

Vertical line on the left side of the page.

Vertical line on the right side of the page.

René LE HÉRISSE

Voyage

(en deux volumes)

Au Dahomey

et à la

⁷⁹³
Côte

d'Ivoire



Orné de nombreuses
Gravures
dans le texte.

PARIS & LIMOGES
HENRI CHARLES-LAVAUZELLE

ÉDITEUR MILITAIRE

Vertical line on the left side of the page.

Small mark at the top right.

Vertical line on the right side of the page.



Voyage au Dahomey

et à la

Côte d'Ivoire

17 11
1878
799

DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS

René LE FÉRISSÉ

Voyage au Dahomey

et à la

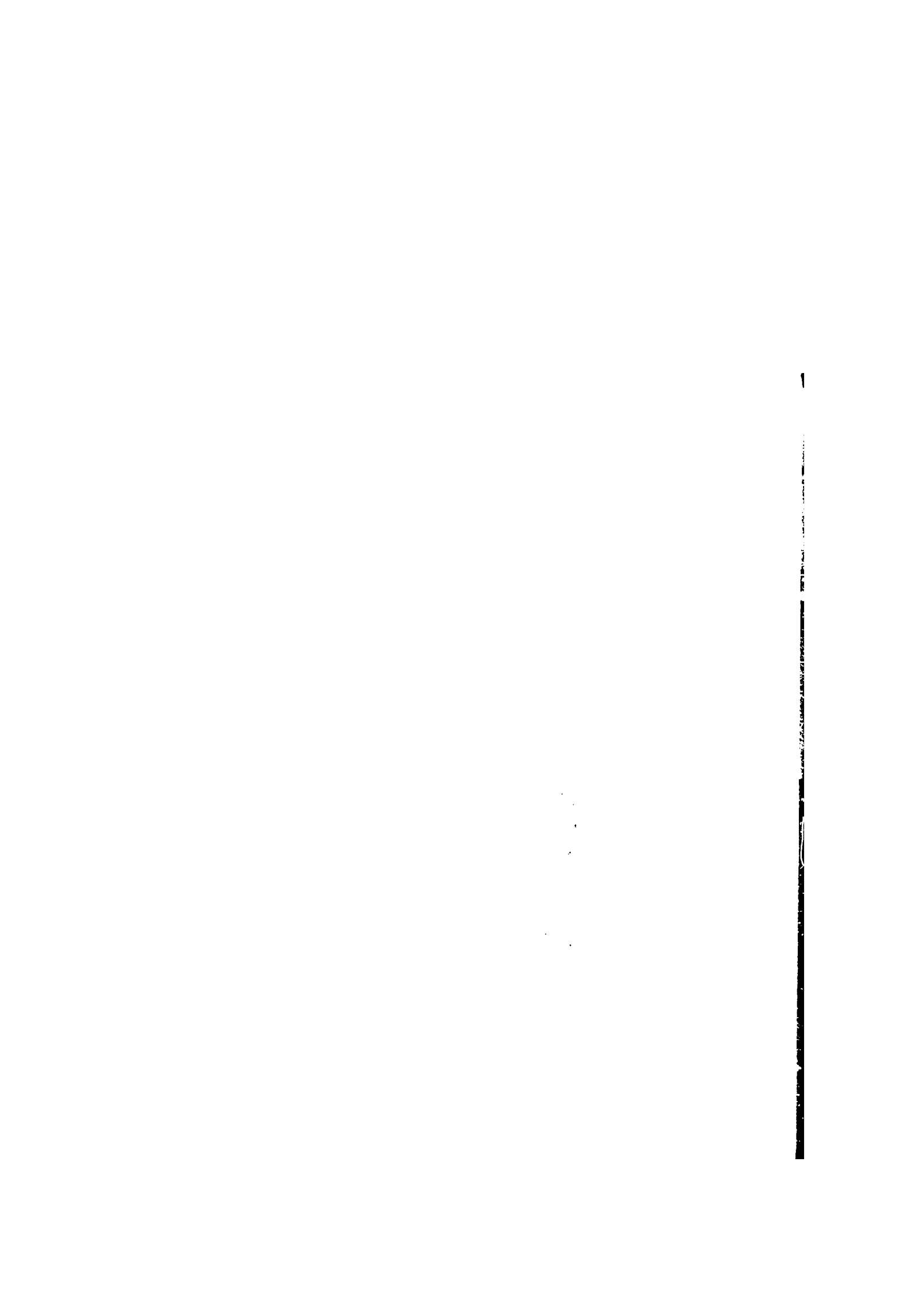
Côte d'Ivoire



PARIS
HENRI CHARLES-LAVAUZELLE

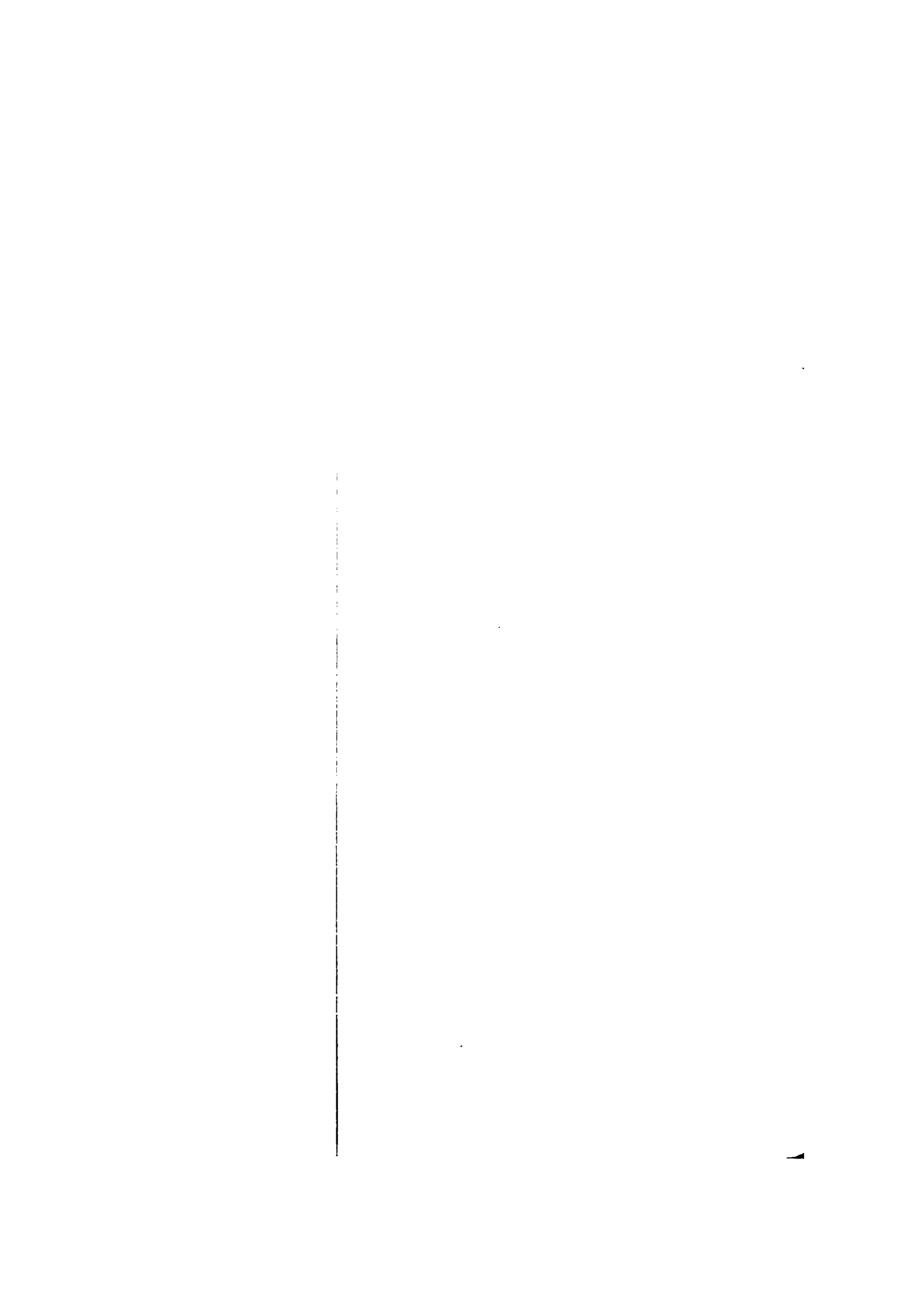
Éditeur militaire
10, Rue Danton, Boulevard Saint-Germain, 118
(MÊME MAISON A LIMOGES)

1903





M. de Mérisad.
Député, membre du Conseil supérieur des Colonies.



CHAPITRE PREMIER

Avant-propos. — Vue d'ensemble. — La traversée.

Avant-propos

Ce sont bien plus des notes de voyage prises au jour le jour, qu'une étude sur la côte occidentale d'Afrique, que j'entreprends de publier. Il a été écrit tellement de choses sur le continent noir, au cours de ces dernières années; les explorateurs, les militaires, les administrateurs, les commerçants qui ont contribué à asseoir notre domination dans ces pays sont aujourd'hui tellement nombreux, qu'il y aurait, de la part d'un député en voyage, prétention exagérée à donner trop d'ampleur à ce travail.

J'essaierai de dire très simplement ce que j'ai fait, ce que j'ai vu, donnant en toute sincérité mon appréciation sur la situation présente et l'avenir de nos jeunes colonies de l'Afrique occidentale. Le résultat que je cherche sera atteint, si je peux contribuer à faire connaître au public les résultats sérieux obtenus, dissiper des illusions dangereuses, mettre au point certaines exagérations qui pourraient avoir une influence fâcheuse sur le développement de notre empire africain.

Vue d'ensemble

A ceux de mes nombreux compatriotes qui, mettant en doute le génie de la France, prétendent que nous sommes incapables de mener à bien une œuvre de colonisation, je conseille un voyage de quelques semaines sur la côte occidentale d'Afrique.

Il vient de m'être donné de constater les résultats du prodigieux effort accompli depuis dix ans par nos jeunes colonies de la Guinée française, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey: elles peuvent désormais soutenir sans crainte la comparaison avec les colonies voisines, administrées par les Anglais, les Portugais ou les Allemands.

La situation des Anglais, qu'on nous cite toujours comme exemple, soit dans la Gambie, soit à Sierra-Leone, soit à Lagos, n'approche point de celle que nous avons su nous faire à Conakry, à Bassam et à Porto-Novo.

Sans contestation possible, en Afrique occidentale, la première place nous appartient. Nos rivaux eux-mêmes le reconnaissent.

En Guinée, il suffit d'avoir vu Conakry avec son beau port en eau profonde, ses quais, ses larges boulevards, ses rues bien bâties, ses services publics admirablement installés, pour sentir que, derrière ce superbe paravent, un pays riche, peuplé, bien administré, doit forcément exister.

L'œuvre commencée par Balay va chaque jour se développant. Une conduite de cinquante kilomètres amènera, dans quelques semaines, à la capitale de la Guinée, l'eau potable qui lui était indispensable.

Le chemin de fer de pénétration vers le Niger est aujourd'hui arrivé au soixantième kilomètre; dans quelques mois le rail sera posé jusqu'au cent cinquantième kilomètre, et dès ce moment le trafic promet d'être suffisant pour couvrir les frais de l'exploitation.

A la Côte d'Ivoire, Bingerville, la nouvelle capitale, en deux ans est sortie de terre; Grand-Bassam lui-même continue à se développer, malgré les dures épreuves que lui firent subir les épidémies de fièvre jaune au cours de ces dernières années. La question de la construction d'une voie ferrée de pénétration a fait un grand pas depuis que la création d'un budget général de l'Afrique occidentale va permettre à la colonie de réaliser, à un taux raisonnable, l'emprunt nécessaire à son exécution.

Si les compagnies qui se constituent chaque jour pour l'exploitation du sous-sol de la colonie réussissent à découvrir les mines d'or dont on parle tant, peut-être cette colonie sera-t-elle demain un Transvaal français.

Quoi qu'il arrive, même sans mines d'or, quand sera pacifiée la région du Baoulé, l'exploitation des palmiers à huile, du caoutchouc, de l'acajou, des riches essences de bois des forêts tropicales, qui couvrent des millions d'hectares, sera suffisante pour assurer, sous l'habile direction du gouverneur Clozel, le développement normal et régulier de cette colonie.

Au Dahomey, même situation, plus belle peut-être encore. Nous occupons là une région dont la richesse et la densité de population sont supérieures à celles que l'on peut trouver dans beaucoup de nos départements français.

Un chemin de fer est déjà en exploitation jusqu'à hauteur d'Abomey, l'ancienne capitale de Béhanzin,

c'est-à-dire jusqu'au centième kilomètre à partir de la côte.

Avant longtemps le rail sera placé jusqu'au Niger. Et, si la compagnie d'exploitation du chemin de fer ne se voit pas attribuer - - comme il faut l'espérer - - des concessions trop considérables, qui ruineraient nos maisons de commerce, en constituant au profit de cette compagnie un véritable monopole de fait; si les tarifs de transport sont suffisamment abaissés pour que nos commerçants aient intérêt à se servir du chemin de fer, il n'est point douteux que, dans ce pays admirable, où les populations indigènes sont tenues en main par un gouverneur de tout premier ordre, qui s'appelle Liotard, et des administrateurs remarquables qui ont su comprendre et appliquer intelligemment la méthode colonisatrice ferme et paternelle du maître, il n'est point douteux, dis-je, que le Dahomey ne soit, avant peu, la première et la plus florissante de nos colonies africaines.

Certes, tous ces pays, situés sous le dur soleil des tropiques, ne constitueront jamais des colonies de peuplement. L'Européen y souffre trop d'une chaleur humide excessive, il est trop anémié après un séjour de quelques mois, pour qu'on puisse jamais songer à envoyer là des enfants de France, faire œuvre de colons et travailler de leurs mains.

Les colonies de la Côte occidentale d'Afrique ne seront jamais pour nous que des colonies d'exploitation.

Mais leur mise en valeur sera facile, car elles sont riches, prospères, se suffisent largement à elles-mêmes, paient sur leurs budgets locaux *toutes* leurs dépenses d'administration et de souveraineté, et, quoi

qu'en disent certains esprits chagrins, elles constitueront pour notre commerce national un immense débouché.

La Traversée

C'est à bord de la *Ville-de-Maranaho*, l'un des meilleurs bateaux de la compagnie des Chargeurs-Réunis, que je me suis embarqué à Bordeaux le 15 novembre 1902, à destination de Colonou.

J'avais pour compagnon de route un excellent camarade du lycée Saint-Louis et de Saint-Cyr, le capitaine Lallouette, du 20^e bataillon de chasseurs à pied.

Utilisant les loisirs que lui faisait un congé de trois ans, il a voulu voir par lui-même ce que sont ces colonies dont on parle tant. Au lieu de passer bien tranquillement l'hiver à Paris, à Nice, ou en Italie, il a voulu être un des premiers touristes qui aient visité le Dahomey, la Côte d'Ivoire et la Guinée. Ce n'est point par le temps qui court une idée banale. J'ai été, pour mon compte personnel, ravi qu'il l'ait mise à exécution, et je crois pouvoir affirmer qu'il n'a pas eu à s'en repentir.

Que dire de la traversée qu'on n'ait déjà écrit et répété mille fois! Pendant dix-sept longues journées, les jours se suivent et se ressemblent. C'est le lever tardif, le déjeuner joyeux, la longue sieste sur le pont, le dîner qui traîne et la soirée qui languit.

Il y a, cependant, à bord de ce « bon petit bateau » qui s'appelle le *Maranaho*, quantité de gens aimables faisant leur possible pour rendre l'existence agréable à eux et aux autres.

C'est d'abord le commandant du bord, le capitaine

Renault, un de nos compatriotes bretons, rempli d'égards et d'attentions délicates pour tous les passagers. Quelles bonnes causeries bien franches et bien cordiales nous avons eues ensemble sur la passerelle l'après-midi à l'heure du cocktail !

« --- Dites-moi, commandant, l'avons-nous assez chanté notre cher pays malouin? Comme on l'aime davantage, ce vieux clocher breton, au fur et à mesure qu'on s'en éloigne, et comme il était bon, sous les tropiques, de parler un peu de ceux que nous avions laissés là-bas sur notre côte d'émeraude!

