, du système fluvial et lagunaire qui l'alimentent, et pour lesquels des travaux de remise en état et de constructions nouvelles sont déjà en cours depuis assez longtemps.

A côté de tous ces avantages il y a toutefois un inconvénient à l'ouverture du port d'Abid-



Croquis montrant les fonds dans la lagune d'Abidjan



La « Jeanne-d'Arc » et le « Barfosa » dans le port d'Abidjan

(Cliché Information A.O.F. Photo Schar. Communiqué par le Ministère de la France d'Outre-Mer)

jan. Il était de tradition courante que les bois soient réceptionnés par les acheteurs, soit à Port-Bouët avant l'embarquement, soit sur plage à Lahou ou à Sassandra, soit pendant la traversée sur wagonnets Decauville du wharf lagunaire au wharf maritime à Grand Bassam. Actuellement les radcaux arrivent directement le long du bord du navire, les opérations de réception de bois, pour tous ceux qui n'arrivent pas à Abidjan par le rail ou par camion, vont être beaucoup plus compliquées. Divers systèmes ont été envisagés. L'un consiste à faire la réception le long du bord du navire au moment où les billes sont hissées, celles refusées pouvant être remises à l'eau, avant chargement en cale ou en pontée. L'autre, à mettre obligatoirement les bois sur terre-plein à proximité d'Abidjan avant de les embarquer. Cette deuxième solution, si elle donne entière satisfaction aux acheteurs, représente de gros frais pour l'amortissement des installations de ce parc à terre et pour les manipulations qui y seront opérées. Certains acheteurs se contentent maintenant de réceptionner les bois flottant en lagune ou d'aller les voir sur les chantiers avant le drômage. On en est encore à la période de tâtonnements et aucune solution définitive n'a été adoptée.

L'ouverture du port d'Abidjan ne résoud pas non plus le problème de la protection des bois contre les attaques des tarets ; ces attaques risquent d'être massives pendant la saison sèche, moment où les eaux de la lagune ont leur plus forte teneur en sel. Il faudra donc, à ce moment, soit prévoir obligatoirement la mise des bois sur parc à terre ou leur gardiennage dans des parcs d'eau douce qui, normalement, se trouvent éloignés du port d'Abidjan si l'on n'envisage pas la création d'un parc artificiel qui pourrait être conçu dans la baie du Banco.

Ce n'est qu'à l'usage que l'on pourra déterminer celle de ces solutions qui convient le mieux et s'y tenir.

De toute façon, il est évident que l'ouverture du port d'Abidjan représente, dans son ensemble une grosse amélioration des conditions de chargement des bois et il est probable que les quantités de bois exploitées et exportées vont se trouver, en Côte d'Ivoire, assez sensiblement augmentées par cette nouvelle installation portuaire, même avant la création prévue de quais d'embarquement parmi lesquels des quais à bois particulièrement spacieux et bien équipés ont été prévus.

Enfin, l'embarquement des bois non flottables ne peut être réalisé d'une façon régulière et satisfaisante par suite du manque de chalands de transport dont l'ouverture du port vient de multiplier l'emploi, et qui sont utilisés surtout pour le transport des produits.

Il est toutefois indiscutable que l'ouverture du port d'Abidjan représente, dans son ensemble, une grosse amélioration des conditions de chargement des bois, et entraînera une augmentation des quantités de bois exploités et exportés de la Côte d'Ivoire.

Par sa situation assez exceptionnelle, au centre d'un réseau lagunaire qui fut depuis l'origine le point de concentration du commerce indigène, Abidjan verra son importance s'accroître encore lorsque sera percé le canal reliant la lagune Aby à celle d'Ebrié, comme l'est déjà cette dernière à celle de Grand Lahou, étendant ainsi, jusqu'à la Gold Coast, sur une étendue de 400 kilomètres, une immense voie lagunaire qui drainera vers Abidjan, à peu de frais, la production de peuplements jusqu'ici peu exploités.

P.-L. ROTHÉ,
*Conservateur Honoraire
des Eaux et Forêts.*