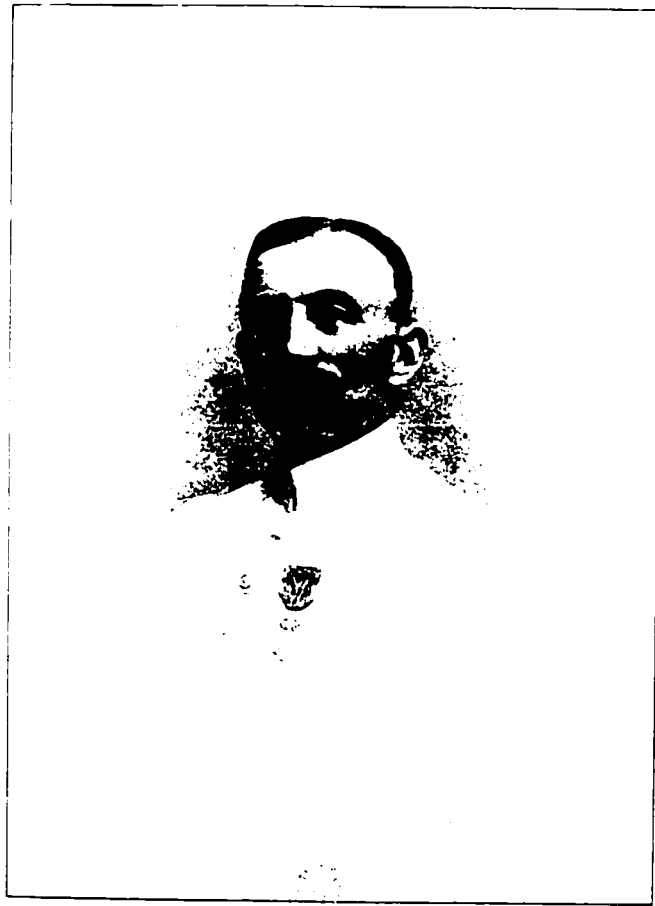
» Nous sommes partis ensemble, et vous m'avez ramené sur la terre de France: puis vous voilà reparti une fois encore pour trois longs mois, ayant quelques jours à peine à passer au milieu de ceux qui vous sont chers. »

Quelle vie que celle du marin! On a beau dire, l'homme n'a pas été fait pour être ballotté pendant toute son existence sur une coquille de noix, pour être jour et nuit sur le qui-vive, exposé à tous les dangers.

Quelle volonté, quelle énergie il faut avoir pour mener pendant trente années un aussi dur métier! Il est vrai qu'à cinquante-cinq ans d'âge un commandant de paquebot aura droit à une retraite de onze cents francs, un simple matelot à 360 francs de pension. C'est une consolation : tout juste de quoi assurer aux siens les pommes de terre et le pain quotidien!

Eh bien, malgré cette situation précaire, ces marins sont pleins de gaieté, de bonne humeur et d'entrain.

Le second, les lieutenants, le commissaire, les mécaniciens, tout ce monde est aimable au possible, ne demande qu'à rendre service. J'allais oublier le



le capitaine Maurice Lallouette.

docteur, un petit Méridional à l'œil ardent, à la barbe de fleuve, qui se serait consolé de vous voir malade, parce qu'il aurait pu alors vous prouver sa science et son dévouement.

Nous sommes tombés sur un lot de passagers dont plusieurs sont très intéressants.

C'est notre sculpteur Allouard, qui s'en va à Conakry pour fixer l'emplacement du monument qu'il exécute à la mémoire du gouverneur Balay. A chaque repas, c'est un feu roulant de ces bons mots du boulevard dont seuls les Parisiens de Paris ont le secret.

C'est le docteur Suard, médecin en chef du Dahoméy, un de mes Labadens de Saint-Louis.

C'est le capitaine Moll et ses officiers, qui s'en vont au Sokoto délimiter la frontière anglo-française. Ils emmènent avec eux ce brave Hummel, un Alsacien, administrateur des colonies, dont le dévouement à son chef de mission est bientôt légendaire.

C'est un aimable administrateur de la Guinée, M. Valbine, qui s'en va, avec sa gracieuse femme, rejoindre son poste sur le rio Nunez.

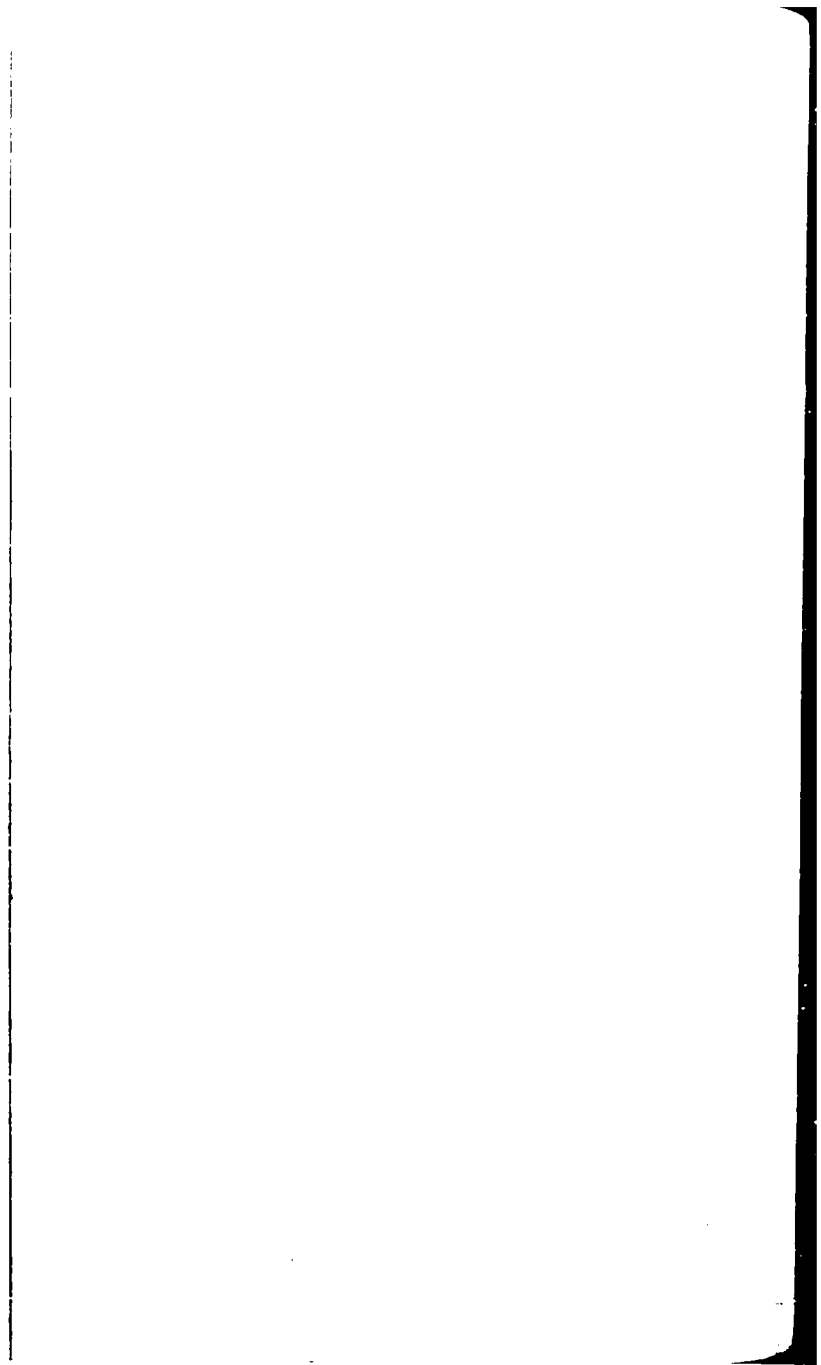
C'est l'administrateur Barrême, fils de l'ancien préfet de l'Eure, un joyeux drille qui passe de Madagascar au Dahoméy, et dont la verve endiablée met tout le bord en gaieté. C'est un fonctionnaire à l'esprit indépendant, celui-là. « Je ne suis pas un arriviste », dit-il à chaque instant. Et c'est vrai, puisque d'administrateur de cercle il s'en va rendre la justice chez les noirs de Grand-Popo.

Ce sont des fonctionnaires des affaires indigènes, des officiers, des missionnaires, des religieuses, des commerçants, tous de relations agréables, supportant gaiement les premiers coups de roulis.

Le bateau est au grand complet, toutes les cabines sont occupées, le service de table est doublé; au

mement du départ, on se demandait comment on allait pouvoir se caser, et voilà, qu'à peine avons-nous quitté les eaux françaises, tout s'est tassé comme par enchantement, chacun a trouvé sa place, pris ses habitudes et arrangé à sa guise l'existence monotone du bord.

La mer est assez grosse; nous roulons ferme pendant toute la traversée du golfe de Gascogne, et le bateau ne reprend guère son aplomb avant d'arriver en vue des Canaries.



CHAPITRE II

Ténériffe. — Dakar.

Ténériffe

Il est quatre heures du soir lorsque nous mouillons en rade de Santa-Cruz de Ténériffe. L'escale doit durer seulement quelques heures, et nous devons repartir le soir même; aussi débarquons-nous en toute hâte aussitôt que le service espagnol de la santé nous a donné la libre pratique.

Il fait un temps superbe, et la grande île montagneuse de Ténériffe, dominée par son pic de 4.000 mètres, dont on aperçoit sous un soleil étincelant le sommet couvert de neige, produit un effet saisissant. La ville de Santa-Cruz s'étend en amphithéâtre dans une vallée assez large, entourée de hautes montagnes, sur les pentes inférieures desquelles s'étendent de vastes jardins, des champs, des vignes, admirablement cultivés.

En débarquant, on a de suite l'impression que l'on entre dans une ville espagnole : les quais sont propres, les voies d'accès du port larges et bien bâties.

La grande place rectangulaire de la Constitution ne manque pas de cachet avec ses lourdes maisons de granit, ses cafés en plein air et ses beaux magasins. C'est le rendez-vous du tout Santa-Cruz des

première. La musique militaire vient de terminer son concert quotidien : les femmes aux toilettes voyantes couloient les officiers aux uniformes brodés; les ecclésiastiques, cigare aux lèvres, discutent à voix haute avec des hommes à la face cuivrée, convertis du vaste sombrero. La place et les rues adjacentes sont pleines d'animation et de vie: le coup d'œil, pour l'Européen qui arrive et qui n'a pas vu la terre depuis cinq jours, est vraiment intéressant.

Malheureusement, la nuit vient vite, et c'est à peine si nous avons le temps d'aller visiter quelques-unes des nombreuses églises de Santa-Cruz. Ces monuments sont d'ailleurs sans intérêt : extérieurement, c'est le style jésuite; intérieurement, c'est le clinquant sans ordre, sans méthode et sans goût: l'amoncellement des bibelots en fer battu, des fleurs en papier doré ou argenté qu'on trouve dans toutes les églises des petites villes d'Espagne. Santa-Cruz est du reste une ville nouvelle, et c'est seulement au retour que nous aurons le temps de pousser jusqu'à la vieille cité de la Laguna, située à quelques kilomètres dans la montagne, et où existent trois ou quatre vieilles églises présentant quelque intérêt.

Avant de rembarquer, nous dinons dans un restaurant qui n'a de parisien que le nom. C'est pourtant ce qu'il y a de mieux à Santa-Cruz! Mais, si l'on y mange mal, on peut se récompenser sur le boire : les vins de Ténériffe sont excellents, et il y a certain malvoisie sec qui donne, quand même, la gaieté et que je recommande aux amateurs.

Il est huit heures. Il faut retourner à bord du *Maranaho*, qui a fini de faire ses provisions de bouche et son charbon. Un coup de canon, on lève l'ancre, *en avant toute*, et nous défilons devant Santa-Cruz, éclairée par des milliers de lumières électriques des-

smant les rues tracées en quinconces. Peu à peu tout s'efface. Nous ne verrons plus la terre avant Dakar. C'est la vraie civilisation qui disparaît et que nous ne retrouverons pas avant deux mois.

Dakar

Nous arrivons dès le matin sur rade de Dakar. La ville européenne s'étend sur une hauteur, juste au-dessus du port, au fond de la large baie fermée par le rocher sur lequel s'élève la vieille ville de Gorée.

Ce coin de la terre d'Afrique, que nous occupons depuis plusieurs siècles, s'est développé d'une manière considérable depuis que j'y suis passé, il y a cinq ans, en 1897, alors que j'eus la bonne fortune de pouvoir accompagner mon excellent collègue et ami M. Lebon, ministre des colonies, dans son voyage au Sénégal et au Soudan.

L'escale de Dakar n'a duré qu'une journée; mais nous avons bien employé notre temps, et j'ai pu constater les résultats de l'effort considérable fait par la France depuis quelques années.

En 1897, pour recevoir dignement un membre du gouvernement français, la municipalité de Dakar avait dû prendre des dispositions provisoires derrière lesquelles on sentait qu'il manquait beaucoup de choses. Aujourd'hui, c'est bien changé : j'ai vu Dakar sans le *bluff* officiel, et vraiment on a fait beaucoup depuis cinq ans. Non seulement le nombre des habitations européennes a considérablement augmenté, mais la voirie municipale a réalisé de grandes améliorations. Les rues sont maintenant parfaitement entretenues; un cylindre à vapeur a mis toutes les chaussées en excellent état; une conduite amène à

Dakar autant d'eau qu'il en faut pour alimenter la ville; de nouvelles routes ont été percées, et, quand on aura fait les travaux d'assainissement qui ont été récemment décidés, quand on y aura construit le palais du gouverneur général, Dakar sera la plus jolie ville de notre empire africain.

Par sa situation géographique et stratégique, placé sur l'une des grandes routes du monde, Dakar est appelé à prendre un développement considérable. C'est l'un des points d'appui les plus sérieux que nous possédions au point de vue militaire; il est à souhaiter qu'on y fasse, dans le plus bref délai, les travaux maritimes et les travaux de défense qui s'imposent. Le bassin de radoub, projeté depuis longtemps, n'est pas encore construit; l'armement des forts et des batteries n'est point terminé. Qu'attend-on? Qu'un nouveau Fachoda vienne donner un nouveau coup de fouet? Ce serait trop tard.

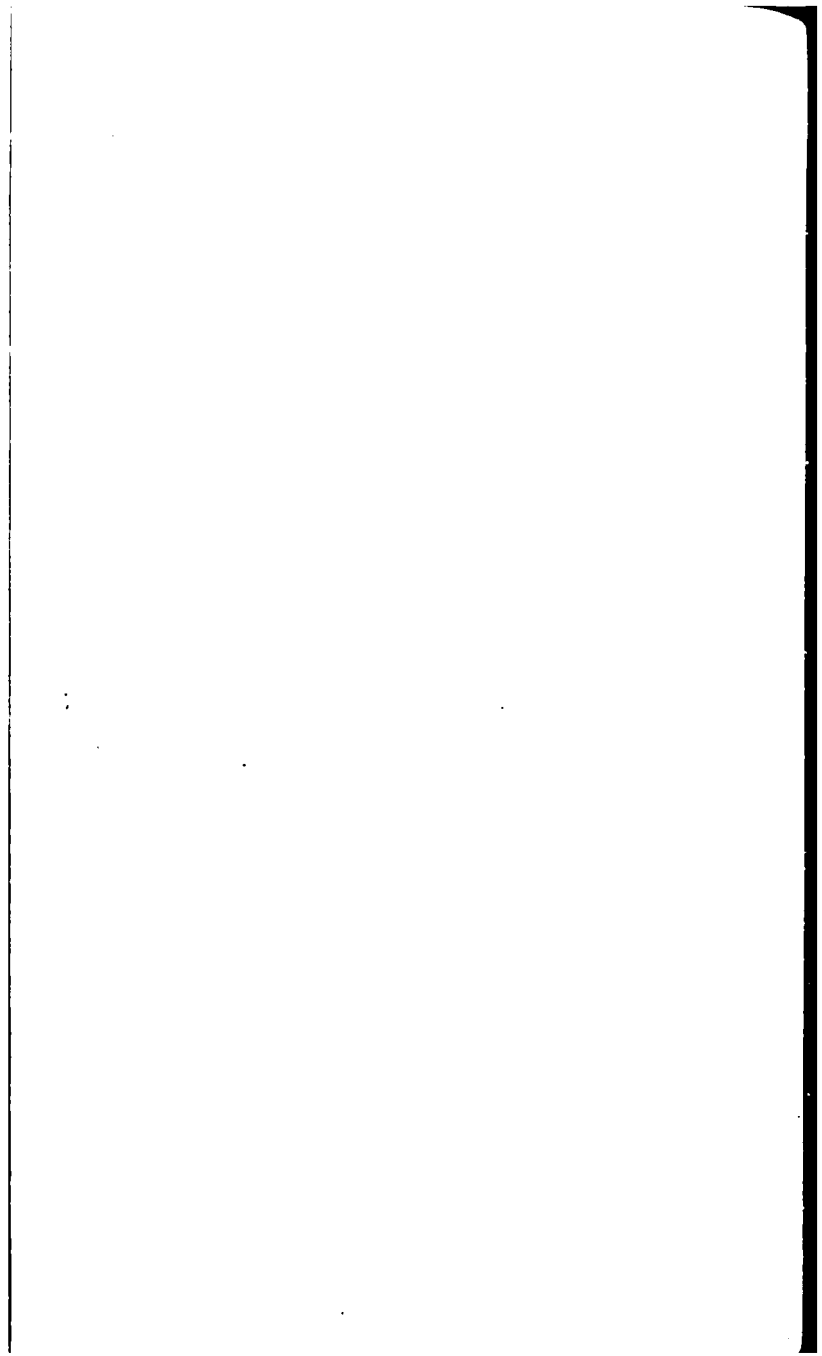
J'ai voulu aussi revoir Gorée, cette pauvre vieille petite ville à laquelle, il y a cinq ans, on fit de si belles promesses! Pauvre Gorée! plus elle vieillit, plus elle tombe en ruines! La franchise accordée à son port n'a point suffi pour y ramener la prospérité des anciens jours. De loin, ce rocher sur lequel s'élevaient de grandes et belles constructions a encore l'air de quelque chose, et les falaises de l'île qui tombent perpendiculairement dans la mer lui donnent l'aspect d'une cité fortifiée qui défie la mer et le canon; mais, quand on entre dans la ville, que de ruines amoncelées de tous les côtés!

Le bâtiment de la marine, qui fut autrefois un hôtel magnifique, est aujourd'hui uneasure délabrée, où le vieux père Texier, le capitaine du port — encore un Breton — trouve difficilement un abri. L'ancien Gouvernement — encore un vieux palais

délabré — est toujours inhabité (1); on n'a pas encore décidé, depuis cinq ans, s'il appartient à la ville, à la colonie, ou à l'Etat, et, pendant ce temps-là, les toits s'effondrent et les murs s'écroulent!

Le seul endroit, à Gorée, où j'ai trouvé un peu de vie, c'est à l'école des Frères de la doctrine chrétienne. Il y a, là, cent cinquante à deux cents enfants dirigés par des Frères de la congrégation de Ploërmel. L'établissement paraît fort bien tenu. Il possède une fanfare scolaire dont les habitants de Gorée sont très fiers. Au moment où je passais devant l'école, on répétait des marches militaires et des pas redoublés — les mêmes que ceux qui sont joués par mes petits musiciens bretons. Est-il besoin de dire que je sentis mon cœur battre un peu plus fort? Je m'informai, et j'appris que l'un des Frères, un tout jeune homme de dix-huit ans, était mon compatriote, qu'il avait transporté à force le répertoire de ma fanfare antraineoise. On le fit venir, nous causâmes du pays d'Antrain. Pauvre enfant! il avait la fièvre!... J'étais plus ému que lui en lui disant adieu!

(1) En attendant que soit construit le palais du gouvernement général qui s'élèvera au-dessus de Dakar, notre gouverneur général, M. Roume, s'est provisoirement installé à Gorée dans l'ancien hôtel du gouvernement, après y avoir fait exécuter les réparations urgentes.



CHAPITRE III

Conakry

Nous partons de Dakar dans la soirée. Cinquante heures après, nous sommes à hauteur des îles de Loos, petit archipel anglais qui ferme la rade de Conakry. Nous allons rester là trois jours, pour y débarquer plusieurs centaines de tonnes de marchandises destinées aux chantiers du chemin de fer. Un grand nombre de nos compagnons de voyage vont nous quitter. Tout le monde est sur le pont pour apercevoir la capitale de la Guinée française. Tout à coup, le Père Leclerc, un missionnaire qui a déjà plusieurs années d'Afrique, s'écrie, tout joyeux, avec son accent normand : « V'là Conakrrry! » Et, en effet, on vient de contourner une des îles, et l'on voit, au fond de la baie, une ligne de jolies villas s'étendant, sur une longueur de 15 à 1800 mètres, de la pointe du lazaret à la jetée du port.

Conakry possède un excellent port en eau profonde, point de barre à la côte : le flot vient mourir doucement sur le rivage. On croirait arriver devant une station balnéaire de nos côtes de la Manche. Les maisons sont bâties au milieu des bois de palmiers. Une grande animation règne sur le port, et il n'y a pas moins de cinq ou six grands navires sur rade.

Le *Maranaho*, arrivé au moment de la basse mer,

est obligé de mouiller très au large. Les communications avec la terre sont plutôt longues à établir. Enfin, vers deux heures, nous pouvons débarquer, juger *de visu* la grande œuvre accomplie par Balay sur la terre d'Afrique.

Conakry est le modèle-type de la cité coloniale. Les larges boulevards plantés de manguiers, les rues



l'hôtel du Gouvernement à Conakry (Guinée).

spacieuses bien entretenues ont été tracés en quinconces. Le boulevard du Gouvernement, qui suit une direction parallèle à la côte, conduit du port au lazaret; il a environ 1.500 mètres de longueur. Perpendiculairement à cette grande voie, juste en face de l'hôtel du gouvernement, existe un autre boulevard de 20 mètres de largeur, également bien planté et construit dans presque toute sa longueur jusqu'à l'hôpital Balay.

Perpendiculairement à ces artères principales, on a tracé plusieurs rues, le long desquelles on construit chaque jour. La plus belle, sans conteste, la mieux entretenue et la plus complètement bâtie, est la rue du Commerce, qui mesure 6 à 700 mètres de longueur.

Je n'exagérerai rien en disant que, depuis ma dernière visite, en 1897, Conakry a triplé et même quadruplé. Il y a maintenant un hôtel — le Grand-Hôtel, s'il vous plaît! — avec café, terrasse et fabrique de glace. Tous les soirs, de quatre à six, les rues sont sillonnées par des promeneurs à cheval, en voiture ou à bicyclette. On va faire son persil sur la route du Niger; il y a même des maisons de campagne dans la banlieue. Mais, si Conakry a augmenté dans de telles proportions, si l'administration des travaux publics de la colonie y a fait grand, on ne peut pas dire qu'elle ait fait beau.

Il y a cinq ans, ce petit coin de Conakry était délicieux: c'étaient partout des bois de palmiers, une merveilleuse végétation s'étendait sur toute la presqu'île, et je me souviens de la ravissante promenade que me fit faire, à cette époque, le regretté Balay, dans sa petite charrette trainée par la mule légendaire qui s'arrête devant tout noir s'approchant avec un papier à la main.

Cette fois, j'ai fait la même promenade. Je l'ai faite avec l'aimable docteur Macloud. Mais — hélas! — plus d'arbres, plus de brousse. Les travaux publics ont passé par là. Au lieu d'abattre au fur et à mesure qu'il eût été besoin, on a procédé au défrichage général, traçant des boulevards et des routes sur une longueur de plusieurs kilomètres, comme si Conakry devait être dans cinq ans une ville de trois cent mille habitants. C'est à peine si on a pu faire

respecter les arbres en bordure de la mer : les superbes manguiers qui se trouvaient à l'entrée du port ont, en partie, disparu; il n'en reste plus que deux ou trois qui appartiennent heureusement à mon excellent collègue Gaboriaud, délégué de la Guinée. Ils ne tomberont pas, ceux-là; ils resteront pour témoigner aux générations futures du vandalisme des successeurs de Balay.

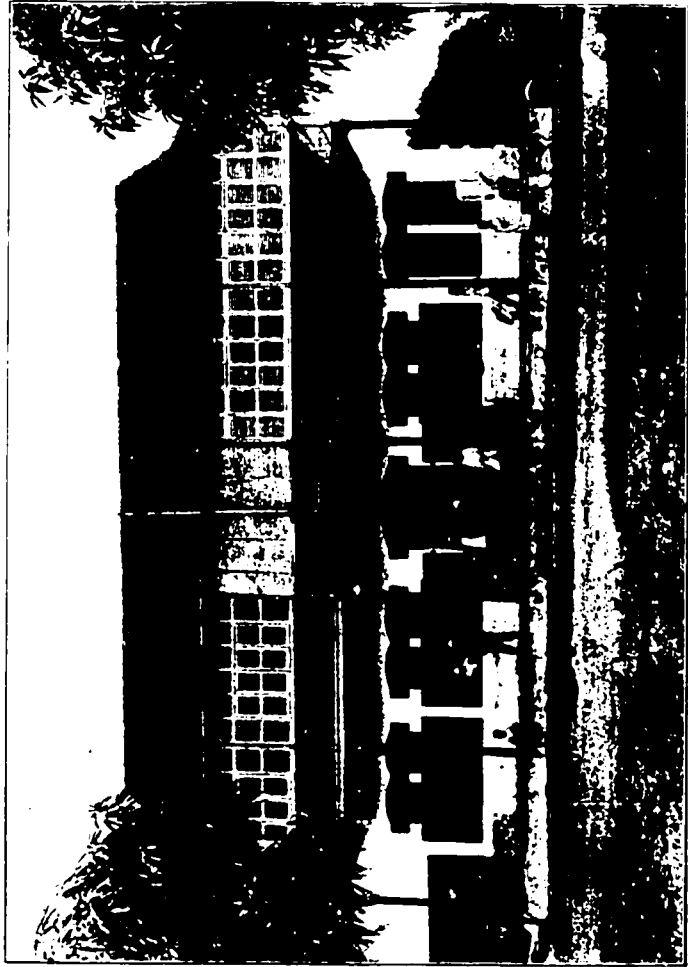
Pauvre Balay!... S'il voyait son cher Conakry dans cet état, comme il en voudrait à ceux qui l'ont ainsi mutilé! Il faut cependant reconnaître que ses regrets seraient bien compensés, en constatant que les travaux gigantesques, dont son administration sage et prévoyante avait préparé les plans, sont aujourd'hui entrés en pleine période d'exécution.

L'avancement des travaux du chemin de fer du Niger, qui va drainer les produits de l'arrière-pays de la Guinée, du Soudan français, et faire de Conakry l'un des ports les plus importants de l'Afrique occidentale, est en effet aujourd'hui indéniable. Au mois d'octobre ou de novembre prochain, on pourra inaugurer les cent soixante premiers kilomètres, et j'ai pu, grâce à l'amabilité du gouverneur, être transporté en chemin de fer jusqu'au dix-huitième kilomètre. Six semaines plus tard, la voie était posée jusqu'à la borne 38, c'est-à-dire jusqu'au pied du mont Kakoulima. Chaque jour on pose 5 à 600 mètres, et la plate-forme, m'a-t-on affirmé, est en état de recevoir le rail jusqu'au bout de la première section. Ce travail fait le plus grand honneur à celui qui a su mener à bien successivement le tracé primitif, l'avant-projet, le tracé définitif, et qui dirige aujourd'hui d'une main ferme et sûre les travaux d'exécution. J'ai nommé le capitaine Salesses, aujourd'hui administrateur des colonies.

Ce n'est point une figure banale que celle de ce vaillant pionnier de la Guinée française, Balay, qui s'y connaissait en hommes, avait tout de suite apprécié ses grandes qualités, et, lorsqu'il s'agit de faire l'étude d'une voie ferrée reliant Conakry au Niger, c'est à lui — alors jeune capitaine du génie — que fut confiée cette difficile mission. Je n'essaierai pas de retracer, ici, toutes les difficultés locales que Salesses eut à surmonter : tous ceux qui sont au courant des choses coloniales savent combien faibles et insuffisants furent les moyens mis alors à sa disposition. Rien ne put venir à bout de son énergie et de sa ténacité. L'étude fut faite, le tracé approuvé, et, quand il s'agit d'obtenir du Parlement l'autorisation nécessaire à l'exécution des travaux, ce fut encore Salesses qui, pendant son congé, fit, en France, auprès des ministres, des sénateurs et des députés, la campagne malheureusement indispensable dans ces sortes d'affaires.

Ah ! il eût préféré cent fois courir la brousse, faire de la trigonométrie ou du nivellement, plutôt que de courir ainsi les antichambres des politiciens ! Ce fut un congé peu agréable qu'il passa alors. Mais le sacrifice de sa tranquillité et de son repos, il le consentit avec joie, parce qu'il avait la conviction profonde de rendre service à son pays, parce que son tempérament d'apôtre lui faisait trouver aisé et honorable tout ce qui intéressait l'avenir de sa chère Guinée.

Brave cœur, bon Français !... Il en fut bien mal récompensé. Quand vint pour lui le moment d'être promu au grade supérieur, l'administration de la guerre refusa formellement de tenir compte à cet officier des services rendus à un autre département ministériel. Si Salesses était resté en France dans



Métel de la direction du chemin de fer à Conakry (Guinée).

une chefferie du génie, à cheval sur un rond de cuir, il serait aujourd'hui officier supérieur. Il a voulu mener à bien jusqu'au bout l'œuvre coloniale qu'il avait commencée en Guinée : cela, les grands chefs du génie ne le lui ont pas pardonné, et ce bon, ce brave officier a dû donner sa démission, briser son épée pour rentrer dans le cadre des administrateurs coloniaux.

Bien plus fort encore : à l'heure où j'écris ces lignes, le ministre des colonies est obligé de négocier avec son collègue de la guerre pour obtenir que l'ex-capitaine Salesses soit nommé chef de bataillon de réserve.

Tout ce que j'écris ici, Salesses n'a jamais voulu le dire. Soldat discipliné, il s'est incliné, la mort dans l'âme, devant la volonté de ses chefs. Quand on lui parle de cette triste histoire, on voit une grosse larme rouler sur son visage, mais pas un mot de rancune et de regrets. Il souffre, et il se tait. Brave cœur, va!

La voie du chemin de fer suit, pendant quelques kilomètres, la route du Niger, puis se rapproche de la côte pour monter, en pente très douce, jusqu'au mont Kakeulima.

C'est de cette montagne, située à quarante-cinq kilomètres de Conakry, que part la conduite d'eau qui doit alimenter la capitale. Lors de mon passage, le travail de la conduite avançait en même temps que le travail de la voie: aujourd'hui les larges tuyaux de drainage doivent être arrivés près des captations, et, dans quelques semaines, une eau de source excellente remplacera les eaux de puits et de citerne, les seules qui, jusqu'à ce jour, étaient consommées à Conakry.

C'est à Salesses encore que la colonie devra l'exécution de cette grande œuvre d'assainissement.

Il était intéressant de se rendre compte comment, matériellement et pecuniairement, une petite colonie peut faire exécuter des travaux aussi considérables. Sur le continent noir, il est, en effet, peu commode de trouver de la main-d'œuvre: le nègre est paresseux, a peu de besoins, n'aime pas à se fatiguer. Sous les tropiques, le moindre travail devient difficile et très dispendieux, et j'étais très intrigué de voir, le long du chemin de fer, des ateliers de quatre ou cinq cents ouvriers noirs travaillant tranquillement sous la seule surveillance d'un ou deux blancs.

« -- Comment arrivez-vous à ce résultat? », ai-je demandé à un des gros fonctionnaires de la colonie.

Voici ce qu'il m'a répondu (je transcris sans commentaire) :

« -- Nos travailleurs sont des tâcherons volontaires qui exécutent un travail déterminé, sous la direction d'un chef. Lorsque la tâche est achevée, on fait la répartition du prix du travail exécuté, et chaque noir touche individuellement la part qui lui revient, après en avoir donné reçu. Jamais nous n'avons d'histoires; jamais de protestations; jamais de grèves (!); jamais la moindre difficulté. »

Je n'ai pas eu le temps matériel de constater l'exactitude de cette très optimiste déclaration, de même qu'il m'est impossible d'affirmer s'il est bien vrai « que les noirs paient volontiers l'impôt », « qu'ils sont heureux de se trouver libérés de leurs obligations vis-a-vis du Trésor ».

Pour parler franchement, j'en doute un peu. Mais ce qui est certain, c'est que l'impôt rentre régulièrement, que chaque année les recettes augmentent,



Un chantier de construction du chemin de fer de la Galatie.

que la Guinée française est très prospère, qu'elle ne coûte pas un sou au budget métropolitain. Cela, il faut le dire et le répéter bien haut, car c'est la vérité, indiscutable, faisant le plus grand honneur à ceux qui sont chargés d'administrer cette belle colonie.

CHAPITRE IV

Bereby. — Les Kroumen. — Grand-Bassam.

Bereby

Conakry est notre dernière escale avant d'entrer dans les eaux du golfe du Bénin; quarante heures après notre départ de la capitale de la Guinée, le *Maranaho* jette l'ancre devant Grand-Bereby, poste de la Côte d'Ivoire, où nous allons embarquer les quarante ou cinquante noirs qui vont assurer, pendant tout le voyage dans le Sud, le service du bord. Ce n'est pas bien considérable, le poste de Grand-Bereby : la résidence, la poste, la douane, une factorerie, en tout quatre maisons européennes. Le village noir — cinq ou six cents habitants — est à un kilomètre du poste.

A peine sommes-nous mouillés sur rade qu'une cinquantaine de pirogues, chargées à couler bas, quittent la terre et se dirigent vers le bord. Il y en a de grandes, longues de dix à quinze mètres, armées d'une vingtaine de noirs. Il y en a des petites, que dirige un enfant et qui portent un ou deux passagers. Les noirs qui arment ces embarcations sont des hommes superbes, au torse nu, ayant pour tout vêtement une bande d'étoffe autour des reins; maniant vigoureusement, en cadence, une pa-

gaie en forme de trident; debout dans leurs pirogues, le corps légèrement penché en avant, un pied au fond, l'autre pied appuyé sur le bord, ils poussent l'embarcation en chantant à l'unisson « *Maranaho y a beau* », ou toute autre phrase. Sur la dernière syllabe, toutes les pagaies tombent à l'eau en même temps, et, légères, fendant les flots, paraissant au sommet d'une lame, disparaissant dans un creux pour reparaitre aussitôt; en quelques minutes les voici arrivées autour du bateau. Deux cents noirs sont là, criant, gesticulant, se disputant, jusqu'au moment où, semblables à des singes, ils grimpent à l'abordage à qui arrivera premier pour se présenter au commissaire, qui va choisir parmi eux les auxiliaires dont il a besoin. Rapidement l'équipe est constituée; ceux qui sont en trop, sautant par dessus le bord et nageant comme des poissons, rejoignent leurs pirogues, continuant à crier et gesticuler jusqu'au moment où le navire lève l'ancre et disparaît.

Les Kroumen

Ces noirs, du pays de Krou (Côte d'Ivoire) et qu'on désigne sous le nom de Kroumen, sont d'excellents ouvriers très recherchés pour l'exécution de toute espèce de travaux sur la côte d'Afrique; aussi est-ce à Bereby ou sur un autre point voisin de la côte que s'arrêtent les navires de toute nationalité, descendant vers le Sud, qui ont besoin de renforcer leur personnel. Le blanc peut, en effet, difficilement se livrer à un travail de force sous les tropiques; la manutention des colis, l'embarquement et le débarquement des marchandises, très durs dans nos ports européens, deviennent particulièrement pénibles par

une température de trente à trente-cinq degrés; il est heureux qu'on ait trouvé dans ces régions une race noire consentant à s'expatrier pour soulager les équipages européens.

Ces Kroumen, qui étaient payés, il y a quelques années, un franc par jour plus la ration, ont récemment obtenu une augmentation de salaire. Tout comme les travailleurs français, ils se sont syndiqués et ont refusé d'embarquer si on ne les payait pas un franc cinquante. Les Compagnies de navigation ont d'abord résisté; mais les noirs ont tenu bon, soutenus qu'ils étaient par l'administration française, et les compagnies ont dû céder. Pour une absence de deux mois, ils touchent donc environ quatre-vingt-dix francs, qu'ils se gardent du reste de rapporter dans leur pays. Le long de la côte, dans les factoreries françaises, à Libreville, ou chez les Belges, à Matadi, ils achètent quantité d'effets ou de bibelots qu'on leur fait payer plus cher qu'au marché, habillent leurs boys à l'euro péenne et n'ont plus guère que quelques pièces de cinq francs lorsqu'on les ramène à Bereby : juste de quoi faire grand tam-tam, c'est-à-dire grande fête, dans leurs villages et se gorger de tafia et de genièvre jusqu'au prochain voyage.

A bord, ils sont très disciplinés, travaillent consciencieusement toute la journée, couchent n'importe où, sur le pont, le long des cursives, sous la passerelle, sans que jamais on ait à s'occuper d'eux autrement que pour donner chaque matin à leur cuisinier spécial le riz ou le bœuf de conserve qui constitue leur ordinaire quotidien.

Groupés en équipes sous la direction d'un même chef, ils embarquent, en général, sur les mêmes ba-

teaux et peuvent accomplir quatre ou cinq voyages dans le Sud pendant l'année.

L'administration française a pris, depuis quelques années, des mesures énergiques pour limiter le recrutement que les nations étrangères opéraient sur la côte de Krou; il est nécessaire, maintenant, d'obtenir l'autorisation de l'administration pour embarquer des travailleurs, et j'ai constaté avec plaisir, au cours de mon voyage, que le gouvernement de la Côte d'Ivoire savait tenir la main à l'exécution des règlements en vigueur. On ne peut trop l'en féliciter.

Grand-Bassam

Me voici arrivé à destination. Nous avons mouillé, la nuit, devant Grand-Bassam, et le matin, en montant sur le pont, nous voyions, à cinq cents mètres devant nous, la longue ligne de constructions coloniales qui constitue la capitale de la Côte d'Ivoire.

Je comptais m'y arrêter pendant quelques semaines et ne pousser jusqu'au Dahomey qu'après avoir visité la colonie que je représente au Conseil supérieur; mais j'apprends, en arrivant, que le gouverneur titulaire est parti en France et que son intérimaire est souffrant. Je me décide alors à pousser tout de suite jusqu'à Cotonou, pour revenir dans un mois à la Côte d'Ivoire, après avoir fait à Grand-Bassam une courte apparition. Mon débarquement a été salué par le canon du bord; j'ai fait mon entrée officielle, et, quelques heures après, je me rembarque à destination de Cotonou.

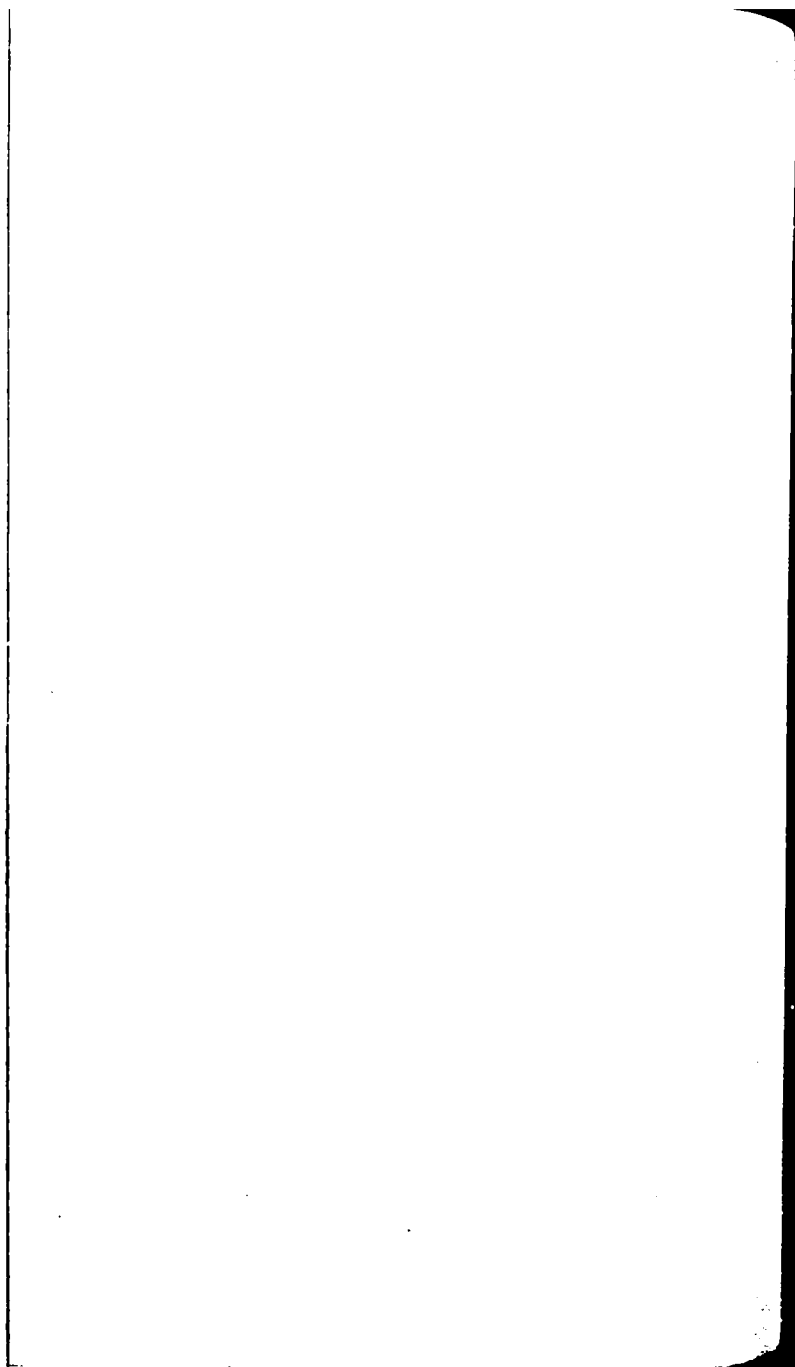
J'avais emmené avec moi un jeune compatriote que, sur ma demande, le gouverneur de la Côte

d'Ivoire avait nommé dans l'administration des affaires indigènes. Il était tout joyeux, cet excellent C..., en s'embarquant pour la côte du Bénin.

La traversée s'était très gaiement effectuée; il avait rencontré à bord d'aimables compagnons; tout avait marché à merveille, jusqu'au jour où il débarqua avec moi à Bassam. Tant qu'il me sentit près de lui, sa bonne humeur ne se démentit pas un seul instant : ce jeune Français de 21 ans à peine était décidément bien fortement trempé. Lorsqu'il me reconduisit jusqu'au bout du wharf, au moment de le quitter pour remonter à bord, je l'embrassai en lui souhaitant bonne chance. Je sentis seulement alors l'effort qu'il faisait pour garder bonne contenance devant ses camarades. Cela dura quelques secondes à peine; mais une larme -- la larme du Breton qui pense à son clocher -- mouilla ses paupières; puis la gaieté reparut soudain :

« — Vous n'aurez pas à vous repentir de vous être intéressé à moi, me dit-il; soyez certain que je saurai faire mon devoir! »

A ce moment je me sentis enlevé par la grue du wharf, qui, après m'avoir balancé quelques instants en l'air, me déposait dans la baleinière qui devait me conduire à bord. Je ne quittais pas mon petit Breton des yeux : j'étais au moins aussi ému que lui!



CHAPITRE V

Cotonou. — La barre. — Le wharf. — Les lagunes.
Porto-Novo. — L'arrivée. — Le Gouvernement. — M. Kiki.

Cotonou

Nous quittâmes Grand-Bassam le soir même et fîmes route sur Cotonou, où nous arrivâmes le surlendemain matin.

Rien ne ressemble plus à Grand-Bassam que Cotonou.

Ces deux villes sont toutes les deux bâties sur la bande alluvionnaire qui borde la côte entre la mer et la lagune.

Grand-Bassam est juste à l'embouchure de la Comoë.

Cotonou est bâti sur la rive droite d'un bras du lac Nokové aujourd'hui en communication avec la mer et qui n'est, en somme, que l'une des bouches du fleuve Ouémé.

A Cotonou comme à Grand-Bassam, c'est une longue ligne de maisons coloniales bâties sur un même type tout le long de la côte.

C'est le même bruit assourdissant de la barre qui se brise avec fracas sur le rivage; c'est la même activité commerciale sur le wharf qui permet de franchir les brisants.

Il est impossible d'écrire quelque chose sur la côte de Guinée sans donner du phénomène de la barre une description complète. Je ne manquerai pas à cette habitude classique, et j'emprunterai au docteur Fetis son explication :

Pendant neuf mois de l'année, les vents du sud-ouest règnent dans le golfe de Guinée. Ils y sont attirés, selon quelques savants, par la raréfaction de l'air, due à l'influence des rayons solaires répercutés par les sables brûlants du vaste continent africain. Sous son action incessante, l'Océan se creuse en longues ondulations qui viennent se briser sur la plage sablonneuse, dont la déclivité vers la haute mer est presque insensible. Ses gigantesques lames (quelques-unes atteignent 40 à 50 pieds de hauteur) sont arrêtées brusquement à leur base par le peu de profondeur du fond, tandis que leur partie supérieure, obéissant à l'impulsion reçue et continuant sans aucun obstacle leur course furieuse, se roulent en énormes volutes qui viennent déferler sur la plage avec un bruit terrible.

Elles forment ainsi, en rebondissant, trois lignes de brisants à peu près également espacés et dont la première est à environ trois cents mètres du rivage. C'est un spectacle qu'on n'oublie plus dès qu'on l'a une fois contemplé, et, si quelque chose peut ajouter à l'impression qu'il cause, c'est de voir l'homme se jouer, dans une frêle embarcation, des colères de la nature et en triompher à force de courage et d'adresse.

Après avoir dépeint la barre elle-même, il décrit la manière de franchir cet obstacle, qui rend si difficiles et si dangereuses les communications avec cette côte qui s'étend sur plusieurs centaines de milles, et le long de laquelle ne se trouvent ni un port ni une baie :

Quand les noirs veulent passer la barre, ils roulent leur pirogue sur le sable jusqu'au bord de l'eau et la font entrer dans la mer par secousses successives, profitant chaque fois de l'arrivée de lames qui s'étendent sur la plage en formant une écume bouillonnante.

Enfin la pirogue est mise à l'eau, et tous les noirs s'em-

barquent prestement, pendant que le féticheur, debout sur le rivage, cherche à calmer le démon de la barre par des gestes et des invocations.

L'équipage de ces embarcations est généralement composé de 12 à 16 hommes, dont 10 ou 14 rameurs, plus l'homme de barre, qui est armé d'un aviron de queue en guise de gouvernail. Les hommes sont assis sur le bord du canot, et, munis de pagaies, ils nagent en cadence et avec un ensemble parfait. Chaque fois qu'ils plongent la palette dans les flots, ils font une profonde inspiration, et, faisant



Baleinière se préparant à passer la barre devant Grand-Bassam (Côte d'Ivoire).

passer l'air entre leurs dents de devant, ils produisent un sifflement prolongé. Dans les moments périlleux, ils s'excitent mutuellement en poussant de grands cris.

Le passage de la barre étant toujours dangereux, ils obéissent ponctuellement aux moindres signes du pilote. Celui-ci veille l'instant propice pour passer avec les meilleures chances ; aussi la pirogue reste-t-elle souvent sta-

tionnaire pendant quelques minutes en dedans de la barre, laissant passer les lames sous sa quille, à mesure qu'elles se présentent. Puis, tout à coup, à un indice particulier, le pilote, reconnaissant un moment favorable, pousse un cri, et toutes les pagaies frappent violemment les ondes furieuses. Les noirs, animés par leurs exclamations inarticulées, font des efforts si vigoureux qu'ils paraissent sur-humains. Pendant ce temps, le pilote, debout et regardant la haute mer, donne des ordres, en même temps qu'il fait des gestes de la main droite, comme pour calmer les vagues frémissantes. Dès que la barre est passée, les noirs lèvent leurs pagaies en l'air puis se mettent à ramer de la façon tranquille et cadencée qui leur est habituelle.

Généralement, l'obstacle est plus facile à franchir lorsqu'on vient de terre que lorsqu'on veut débarquer. Il arrive souvent, surtout dans la mauvaise saison, qu'une lame vient balayer la pirogue et tremper entièrement le malheureux passager.

Lorsqu'on atterrit, les derniers rouleaux poussent l'embarcation avec une rapidité vertigineuse sur la plage. Dès que l'avant a touché, toutes les pagaies sont vivement lancées à terre; les noirs se jettent à l'eau, prennent rapidement l'Européen par la ceinture et le transportent sur le sol.

C'est en passant la barre qu'en 1897 je dus débarquer à Grand-Bassam, et il faut reconnaître qu'on éprouve une certaine émotion en se sentant porté à une grande allure jusqu'au rivage par un flot furieux; mais je ne partage pas l'opinion du docteur Feris lorsqu'il prétend que l'obstacle est plus facile à franchir lorsqu'on vient de terre que lorsqu'on veut débarquer : j'avoue que j'ai éprouvé l'impression contraire, et qu'il est plutôt désagréable d'attendre dans une baleinière échouée sur le sable, un quart d'heure, une demi-heure, quelquefois une heure, le moment propice, l'instant où les noirs vont pousser l'embarcation tout en haut du rouleau qui vient en mugissant se briser à vos pieds.

Aujourd'hui, pour passer la barre à Bassam et à Cotonou, il existe un wharf permettant aux voya-

geurs de débarquer sans être trempés comme ils l'étaient généralement.

Ces appontements, qui avancent de 150 à 200 mètres dans la mer, perpendiculairement à la côte, sont construits entièrement en fer; le tablier repose sur des poteaux cylindriques n'ayant pas plus de 6 à 7 centimètres de diamètre. Des grues à vapeur sont installées à l'extrémité, et des voies Decauville conduisent les marchandises de l'extrémité du wharf aux entrepôts.

Le débarquement des voyageurs s'opère d'une manière très originale. Lorsque l'embarcation arrive au bout de l'appontement et que la houle, toujours très forte dans ces parages, ne permet pas d'accoster et de monter par l'escalier, on descend, au moyen d'une grue, une petite benne dans laquelle on peut tenir quatre personnes et qui a tout à fait la forme des balançoires de la foire de Neuilly; quand on est en place, la nacelle est accrochée à la chaîne de la grue, et l'on se sent tout à coup enlevé en l'air, puis fortement balancé, à 10 ou 12 mètres au-dessus de l'appontement, sur lequel on se trouve ensuite très doucement déposé. L'embarquement se fait de même; mais l'opération est plus délicate, car il faut descendre la benne juste au centre de l'embarcation, entre deux travées. Quelquefois, l'appareil vient buter contre l'un des bordages ou bien arrive en travers au moment où une lame élève ou abaisse l'embarcation; alors la benne se renverse, les passagers sont quelque peu meurtris; il en est que cet incident peu dangereux met de méchante humeur : ils étaient en tenue d'une blancheur immaculée, et les voilà couverts de charbon; mais cela n'a rien de dangereux, ils en sont quittes pour changer de costume en arrivant à bord.

Tel qu'il est installé, le wharf de Cotonou permet

d'embarquer ou de débarquer environ 250 tonnes de marchandises par journée de dix heures de travail. Etant donné le développement commercial du Dahomey, ce moyen unique d'embarquement et de débarquement devient tout à fait insuffisant. Lors de mon passage, on était en train de monter à l'extrémité du wharf un pylône de 20 mètres de hauteur, au sommet duquel on espère pouvoir placer un câble de va-et-vient entre l'appontement et les navires amarés à une centaine de mètres. Si cette installation peut réussir, on doublera presque le trafic quotidien.

Voici le relevé, en kilogrammes, des marchandises transitées par le wharf de Cotonou depuis sa construction :

ANNÉES	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAL
1893.	6.987.567	1.316.678	8.304.245
1894.	8.682.077	6.506.601	15.188.678
1895.	9.155.234	7.639.636	16.794.870
1896.	10.649.928	9.870.023	20.519.940
1897.	7.562.671	2.712.363	10.275.034
1898.	7.606.210	3.125.765	10.731.975
1899.	8.567.815	4.273.958	12.841.773
1900.	9.765.680	7.178.313	16.943.993
1901.	10.283.859	7.032.676	17.316.535
1902.	29.414.199	7.009.844	36.424.043

L'augmentation considérable du trafic en 1902 est due à la construction du chemin de fer dont le matériel a été débarqué au cours de cet exercice.

Vers huit heures du matin nous débarquons.

En arrivant sur le wharf, je tombe dans les bras de mon jeune neveu, remplissant les fonctions de chef de cabinet du gouverneur, qui est venu au-devant de nous et a traversé la lagune en pirogue pendant la nuit, quand il a appris, par une dépêche officielle, qu'un député était à bord du *Muranaho* à destination de Cotonou.

Il nous attendait trois semaines plus tard et n'avait pas reçu la dépêche privée que je lui avais adressée de Bassam par voie terrestre pour lui annoncer la modification apportée à notre itinéraire. Il est très rare, paraît-il, que la ligne fonctionne entre nos différentes colonies.

Inutile de dire quelle joie je ressens en embrassant ce cher enfant, qui nous avait quittés il y a deux ans. Je suis un peu responsable de sa vocation coloniale, et je craignais de le trouver sévère et anémié; il n'en est rien heureusement, le climat dahoméen ne l'a pas trop maltraité. C'est maintenant un homme solide, bien portant, heureux de son sort et aimant son métier à la passion. L'administrateur de Cotonou, M. Proche, un gentleman parfait, l'homme le plus gracieux et le plus aimable qu'on puisse rencontrer, nous offre l'hospitalité jusqu'à l'heure du départ pour Porto-Novo.

Notre bateau devant partir seulement vers deux heures, je profite de ma liberté pour faire une visite rapide de Cotonou.

La ville — si l'on veut ainsi appeler le groupement d'une cinquantaine de maisons européennes — est construite sur le bord de la mer, dans l'angle formé par un bras de la lagune et la côte. Parallèlement au littoral, la poste, l'administration, les magasins du wharf, la résidence du gouverneur et quelques factoreries constituent la rue principale de Cotonou. En arrière, d'autres factoreries et quantité de maisons en construction : ce sont les ateliers et les services du chemin de fer. Tout à fait en arrière, une vaste bicoque carrée à étages avec meurtrières et mâchicoulis : c'est l'ancien fort, le blockhaus de Cotonou, qui servit de réduit à la garnison pendant la

campagne. Tout à côté se dresse le monument élevé à la mémoire des Français tombés à l'ennemi.

Il y a quelques mois, tous ces bâtiments étaient séparés les uns des autres par une large bande de sable; la marche y était très pénible, on enfonçait jusqu'à la cheville. L'administrateur, lors de mon passage, avait commencé la construction de deux ou trois kilomètres de chaussée reliant le port à la gare et à l'embarcadere de la lagune. Ce que j'ai vu de ce travail est fort bien compris, et, d'ici peu, Cotonou aura une voirie municipale qui ne laissera rien à désirer. Ce travail n'aura pas coûté cher : ce sera l'œuvre des prisonniers.

Il existe, du reste, un plan d'ensemble d'une série de travaux qui doivent y être exécutés à bref délai. Chemins, égouts, citernes vont être construits; il est même possible que le siège du gouvernement y soit prochainement transporté. On a prévu une dépense de 3 à 400.000 francs.

Il fait chaud, très chaud à Cotonou; mais, s'il n'existe aucun ombrage, il y a, en revanche, une brise de mer qui dure pendant presque toute la journée et rend la chaleur supportable, du moins dans les appartements. Au soleil, de midi à deux heures, la chaleur est intenable, et j'ai conservé le souvenir le plus désagréable de la marche, d'un kilomètre et demi, qu'il nous fallut faire pour aller jusqu'au bateau qui devait nous mener à Porto-Novo.

C'est sur l'*Onyx*, une grande canonnière à aubes, que nous allons traverser la lagune. C'est un bateau mesurant 25 à 30 mètres de long sur 6 mètres de large, ne calant que quarante centimètres, pouvant, par conséquent, naviguer sur toutes les lagunes, dont la profondeur ne dépasse guère un mètre

cinquante, très confortable pour une traversée de quelques heures et fort bien aménagé.

Nous sommes, là, de nombreux passagers : le docteur Suard, récemment nommé médecin en chef de la colonie, qui est arrivé à son poste; le capitaine Dusserre, un administrateur très énergique de la région du Nord; l'administrateur Barrême, qui a mis le grand pavois, broderies, galons, képi, pour faire son entrée dans la capitale, et, dans un coin, étendu sur sa chaise longue, un monsieur à lorgnon qui observe, lit, prend des notes, et ne dit rien; c'est le représentant de la Compagnie du chemin de fer auprès du gouvernement local, un homme, paraît-il, très intelligent, qui s'occupe de régler la grosse affaire des concessions dont nous aurons plus loin à nous occuper. Il y a encore, à bord, les frères Beraud, — l'un, Xavier, interprète en chef, l'autre inspecteur de la milice, — deux bons serviteurs de la France, qui nous furent très utiles au moment de la conquête et continuent à rendre au gouvernement français les plus grands services. Ils méritent sans conteste leurs lettres de grande naturalisation.

Tout ce monde va et vient sur le pont; on cause, on rit, on prépare les fusils pour tirer les caïmans ou les oiseaux qu'on va, paraît-il, rencontrer, et quelques minutes après avoir quitté Cotonou nous entrons dans le lac Nokoné, vaste étendue d'eau d'un jaune sale dont la traversée dure environ deux heures. Le lac est peu profond, mais le chenal est assez bien marqué par des perches surmontées d'un disque. On laisse sur la gauche, à quelques centaines de mètres, le village lacustre d'Aouansouri; les cases sont en jonc et bâties sur pilotis à un mètre cinquante ou deux mètres au-dessus de l'eau. Il y a là, deux mille noirs qui passent leur existence en petite pi-

rogue sur la lagune, jetant l'épervier du matin au soir, pendant que les femmes, restées à la maison, font fumer la pêche de la veille qui sera dès le lendemain vendue sur les marchés voisins.

Ce village d'Aouansouri est très riche: il a payé, l'an dernier, près de 5.000 francs d'impôts.

Sur le lac Denham quelques oiseaux, des hérons, des canards, mais pas un caïman; c'est seulement lorsque nous sommes entrés dans une branche plus étroite de la lagune, qui s'appelle le Toché, qu'à deux ou trois reprises nous voyons émerger la tête d'une de ces horribles bêtes. Nous sommes tous aussi maladroits les uns que les autres : aucun de nous ne réussit à en arrêter un.

Porto-Novo

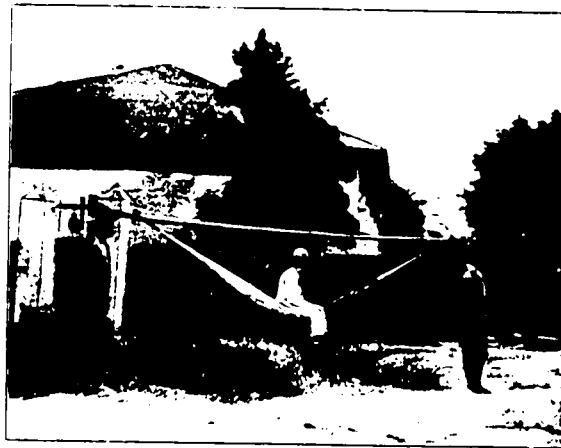
Tout à coup, la lagune s'élargit : nous entrons dans l'Ouémé, et nous apercevons très distinctement devant nous la ville de Porto-Novo, dominée par la tour de la cathédrale et par le fromager du jardin du gouvernement.

Porto-Novo s'étend le long de l'Ouémé, au milieu d'une superbe végétation tropicale; palmiers, orangers, manguiers, citronniers, fromagers font de loin très bel effet. Au milieu de cette verdure, les maisons, construites en terre de barre, couleur rouge brique, ont vraiment grand air et donnent un peu l'impression que l'on éprouve devant certains paysages de la campagne romaine.

Nous arrivons à l'appontement; il est cinq heures. Nous avons mis trois heures à faire la traversée.

En l'absence du gouverneur Liotard, qui a été appelé au Sénégal par le gouverneur général, nous

sommes reçus par M. le secrétaire général Marchal, qui veut bien nous présenter aux différents chefs de service de la colonie et me conduit au gouvernement, où l'on m'avait très aimablement préparé un appartement. Je fais alors ma première expérience du mode de transport employé au Dahomey par les Européens. Du débarcadère au gouvernement, il y a environ 800 mètres. Il paraît que je ne dois pas les faire à pied! Le secrétaire général m'invite à monter dans le hamac gouvernemental. C'est une bande d'étoffe du pays d'environ trois mètres de long sur soixante centimètres de large suspendue, par ses



En hamac (Dahomey).

extrémités, à une longue perche en bambou. On s'assied bien au milieu, les jambes pendantes, le haut du corps vertical, et deux noirs vigoureux, vêtus de

Dahomey.

blouses bleues galonnées de rouge — ce sont les hamacaires du gouverneur — soulèvent la perche à chaque bout, la placent sur leur tête et, à un signal donné par le chef de l'équipe, se mettent en marche à un pas allongé qui peut aller jusqu'à six et même sept kilomètres à l'heure. Comme moyen de locomotion, ce n'est évidemment pas l'idéal; mais, en somme, on est assez bien porté, et, avec de bons hamacaires, on peut faire dans ces pays, sans fatigue extrême, des étapes de trente et même quarante kilomètres par jour.

A l'arrivée à Porto-Novo, nous avons à franchir seulement quelques centaines de mètres; aussi nos porteurs marchaient-ils à grande allure, à qui arriverait le premier à la grille du palais du gouverneur. Les miens marchèrent si bien qu'à un moment donné celui de tête, me trouvant probablement trop lourd, trébucha, fit un faux pas et que mon beau costume blanc fit connaissance avec la terre rougeâtre du Dahomey. Ceci se passa le 3 décembre de l'an de grâce 1902, tout en haut de l'avenue du Gouvernement, à quelques mètres du socle en béton sur lequel se dresse le buste du roi Toffa.

Le palais du gouverneur est un vaste bâtiment en fer et briques entouré sur ses quatre faces par de larges vérandas et défendu par un persiennage savant contre le soleil dahoméen. Extérieurement, ce n'est pas joli joli comme architecture; ni Garnier ni Viollet-Leduc n'en ont fait le plan — il en est qui le comparent à une grande roulotte de saltimbanques! — mais c'est pratique; l'aération est fort bien comprise, les pièces très spacieuses, bien aménagées, et, à Porto-Novo, c'est le principal. A droite et à gauche de l'habitation sont deux pavillons carrés de style grec avec colonnades en ciment; l'une de ces

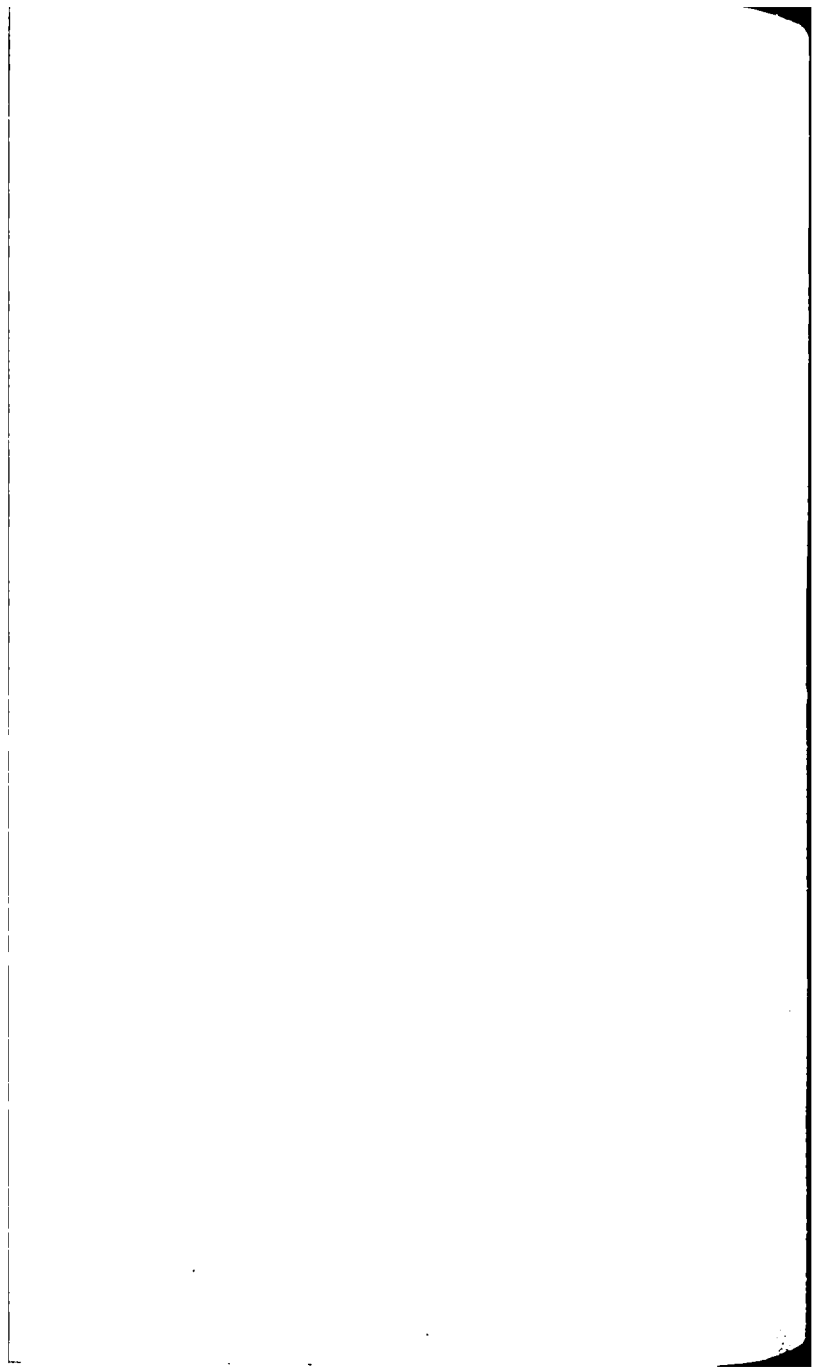
constructions sert de palais de justice; l'autre, de salle de délibérations pour le conseil d'administration. Autour du palais s'étend un grand jardin carré, quelque peu nu et desséché, et, par derrière, abritant tout sous ses vastes rameaux, un arbre colossal, un fromager, dont les branches puissantes couvrent une surface de plus de six cents mètres carrés.

C'est M. Kiki, l'ancien boy du gouverneur Ballot, aujourd'hui concierge-majordome du gouvernement, qui vient nous recevoir. C'est un type, M. Kiki; toujours important et solennel, il est convaincu de la haute mission qu'il a à remplir.

« — Bonjour, mossi député, me dit-il en arrivant. Toi va bien? Et en France, on va bien tout le monde? »

Kiki est le noir le plus décoré du Dahomey : il a l'Etoile-Noire, deux ou trois médailles « merci »; on m'a même affirmé qu'il était officier d'académie. Je lui ai demandé si c'était exact; il m'a répondu : « Moi, pas savoir *cademie*, mais ai médailles beaucoup... »

C'est un brave homme, M. Kiki; il dirige très bien la bande de boys placés sous sa haute direction, et puis enfin il aime bien la France et les Français.



CHAPITRE VI

Porto-Novo. — La vie européenne. — Les marchés.
Les écoles.

Porto-Novo

Nous devons rester pendant quelques jours à Porto-Novo; nous logerons au gouvernement et vivrons chez mon jeune neveu, qui occupe, avec son camarade M. Geay, une maison décorée du nom de « villa Massabielle ». L'installation, sans être brillante, est suffisante pour deux fonctionnaires garçons.

La maison comprend, au rez-de-chaussée, deux chambres avec cabinets de toilette, séparées par une grande pièce commune servant de salon, salle à manger et cabinet de travail. Grandes vérandas au nord et au sud; cases extérieures pour les cuisines et ces messieurs de « la boyerie ». Tout autour un grand jardin bien planté d'arbres fruitiers, papayers, citronniers, orangers et manguiers. La villa est en bon air, bâtie qu'elle est sur le plateau assez loin de la lagune pour que ses habitants ne soient pas trop dévorés par les moustiques pendant l'hivernage.

Le personnel domestique de la villa se compose de deux boys, Adjallah et Ocdékon, parlant à peu près français, et d'un cuisinier (*coucouë*), sans compter les nombreux boys *in partibus* qui gravitent toujours autour des maisons européennes et qui, pour un mor-

ceau de pain ou quelque menue monnaie, font avec joie la partie pénible de la besogne des boys titulaires. Tous ces gamins de quatorze à quinze ans, quand ils sont bien tenus en main, font un très bon service, et la cuisine du concouë, sans être compliquée, est tout à fait suffisante.

On vit très largement avec les produits du pays apprêtés à l'euro péenne : viande et poisson sauce tomate, cervelles frites, poulets sautés ou farcis, bananes, beignets reviennent à peu près régulièrement à chaque repas; comme boisson, vin, thé et café du pays; ajoutez à cela d'excellente fine champagne venant en directe ligne du pays des Charentes, qui donna le jour à l'un de nos hôtes, l'aimable M. Geay, et vous vous rendrez compte que nous ne fûmes pas trop à plaindre pendant les quatre ou cinq jours que nous passâmes à Porto-Novo.

Je ne saurais oublier les réceptions si cordiales et pleines de charme qu'or voulut bien nous faire chez M^{me} Marchal au secrétariat général, chez M^{me} de Leschaux à la direction des affaires indigènes, et chez d'autres fonctionnaires, garçons joyeux et gais compagnons. Nous avons vu, là, qu'au Dahomey on savait servir un dîner aussi bien et aussi bon qu'en France, qu'une maîtresse de maison s'entendait à merveille pour faire passer une soirée sous les tropiques aussi agréablement qu'à Paris.

Porto-Novo, qui, de loin, produit une si bonne impression, ne gagne pas à être vu de près.

Si la ville est bien percée, les boulevards et les rues très larges, en revanche la voirie municipale fait à peu près complètement défaut. Les rues en pente vers la lagune sont ravincées par les pluies de l'hivernage; celles qui sont tracées sur le plateau sont mal nivelées; aussi, dès qu'il a plu, se transfor-

ment-elles en marécages très difficiles à franchir. Pendant mon séjour, à la suite d'un fort orage, à cinquante mètres du secrétariat général, il y a eu dans la rue, pendant trois jours, trente à quarante centimètres d'eau.

On est en train en ce moment de construire des égouts et des caniveaux; ce n'est certes pas une dépense somptuaire.

Ce serait aussi de l'argent bien placé que celui que l'on emploierait à combler ces larges et profondes excavations qu'on trouve, de cent mètres en cent mètres, le long des rues de Porto-Novo.

Ce sont de vieilles carrières d'où l'on a extrait autrefois la terre de barre nécessaire à la construction des maisons voisines; ces trous ont quelquefois dix mètres de profondeur. On a planté sur leurs bords des bananiers et autres arbustes. Les arbres ont poussé, mais ces trous sont devenus quand même des hottoirs publics. On y dépose toutes les ordures, les porcs s'y gavent en toute liberté; il s'exhale de là une odeur infecte qui, en temps d'épidémie, ne contribuerait pas à améliorer l'état sanitaire de Porto-Novo.

Les rues sont éclairées par des réverbères au pétrole, mais très insuffisamment; aussi, quand on sort, le soir, pour aller dîner chez un voisin, est-il admis qu'un boy doit venir vous chercher avec un photophore, afin d'éclairer votre marche de retour ou pour montrer aux hamacaires les obstacles qui peuvent se trouver sur le chemin.

Quand, dans quelques mois, on aura remédié à ces inconvénients, Porto-Novo sera une ville assez jolie, ayant un cachet spécial; ses maisons construites en terre de barre, couleur brique rougeâtre,



Kiki.

couvertes en branches de palmier, lui donnent un aspect tout à fait original.

Il y a, dans les rues et sur les places, une animation extraordinaire, et rien n'est plus curieux que de se promener quelques instants au milieu des nombreux marchés qui se tiennent depuis le matin jusqu'à la nuit close sur les différents points de la ville.

Les femmes sont là, accroupies, la pipe à la bouche, serrées très près les unes des autres, ayant devant elles leurs marchandises disposées avec un certain art sur un plateau de jonc. L'acheteur peut à peine circuler à travers cette foule, qui sent horri-



Un marché à Porlo-Kovo (Dahomey).

blement mauvais. Tout ce monde parle, crie, fait un vacarme assourdissant. On vend là de l'igname, du manioc, du poisson fumé, des noix de kola, de

l'akassa, sorte de bouillie faite avec de la farine de maïs et qui, mangée froide, est pour l'indigène la base de la nourriture et remplace le pain.

On y vend aussi des objets de pacotille : perles, petites glaces en étain, pipes, allumettes, tabac en feuilles, etc... Et j'allais oublier les cuisines en plein vent, où toute la journée se fabriquent des fritures de toute espèce : poissons, bananes, boulettes de manioc, nagent dans l'huile de palme bouillante et dégagent une odeur désagréable de graisse fumante qui vous poursuit longtemps encore après que vous avez quitté le marché pour rentrer dans un quartier moins agité.

La vie de l'Européen est moins monotone qu'on ne pourrait le supposer. Nos fonctionnaires vivent, là, en très bonne intelligence, se voient souvent entre eux et ont pu arriver à se créer une existence supportable.

Voici, par exemple, l'existence de deux jeunes fonctionnaires à Porto-Novo : Les bureaux sont ouverts de huit heures à onze heures et de deux heures à cinq heures. De onze à deux heures, c'est le déjeuner et la sieste obligatoire. A cinq heures, tantôt c'est le croquet au secrétariat général, tantôt le cocktail chez le médecin en chef, tantôt le thé dans une maison hospitalière, tantôt le vermouth chez un commerçant garçon. C'est encore une station « à la dahoméenne », c'est-à-dire au cercle-bibliothèque, dont tous, fonctionnaires ou commerçants, font partie, et où l'on est toujours sûr de passer un excellent moment.

De cinq à huit c'est le moment agréable de la promenade et du farniente; la température s'est abaissée d'une dizaine de degrés, on a quitté le casque, et il faut quelquefois abandonner le costume de toile pour

se couvrir avec des effets de laine. Vers huit heures tout le monde est rentré, et c'est seulement dans des circonstances exceptionnelles qu'on veille au delà de dix ou onze heures. Ne faut-il pas, en effet, être debout assez tôt pour pouvoir jouir le matin, entre six et huit, des meilleures heures de la journée?

Quand on a une vie ainsi réglée, quand on sait être sage et ne pas boire trop d'alcool; quand, avec cela, on prend les précautions nécessaires contre le soleil et contre l'humidité, on peut, paraît-il, supporter facilement pendant deux années ce genre d'existence.

Les Ecoles

A Porto-Novo, la grande œuvre de l'instruction publique a pris, dans ces dernières années, une extension considérable. Il y a maintenant, dans la capitale du Dahomey, une école laïque et une école congréganiste de garçons et une école congréganiste de filles, toutes les trois comptant un grand nombre d'élèves et très intelligemment dirigées.

L'école laïque, qui porte le nom pompeux d'« école des fils de chefs », bien que de création récente, ne compte pas moins de cent cinquante élèves. Il n'y a malheureusement qu'un seul maître français, assisté de moniteurs noirs tout à fait insuffisants.

L'instituteur titulaire, qui vient d'Algérie, où il a appris aux Arabes et aux Kabyles les rudiments de la langue française, est un fonctionnaire très zélé, fort intelligent, et qui paraît se rendre un compte exact de la mission difficile qui lui est confiée. Il dirige lui-même la première classe de son école et pousse l'étude de la langue française plus loin peut-être que ne le font bien des instituteurs de France.

Je n'oublierai pas de sitôt la leçon de vocabulaire qu'il donna devant moi. Quatre ou cinq petits noirs, les plus forts, il faut le reconnaître, étaient groupés autour du tableau noir; le maître leur demanda de lire à haute voix et d'écrire les différents mots de notre langue dérivant ou se rapprochant du mot *médecin* :

« — *Médecine*, dit le premier.

» — *Médicament*, dit le second.

» — *Médical* », reprit le troisième.

Puis un moment d'hésitation.

« Allons, cherchez... », dit le maître.

Un petit noir lève la main :

« — *Médiocre!* » s'écrie-t-il d'une voix triomphante.

Mon ami Lallouette, l'instituteur et moi nous ne pûmes nous empêcher de sourire à cet à peu près involontaire! Inutile d'ajouter que, très doucement et très paternellement, le maître remit les choses au point. Mais, vraiment, je le demande à tous ceux qui ont visité nos écoles communales, en est-il beaucoup où nos petits Français de douze à treize ans pourraient faire des réponses analogues?

Les moniteurs adjoints à l'instituteur titulaire font tout leur possible; malheureusement, ils parlent français d'une manière très incorrecte et tout à fait insuffisante; aussi serait-il bon d'envoyer là un certain nombre de nos nationaux, qui pourraient parler correctement notre langue et enseigner aux noirs autre chose que cet horrible « sabir » qu'on se croit obligé de parler quand on a mis les pieds sur le continent africain.

Les écoles congréganistes, qui datent de bien avant l'occupation française, sont installées dans les vastes bâtiments de la mission des Pères de Lyon.

Les Pères des Missions africaines de Lyon possèdent au Dahomey et à la Côte d'Ivoire un grand nombre d'écoles. J'ai pu visiter la plupart de leurs stations, et je ne puis mieux faire, pour résumer mon impression sur cette œuvre pleine d'intérêt, que de donner ici les déclarations que je faisais le lendemain de mon retour en France à un journaliste qui venait m'interviewer sur l'action catholique au Bénin.

« Au Dahomey comme à la Côte d'Ivoire, c'est la Société des missions africaines de Lyon qui envoie ses missionnaires. J'ai visité toutes leurs stations qui sont nombreuses et florissantes.

Mgr Dartois, vicaire apostolique du Bénin, réside à Porto-Novo.

C'est un très aimable homme, apôtre zélé de la religion et de l'influence française. Les Européens l'aiment et l'admirent, et l'administration locale l'a en haute estime.

Le supérieur de la mission, le Père Nouvel, est un compatriote, un Breton, qui m'a fait le plus charmant accueil. Dans les écoles, 300 garçons et 200 filles reçoivent une instruction qui pourrait soutenir la comparaison avec celle de beaucoup de petits Français. Les missionnaires sont secondés dans cette œuvre d'enseignement par les Sœurs des Missions de Lyon.

Dans la banlieue de Porto-Novo, on vient de construire, à Adjarra, une nouvelle mission-école. Elle compte déjà 40 à 50 élèves. On en construit une autre en ce moment à Abomey.

A Zagnanado, la mission est admirablement aménagée dans l'ancien tata, c'est-à-dire dans l'ancien palais des amazones de Behanzin. 250 enfants vivent là dans des paillottes installées en dortoirs autour de la mission : chacun d'eux fait sa cuisine, et, le

soir, c'est un spectacle curieux de voir tous ces petits feux allumés le long des murs du tata. Les Pères ont à Zagnanado une très belle plantation, dont les cacaoyers commencent à rapporter. Ils ont découvert une source d'eau chaude très abondante permettant l'irrigation des champs d'ananas et de manioc. A l'école, déjà plusieurs élèves parlent français, et l'on chante devant moi un chœur patriotique : *Salut au drapeau de la France*. Les cinq Pères de la mission paraissent enchantés des résultats obtenus.

Du Dahomey passons à la Côte d'Ivoire. Les écoles de Grand-Bassam comptent une centaine d'élèves qui promettent beaucoup. Celles de Mooson ont 80 enfants. Le Père Bailleul — encore un Breton — a établi une briqueterie qui est la première de la colonie. Elle peut fabriquer 40.000 briques par mois. Les Pères possèdent un joli yacht à vapeur qui fait le service de la lagune.

Il est intéressant de constater que les missionnaires sont aptes à tout. Ils comptent certainement parmi les meilleurs et les plus utiles pionniers de la civilisation et de l'influence française.

D'autres stations des Missions de Lyon sont établies à Alépé et à Bouna, sur la Comoë. Un Père vient de partir pour la région du Nord, afin de fonder une nouvelle mission à Bokay.

A Dabou, les missionnaires occupent une très belle installation sur la hauteur dominant la baie de la lagune. La maison, vaste et admirablement aménagée, contient une imprimerie que dirige fort habilement le Père de Chazotte. La mission exploite, là, des plantations de caféiers et de cacaoyers qui donnent les plus belles espérances. Les écoles sont fréquentées par 150 enfants. Les Pères m'ont fait un accueil plus que cordial. On m'a invité à vider une

coupe de vin français. Le supérieur a porté un toast plein d'élevation à la France et au Président de la République.

Comme on était loin, dans ce coin d'Afrique, de toutes les misères de notre politique intérieure!

J'ai eu le plaisir d'apprendre aux Pères que le gouvernement se proposait de demander aux Chambres d'autoriser leur congrégation. Ils ont manifesté une grande joie de pouvoir continuer leur œuvre d'apostolat et de civilisation. »



Un marché à Porto-Novo (Dahomey).

Il n'y a, au Dahomey, qu'une seule école de filles; elle est installée à Porto-Novo, tout près de l'école des garçons, et est dirigée par les Sœurs missionnaires de l'Immaculée-Conception de Lyon.

Deux cents fillettes y reçoivent l'instruction primaire; mais ce ne sont que des enfants du peuple :

tous les noirs riches, tous les mulâtres envoient leurs filles aux écoles anglaises de Lagos. Il y a, là, une situation qui ne pouvait manquer d'attirer l'attention toujours en éveil du gouverneur Liotard. Aussi se propose-t-il de créer à Porto-Novo une école primaire supérieure de jeunes filles, qui, bien dirigée, attirera dès sa fondation tout le personnel scolaire féminin de Porto-Novo.

CHAPITRE VII

La justice au Dahomey

Notre voyage au Dahomey coïncidait avec les premières applications du nouveau décret réglant le mode d'administration de la justice aux colonies.

Alors qu'il était ministre des colonies, M. Decrais a jugé bon de modifier de fond en comble ce qui avait existé jusqu'ici, d'organiser tout un système compliqué de procédure qui ne laisse pas que d'inquiéter tous ceux qui savent combien il est nécessaire de pouvoir réprimer rapidement toute faute commise par un indigène, et combien il est indispensable de laisser le droit de répression immédiate à celui qui a la lourde responsabilité de l'administration et du commandement.

L'autorité des administrateurs de cercle a été singulièrement amoindrie par les dispositions nouvelles. Le noir, qui est observateur, s'en est immédiatement aperçu; aussi les crimes et les délits ont-ils augmenté dans des proportions considérables depuis que les coupables espèrent, par des artifices de procédure, échapper à la répression.

Il m'a été donné d'assister à une instruction judiciaire. J'ai pu voir fonctionner le tribunal indigène, composé de noirs, avec un blanc au siège du ministère public, et le tribunal spécial d'appel, composé

de cinq membres, trois Français et deux noirs. Eh bien, j'ai éprouvé cette impression profonde qu'il est fou de vouloir exiger, dans ces pays neufs, tout ce qui est prévu dans le décret ministériel.

Il faut avoir perdu l'esprit pour songer à soumettre dès aujourd'hui au code Napoléon ces populations primitives.

Pour elles, le chef, celui qui a l'autorité, a toujours été le dispensateur de la justice; c'est lui qui récompense, et c'est lui qui punit. Elles ignorent les grandes théories de Montesquieu sur la séparation des pouvoirs, et, habituées qu'elles sont à voir dans l'administrateur-chef de cercle le représentant de l'autorité française, elles comprennent difficilement que cette autorité puisse être contrecarrée par un fonctionnaire de l'ordre judiciaire, placé hiérarchiquement sous les ordres de l'administrateur.

Dans quelques dizaines d'années peut-être sera-t-il possible de procéder utilement à une organisation de ce genre; présentement, c'est une faute d'essayer de le tenter, car c'est s'exposer d'un cœur léger aux plus graves dangers.

J'ai assisté à une audience du tribunal spécial chargé d'homologuer les condamnations supérieures à une année d'emprisonnement prononcées par les tribunaux indigènes.

Il s'agissait d'un noir condamné à mort pour assassinat commis, dans le Nord de la colonie, dans des conditions d'atrocité qui exigeaient un châtiment immédiat.

L'administrateur avait télégraphié au gouvernement pour réclamer l'homologation d'urgence. C'était impossible, le nouveau décret s'y opposant formellement. Le condamné a dû faire trente jours de route pour descendre à Porto-Novo. Là, il y a eu une ins-

truction nouvelle; les témoins, naturellement, faisaient défaut : on ne voyage pas au Dahoméy comme dans la banlieue de Paris. Le juge rapporteur n'avait à sa disposition que des documents succincts pour étayer son rapport devant le tribunal spécial. Quand l'accusé s'est présenté devant ses juges d'appel, l'affaire a été évoquée au fond. Il y avait trois mois que l'assassinat avait été commis. Le tribunal siégeant à trois cents kilomètres du lieu du crime, les juges ne pouvaient se rendre un compte exact d'une affaire qui leur était expliquée par un interprète parlant difficilement la langue de l'accusé.

Dans le doute, ils ont fait ce que tout le monde eût fait à leur place : ils se sont montrés cléments, et la peine a été réduite à cinq ans de travaux publics, avec expulsion de la colonie à l'expiration de la peine.

Ce jugement était bien rendu, c'est entendu, si nous l'envisageons au point de vue de nos mœurs françaises et de notre civilisation. Mais qu'on songe un peu à l'effet qu'il aura produit dans le pays où fut commis le crime; on peut être certain qu'on y a pris pour de la faiblesse ce qui n'était, en somme, que de la clémence, et, quand le noir vous croit faible, quand il a perdu le sentiment de la crainte, il est bien près de perdre ce sentiment de respect du blanc qu'il est indispensable d'imposer si nous voulons conserver dans ces pays quelque autorité.

Voilà de jeunes administrateurs qu'on envoie commander des cercles plus étendus que la plupart de nos départements. Ils sont là, *seuls* dans leur résidence, ayant une misérable escorte de quatre ou cinq Sénégalais. Vous leur demandez du courage, de l'initiative, et vous les désarmez complètement; ils ne peuvent exercer aucune action répressive.

Quelle autorité voulez-vous qu'ils puissent avoir sur les milliers d'indigènes qu'ils ont charge d'administrer?

On croit rêver, en vérité, quand on constate pareille inconscience chez nos gouvernants! Leur seule excuse, c'est de pécher par ignorance. Mais, s'ils ignorent la situation de nos colonies, pourquoi, avant de prendre d'aussi importantes décisions, ne consultent-ils pas ceux qui pourraient utilement les renseigner? Je mets en fait que pas un gouverneur ne donnerait son approbation au fameux décret de 1901 sur la justice indigène; il n'est pas un seul magistrat colonial qui, loyalement consulté, ne déclarerait néfaste et inapplicable une telle organisation. Jusqu'en 1901, la justice aux colonies était rendue dans des conditions tout à fait satisfaisantes : Un juge de paix à compétence étendue, un Français, réglait les différends entre Européens; un tribunal d'appel était institué au chef-lieu de chaque colonie, et les indigènes étaient jugés, eux, par des tribunaux indigènes, assistés d'un fonctionnaire français.

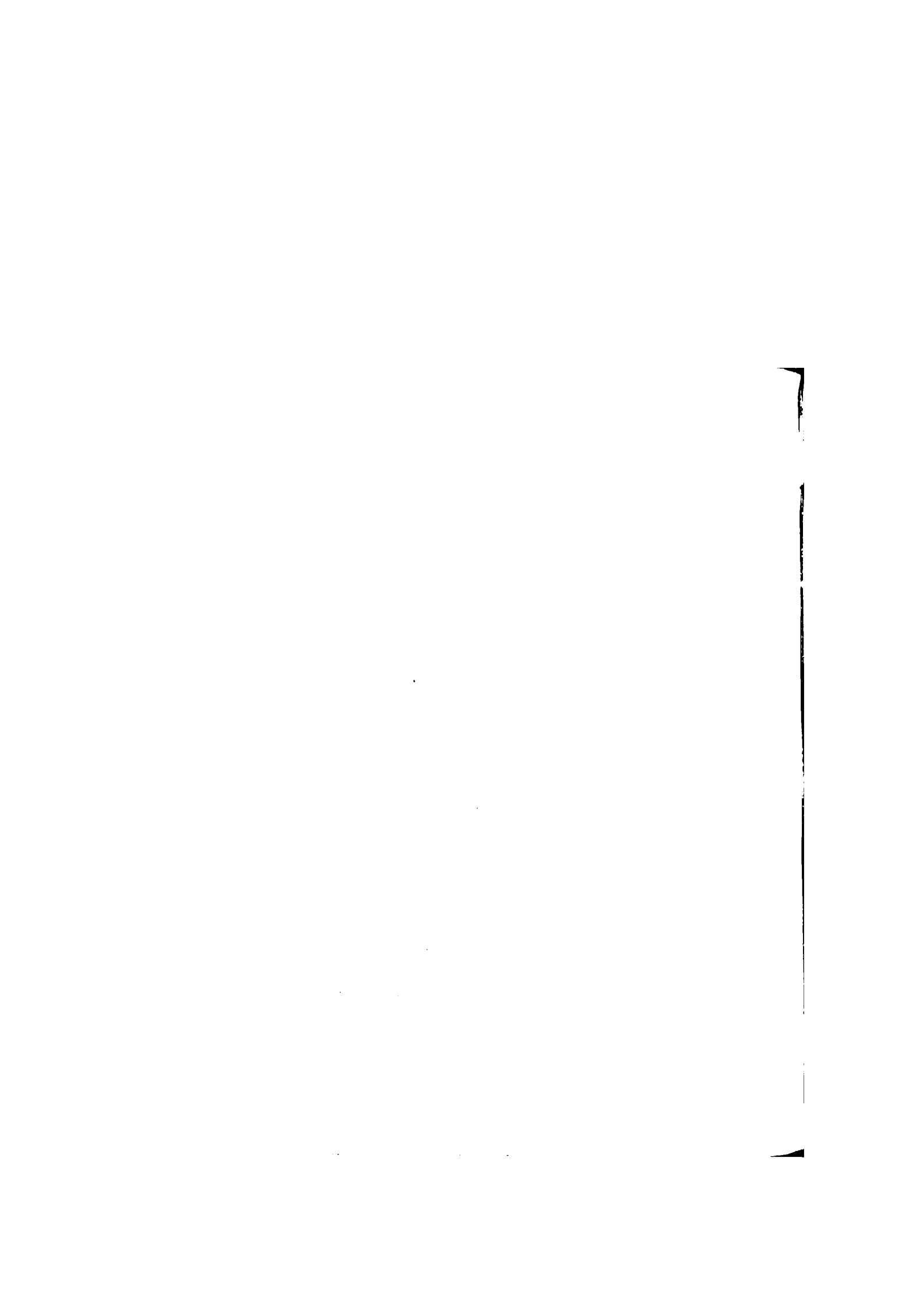
Ces rouages judiciaires étaient simples, peu coûteux, et tout s'y passait aussi régulièrement que possible.

Les tribunaux indigènes n'étaient point, autant qu'on peut le supposer, dans la main de l'administrateur; ils jugeaient, le plus souvent, plus durement que ne l'eussent fait des juges français, et j'ai pu constater, dans différentes circonstances, leur esprit d'indépendance.

A Porto-Novo, dans une affaire civile — il s'agissait d'une demande en divorce — j'ai vu les cinq noirs siégeant au tribunal refuser formellement de s'associer aux conclusions d'un ministère public qui fit cependant tous ses efforts pour obtenir un juge-

ment dans le sens qu'il croyait vrai. Une femme, ayant été battue à différentes reprises par son mari, réclamait le divorce. Le mari avait payé sa femme 300 francs -- car c'est la coutume dahoméenne que ce soit l'homme qui constitue une dot à celle qu'il doit épouser. Le ministère public, après avoir épuisé tous les moyens de rapprochement et de conciliation, voyant que le divorce allait être prononcé, conclut du moins à ce que la femme battue ne fût pas tenue de restituer la dot. Eh bien, les juges refusèrent formellement d'admettre cette manière de voir : conformément aux usages du pays, ils prononcèrent le divorce, mais ordonnèrent que la dot serait restituée au mari, qui, je le répète, était l'homme le moins intéressant qu'on pût rencontrer. Et, à la lecture de la sentence, un murmure approbateur s'éleva dans la salle, où plus de cent noirs s'étaient donné rendez-vous!

Des juges français, ignorant les coutumes, auraient-ils jugé ainsi? Il est permis d'en douter. Et cependant nous avons promis solennellement aux indigènes de respecter leurs usages et leurs mœurs, lorsque nous sommes venus nous installer dans ces régions. Les juges de M. Decrais, avec le code Napoléon sous le bras, conformeront-ils leurs jugements à ces engagements? Je ne le crois pas. L'effet produit sur les populations sera-t-il bon? Je ne le crois pas davantage, et je crains fort qu'aussi bien au civil qu'au criminel le *Decrais-l'oie* comme on l'appelle là-bas, ne produise les plus déplorables effets.



CHAPITRE VIII

La banlieue de Porto-Novo

Dès qu'on a franchi l'ancien fossé qui entourait Porto-Novo du côté du nord et qui fut autrefois construit pour défendre la ville contre les incursions des troupes de Behanzin, on se trouve sur un vaste plateau couvert par une riche végétation de palmiers, abritant de belles cultures de maïs, d'ignames, de manioc, etc.; les petits villages, composés de quatre ou cinq paillottes, se succèdent sans interruption. Il n'existe pas de grands centres, de grosses agglomérations, et cependant la densité de la population est considérable. Elle est supérieure à celle de la plupart de nos départements français. Tous ces petits villages constituent chacun un véritable corps de ferme bâti au milieu des terrains de l'exploitation agricole. Il y a là, en général, une vingtaine d'habitants, hommes, femmes et enfants, qui cultivent les champs (gletas), récoltent les graines, fabriquent l'huile de palme et vont vendre directement leurs produits sur les marchés voisins.

Cette partie de la banlieue est tellement peuplée que, si l'on y chasse la grive ou le pigeon vert, seul gibier qu'on y rencontre, il faut faire, avant de tirer, la plus grande attention, car on s'exposerait à blesser de nombreux indigènes occupés à travailler dans les champs.



Un marché à Mèjerra — Région de Porto-Novo (Dahomey).

J'ai conservé des promenades que nous avons faites dans ce joli coin le meilleur souvenir. Cette excursion le long des sentiers ombragés par les citronniers et les orangers couverts de leurs fruits, à travers les vastes cultures de maïs, ne manqua point de charmes, et je ne saurais oublier l'impression que je ressentis lorsque, cheminant au milieu de la brousse, dans le calme absolu qu'impose à la nature entière le soleil tropical de midi, j'entendis dans le lointain comme un sourd roulement de tonnerre. Au fur et à mesure que j'avais, le bruit, d'abord confus, se détachait peu à peu. Qu'y avait-il donc? Grand tam-tam, grande fête dans un village voisin? C'était en effet une fête, mais une fête d'un genre tout à fait spécial : nous arrivions au marché d'Adjarra, l'un des grands centres commerciaux de la banlieue de Porto-Novo.

Ces marchés, qui se tiennent tous les cinq jours sur un même point de la région, en général à une bifurcation de routes, sont très fréquentés, et de longues lignes de pailloles, petits hangars de deux à trois mètres carrés, y sont installés d'une manière permanente. Il est des marchés, comme celui d'Adjarra, où plusieurs milliers d'indigènes de la ville et de la banlieue se donnent rendez-vous. C'est là que se font les échanges des différents produits, en général contre argent français, monnaie de bronze et d'argent, et aussi contre les « cauris », petits coquillages de la grosseur d'une noisette et dont la valeur relative est essentiellement variable. On peut en avoir, en général, deux poignées pour un sou; c'est-à-dire qu'un « cauri » représente à peine la valeur d'un dixième de centime.

L'aspect d'une de ces grandes réunions d'indigènes est fort intéressante. Cette installation en plein air, sous ce beau soleil d'Afrique, qui darde ses rayons

à travers les panaches verts des hauts palmiers, est très curieuse à examiner un instant. Il existe dans le marché un ordre parfait. Chaque vendeur a son petit hangar, les marchands de grains et de nourriture d'un côté, les marchands de poisson fumé de l'autre, et de-ci, de-là, des étalages appartenant à des traitants de Porto-Novo où sont mises en vente des marchandises de toutes sortes : bouteilles de genièvre, d'absinthe, de limonade ou d'anisado, parfumerie au musc, pièces de toile ou de calicot, pagnes, foulards, étoffes aux couleurs voyantes, tout cela bien présenté, de manière à attirer le regard du noir, qui désire d'autant plus acheter que cela lui semble parfait pour lui, puisque « tout ça c'est manière blanc ».

Entre ces étalages sont tracées de véritables rues remplies d'une foule grouillante qui fait un tapage assourdissant, et, quand on sort de cette fournaise, on éprouve un soulagement indéfinissable -- celui que l'on ressent à Paris sur les boulevards lorsqu'on a pu s'échapper de la foule un jour de mardi-gras.

CHAPITRE IX

Adjarra. — La lagune. — Les rois Topo. — Adjon.

Adjarra

A Adjarra, c'est dans la résidence du roi Topo que nous avons installé notre campement. Sous un hangar, à l'abri du soleil, le couvert fut rapidement mis sur une table que les Pères de la mission avaient bien voulu nous prêter. On allume le feu, on sort des paniers d'excellentes provisions; les boîtes de conserves sont ouvertes, et quelques minutes après nous sommes en présence d'un excellent déjeuner. Les coloniaux de carrière s'entendent à merveille pour organiser un « pique-nique » dans la brousse, et, pour ces sortes de repas, les boys sont d'excellents cuisiniers. Ce déjeuner d'Adjarra fut très réussi, et, lorsqu'au dessert Topo lui-même vint, avec ses ministres, nous offrir le poisson fumé et l'akassa pour les porteurs, pour nous des oranges, des bananes et des ananas, nous eûmes pour sa royale personne la reconnaissance du ventre, qui se traduit par quelques coupes de champagne lampées à grands traits par ce monarque de petite marque.

Après déjeuner nous allâmes prendre le café à une heure de là, dans une factorerie européenne installée de l'autre côté de la lagune d'Atchoupa.

La lagune

Bien intéressante cette excursion, malgré un soleil de plomb qui tombait perpendiculairement sur nos casques, insuffisants, hélas! pour nous garantir contre la réverbération. La lagune, que nous dûmes traverser en pirogue, n'est qu'un chenal de vingt-cinq à trente mètres de largeur au milieu d'une brousse impénétrable. Les palmiers touffus s'élèvent majestueusement en bordure, formant dans le lointain comme une voûte de verdure au-dessus de l'eau jaunâtre. A chaque instant, devant la pirogue, c'est un poisson qui saute ou un oiseau aux vives couleurs qui passe. Nous tuons quelques poules d'eau, des échassiers au plumage rouge mantelé de noir. En quelques minutes nous nous trouvons sur la rive opposée. La factorerie est à quelques centaines de mètres, sur la colline plantée de palmiers qui domine la lagune.

Nous sommes là, chez des amis qui nous font le meilleur accueil; c'est un dimanche, et les Pères de la mission voisine ont quitté leur solitude pour venir partager le repas dominical. Il y a, autour de la table, le Père Belle, un beau vieillard qui, depuis une vingtaine d'années, est en mission sur la côte d'Afrique; c'est lui qui a construit de ses mains la maison d'école d'Adjarra. Malgré les dures fatigues qu'il a eu à supporter, sa santé ne paraît pas trop éprouvée. Il y a des grâces d'éta! D'autant plus que son coadjuteur, un jeune Père normand de trente ans à peine, est là, qui souffre de la fièvre et paraît très anémié, après un séjour de quelques mois.

Avec nos aimables hôtes nous causons longuement

des mœurs et des coutumes de la région. Ils sont installés en pleine campagne depuis plusieurs années, et jamais ils n'ont eu à se plaindre des indigènes au milieu desquels ils sont venus vivre et commercer. Ils m'expliquent qu'ils ne procèdent point par échange, qu'ils achètent, argent comptant, l'huile de palme que vient leur apporter le noir, et que celui-ci achète directement, soit à leur magasin, soit ailleurs, les différentes marchandises dont il peut avoir besoin. Ils fabriquent sur place l'*anisado*, cette boisson favorite du Dahoméen, en coupant à 20 degrés et en parfumant à l'anis l'alcool à 90 degrés qui leur vient de France ou d'Allemagne. Chaque année, c'est plusieurs centaines de mille de bouteilles qui sont vendues dans la région. Ah! il aime à boire, le Dahoméen! Par-dessus tout, il adore les boissons fortes, et, quand il ne peut pas boire d'absinthe pure, ou presque pure, c'est à plein verre qu'il avale l'*anisado* en plaçant la main droite sur la poitrine et en faisant entendre un « hum! », espèce de grognement par lequel il manifeste son contentement. Hommes, femmes, enfants s'en gorgent à qui mieux mieux. Un noir qui se respecte peut boire chaque jour de fête plusieurs bouteilles d'*anisado*. Inutile d'ajouter qu'à la fin de la journée il est, en général, dans un état d'abrutissement absolu et qu'il est impossible d'avoir avec lui la moindre discussion.

Le roi Adjon

Nous étions à peine arrivés depuis quelques minutes que le fils de *Adjon*, roi de la région, vint me trouver de la part de son père et me demander si je voudrais bien pousser jusque chez lui. Sur ma

réponse négative, il me dit que son père allait venir me saluer. Quelques instants après, je vis en effet arriver Adjon, entouré de ses ministres. Drapé dans un superbe pagne en soie verte et jaune, coiffé d'une espèce de képi garni de broderies et frangé d'argent, Adjon s'avancait majestueusement, appuyé sur sa canne de commandement à pomme d'ivoire, fumant une longue pipe en argent, abrité sous un parapluie à six francs soixante-quinze tenu respectueusement au-dessus de sa tête royale par le premier ministre. Un autre ministre portait dans ses bras un énorme dindon : c'était le cadeau qui m'était destiné. Les autres ministres, les femmes, les enfants, fermaient le cortège royal. Nous échangeons compliments et cadeaux; on trinque au gouvernement, à la France, nous avec un verre de bière, Adjon avec un verre d'absinthe. Il vide la moitié de son verre et passe le reste à son ministre. Il faut bien que chacun ait sa part. Nous nous serrons la main, et puis, l'heure du départ étant arrivée, nous voilà retournant en cortège à la lagune pour repasser l'eau et rentrer à Porto-Novo.

Ah! ce cortège!... Combien j'ai regretté de n'avoir pas sous la main un appareil photographique! C'était vraiment peu banal! En tête Adjon, toujours sous son parapluie, marche dignement à ma droite; le P. Belle, dans sa soutane blanche, marche à ma gauche. Derrière cette première ligne, le fils d'Adjon, portant le fameux dindon, puis mes compagnons de route, le capitaine Lallouette entre deux grands diables de ministres qui ont bu plus que de raison, mon neveu et son camarade Geay parlant avec les noirs la langue du pays; puis les femmes, les boys, les porteurs, avec les hamacs vides sur l'épaule. Au total une longue théorie de plus de cent personnes se dé-



La lagune d'Aljarras — Région de Porto-Novo, Dahomey.

veloppant à travers les maïs et les palmiers, de la factorerie à la lagune.

Les pirogues sont là. C'est à qui nous embarquera. Scène d'adieux. Nous nous séparons, et Adjon reprend le chemin de ses Etats au milieu de ses sujets, qui saluent respectueusement et se prosternent le front contre terre en faisant claquer leurs doigts sur son passage. Le retour s'effectue dans de bonnes conditions. Nous traversons un grand marché de la région; la route est sillonnée par quantité de noirs qui rentrent du marché. A la nuit tombante nous arrivons à Porto-Novo. Les hamacaires ont eu un bon pourboire; ils sont heureux d'avoir fini avec leur dure corvée; ils marchent à grande allure. Au tournant d'une rue, nous tombons au milieu d'un rassemblement de gens qui font tam-tam : les porteurs s'engagent brutalement au milieu de la foule. Impossible de les arrêter. Ce sont des clameurs, des cris; ils renversent trois ou quatre personnes, et il faut sauter du hamac pour empêcher ces brutes d'écraser leurs compatriotes. A huit heures du soir, nous étions de retour au gouvernement, éreintés par cette dure journée. Mais il fait un temps superbe, la température s'est abaissée d'une dizaine de degrés, et, après un brin de toilette, il ne reste qu'un bon souvenir des quelques heures passées dans cette merveilleuse banlieue de Porto-Novo.

CHAPITRE X

Une visite au roi Toffa

Tout Européen qui se respecte ne peut venir à Porto-Novo sans faire une visite à notre protégé Toffa. Lorsque je demandai à l'aimable secrétaire général M. Marchal s'il voyait quelque inconvénient à ce que je me conformasse à cette coutume, il voulut bien me répondre qu'il n'y voyait que des avantages. Toffa fut donc prévenu que je me présenterais au « château » de Becon, sa résidence, le lendemain matin, vers neuf heures. Il ne faut pas, paraît-il, retarder plus tard une visite à Toffa si l'on veut être certain de le trouver à peu près à jeun. Le lendemain donc, accompagné du capitaine Laliouette en grande tenue, de mon neveu et de l'interprète du gouvernement, dès huit heures et demie je montai en hamac pour me rendre chez Toffa. J'avais mis, moi aussi, ma tenue de service, l'Etoile Noire au cou, et sur mon costume blanc mes insignes de député. Le palais royal, qui ne ressemble en rien ni à Versailles ni à Fontainebleau, est situé en dehors de la ville de Porto-Novo, sur le bord de la lagune, à deux kilomètres environ du gouvernement.

Au milieu du aste « tata » planté de palmiers, d'orangers et de flamboyants qui constitue le domaine privé de Toffa, s'élève un grand bâtiment à étage, construit à l'europpéenne, entouré d'un mur d'en-

ceinte. C'est là qu'habite Sa Majesté le roi de Porto-Novo. Un des « laris » (ministres) nous attend à la porte et nous conduit directement auprès de son maître.

Au premier étage, à l'extrémité d'une grande pièce décorée du nom de salle du trône, barrant en quelque sorte l'entrée de cette salle, Toffa, fumant sa pipe, est installé sur un canapé de velours vert. Il est vêtu d'un pagne de soie bleue, coiffé d'un képi brodé sur lequel se lit « roi Toffa », a au cou des amulettes nombreuses et tient à la main une canne au pommeau doré. Ses fils et ses ministres sont assis par terre autour de lui.

Toffa est un homme d'une cinquantaine d'années, à l'œil vif et intelligent, à l'abord aimable et courtois. A mon arrivée, il se lève, vient au-devant de nous, très aimablement, nous souhaite la bienvenue et nous invite à nous asseoir. La conversation s'engage. Nous parlons de la France, dont il a toujours été l'allié fidèle, et qu'il voudrait bien connaître; du gouverneur Liotard, qu'il a en grande vénération; de l'ancien gouverneur Ballot, aux côtés duquel il fit campagne contre Behanzin. L'interprète Xavier Beraud traduit très exactement, et la conversation dure pendant quelques instants.

A un moment je raconte, incidemment, que l'un de mes collègues de la Chambre française a écrit récemment au Président de la République pour lui demander de gracier Behanzin et de l'autoriser à revenir au Dahomey. Toffa saute sur son canapé et me fait dire, non plus par l'interprète, mais par mon neveu qui parle sa langue : « Il n'est pas possible que le grand chef des blancs fasse une chose pareille. Condo (c'est le nom de Behanzin) est le plus mortel

ennemi de la France; il essaierait encore de « casser » le Dahomey. Son retour est impossible. »

Je rassure de mon mieux cet excellent Toffa, qui, remis de l'émotion que je lui ai involontairement causée, nous offre alors d'excellent champagne de la veuve Clicquot. Il paraît que c'est la marque des grands jours. Nous buvons au Président de la République, au gouverneur et à la France. Au moment où le roi boit en s'abritant derrière son pagne, ses fils et ses ministres, claquant des doigts, se précipitent la face contre terre.

Toffa fait apporter des cigares. On ouvre la boîte : ils ne lui plaisent pas; il en jette par terre la moitié. Mais ils ne sont pas perdus pour tout le monde; ministres et princes du sang se jettent à quatre pieds pour les ramasser. Il y a là un certain Azoumé, un noir superbe à la crinière artistement tressée, qui entend que rien ne se perde. C'est le Mollard de l'endroit. Avec lui, pas un cigare ne traîne, pas une bouteille, pas un verre ne restent vides; il se charge de leur faire un sort.

Toffa me propose de visiter sa salle de réception et sa garde-robe. Nous traversons un grand salon encombré de tous les bric-à-brac possibles et imaginables, rangés (!) sur une table immense qui encombre l'appartement. Il y a là des pendules, des statuettes en marbre... et en plâtre, des boîtes à musique, des collections de pipes, etc.; autour de l'appartement, des meubles de salon, de salle à manger, voire même de chambre à coucher; accrochées aux murs, des gravures françaises, anglaises : le portrait de la reine d'Angleterre fait pendant à un tableau représentant Judith tuant Holopherne; un grenadier du premier Empire coudoie un échantillon du nu au dernier Salon. Cette salle est un vrai magasin

d'accessoires de théâtre, une boutique de revendeur du quartier du Temple.

Tout à côté se trouve la garde-robe royale. Il nous faut tout voir, tout admirer; on ne nous fait grâce ni d'un chapeau, ni d'un habit brodé, ni d'une paire de bottes.

Successivement passent devant nos yeux la série des chapeaux à claque garnis d'or et surmontés de plumes blanches, rouges, bleues, vertes et portant tous, sur le devant brodé en or : « roi Toffa ». Pour chacun des chapeaux, il y a un habit différent dont la couleur du fond, en velours, correspond à la couleur de la plume du chapeau. Ce sont de superbes redingotes brodées et doublées de soie comme on en portait à Versailles sous Louis XIV; les cothurnes, portant toujours l'inscription « roi Toffa » — afin que nul n'en ignore — sont en aussi grand nombre que les chapeaux et que les habits.

Il se dégage de toute cette friperie une odeur de musc et de naphthaline qui vous prend à la gorge. Toffa est enchanté de nous montrer toutes ces richesses; il essaie devant nous ses différentes coiffures et nous explique que chaque année, au 14 juillet, quand il se rend au gouvernement, il revêt successivement dans la journée tous ces costumes, et que son peuple est heureux de le voir aussi bien habillé.

Après l'empereur Guillaume d'Allemagne, c'est certainement le monarque le mieux nippé du monde entier.

La visite intérieure terminée, Toffa descend avec nous dans la cour du « tata », nous fait admirer la salle d'audience où il rend la justice, la belle ligne de cases qui abritent ses nombreuses femmes, puis nous reconduit jusqu'à la porte de son domaine et, très galamment, nous dit au revoir en nous souhai-

tant toutes sortes de choses heureuses pendant notre séjour dans son royaume.

Dès le lendemain de notre visite, un « lari » (ministre) de Toffa, porteur de la canne royale — un joli jonc à pomme d'or enfermé dans un écrin en peau de daim — venait, suivant l'étiquette, me rendre, au gouvernement, la visite que j'avais faite à son maître, m'apportant ses compliments et me souhaitant bon voyage et prompt retour.

Toffa, on le voit, n'est pas un roitelet ordinaire. Sur la côte de Guinée, c'est quelqu'un; il sait dépenser généreusement tous ses revenus, qui sont considérables, et, malgré son amour quelquefois immodéré pour l'absinthe ou pour le champagne, il a su conserver sur ses sujets une certaine autorité qui n'est point inutile au bon fonctionnement du régime de protectorat que nous avons institué au Dahomey.



CHAPITRE XI

Voyage à l'intérieur. — Cotonou. — Ouidah.

Voyage à l'intérieur

Après avoir vu tout ce qu'il y avait à voir à Porto-Novo et dans sa banlieue, nous voulûmes entreprendre une excursion de quelques jours dans l'intérieur du Dahomey. L'itinéraire choisi fut le suivant : Porto-Novo, Cotonou, Ouidah, Allada, Abomey, Zagnanado, Sagon, la descente de l'Ouémé-Dogba, Porto-Novo. Cet itinéraire nous permettait de visiter la côte, le chemin de fer de pénétration, les capitales de Gigla et de Behanzin et d'opérer sur une longueur de 150 kilomètres la descente en pirogue d'un fleuve africain.

Nos heures étant comptées, il nous fut matériellement impossible de songer à pousser jusqu'à Grand-Popo, qui devient un centre commercial des plus importants. Je regrettai bien vivement de ne pouvoir faire ce crochet, qui eût demandé 48 heures, d'autant plus qu'avec une bonne grâce charmante le commandant du cercle de Mono, M. l'administrateur Dreyfus, avait bien voulu se mettre à notre entière disposition.

Nous partîmes donc par une chaude après-midi de Porto-Novo pour aller coucher à Cotonou.

C'est à bord du petit vapeur *Mascotte*, de la flottille du gouvernement, que nous fîmes la traversée de la lagune. La machine est installée au milieu de l'embarcation qui ne mesure guère que 8 à 9 mètres.



Femmes d'abouéennes. — Région de Porto-Novo.

Les passagers blancs se placent à l'avant, les noirs à l'arrière, à côté de l'homme de barre. Nous sommes là tous les trois, le capitaine Lallouette, mon neveu et moi, avec notre arsenal, composé de trois fusils de chasse et de quelques centaines de cartouches; les boys ont embarqué les provisions de bouche, les cantines, les hamacs et les lits de camp; Capot, le cuisinier du gouvernement, l'ancien chef de l'annuaire, nous servira de cook; tout ce monde est enroulé à l'arrière, juché sur les caisses; nous recruterons au fur et à mesure les porteurs et hamacaires qui nous seront nécessaires.

En route, nous abattons des hérons et des canards. Toujours pas de caïmans. Il est nuit quand nous entrons dans la passe, et le débarquement s'opère à la lueur des lanternes et des photophores. La *Mascotte* a mis quatre heures pour traverser la lagune.

L'administrateur, M. Proche, que j'ai présenté au lecteur, nous offre une très aimable hospitalité. Avec les officiers de la mission Moll qui vont partir le lendemain pour s'en aller délimiter notre frontière avec les Anglais, nous passons une excellente soirée.

L'air du soir est bien plus frais à Cotonou qu'à Porto-Novo, — la brise de mer s'y fait toujours sentir — et, dans l'excellent lit que m'offrit l'administrateur, je passai une nuit délicieuse, sans sentir un seul moustique, sans souffrir de cette chaleur moite qui fatigue et anémie l'Européen forcé d'habiter le long des lagunes.

Le lendemain, à six heures du matin, nous étions à la gare pour y prendre le train régulier qui fonctionne chaque jour, depuis le mois de novembre, entre Cotonou et Toffo (88 kilomètres de Cotonou).

De Cotonou à Ouidah

En une heure nous franchissons, en chemin de fer, les 27 kilomètres qui séparent Cotonou de Pahou. La voie traverse, jusqu'à Godomey, des terrains sablonneux et marécageux; à droite et à gauche la végétation n'est pas brillante, et, si on ne voyait émerger quelques palmiers et de rares fromagers, on se croirait au milieu d'un mauvais faillis mal aménagé. Au-delà de Godomey, le terrain s'améliore, nous entrons dans la région des palmiers cultivés, et, quand nous arrivons à la gare de Pahou, nous nous trouvons au milieu d'une belle végétation, d'une véritable forêt. Autour de la gare règne une animation extraordinaire. Il y a là les équipes de noirs destinés à assurer le transport de huit ou dix Européens qui vont descendre avec nous du train pour se diriger sur Ouidah. Chaque fonctionnaire ayant droit pour lui et ses bagages à dix ou douze porteurs et à quatre hamacaires, c'est cent cinquante à deux cents noirs qui sont rangés par groupes le long de la voie. Chaque équipe a son ordre de service écrit et signé par l'administrateur de Ouidah; en quelques minutes chacun a reconnu ses porteurs, la répartition des bagages est faite, chaque noir place une charge sur sa tête, et les caravanes se mettent successivement en marche.

La route est excellente. Nous cheminons entre deux haies de palmiers sur la plate-forme de la voie ferrée, qui, depuis deux ans qu'elle est construite, a eu le temps de se bien tasser. Les porteurs s'en vont à bonne allure et, en moins de trois heures, enlèvent

les quatorze kilomètres qui séparent Pahou de Ouidah (1).

Ouidah est un grand village, ou plutôt une série de grands villages, s'étendant sur une surface de plusieurs kilomètres: chaque maison, bâtie en pisé et couverte de branches de palmier, a autour d'elle de vastes jardins. La France occupe ce point de la côte depuis plusieurs siècles. Au dix-septième siècle, nous y avons construit un fort, le « Fort Français », destiné à abriter nos commerçants qui venaient faire la traite sur les bords du golfe de Guinée. D'autres nations européennes avaient également construit un abri pour leurs nationaux. Le fort anglais est détruit, mais le fort portugais existe et est toujours occupé par une petite garnison composée d'une vingtaine d'hommes sous les ordres d'un officier.

Le Portugal ne possède plus sur cette côte que cette petite enclave de quelques centaines de mètres de côté; il y entretient une garnison plus nombreuse que celle que nous employons pour faire la police dans le cercle de Ouidah tout entier!

Notre résident occupe, à l'extrémité ouest de la ville, une vaste habitation, bien aménagée, construite par le général Dodds au moment de l'expédition, mais qui a le grave inconvénient d'être très éloignée du centre de la ville, et il est regrettable qu'au lieu de construire on n'ait pas plutôt songé à réparer le « Fort Français » pour y loger le commandant de cercle. On pouvait installer là très largement les différents services, et, au point de vue historique, il y avait peut-être intérêt à conserver le plus vieux témoin de l'occupation française.

(1) La voie ferrée est aujourd'hui terminée entre Pahou et Ouidah; elle a été livrée à l'exploitation en février 1903; chaque jour un train régulier circule entre Cotonou et Ouidah.

C'est dans ce vieux fort français que nous organisâmes notre campement pour passer la nuit. L'installation était plutôt rudimentaire : un lit de camp, perdu au milieu de ces pièces immenses, composait notre mobilier; mais, malgré tout, le soir, par un beau clair de lune, assis sur le balcon qui domine une vaste esplanade, on ressentait une certaine fierté mélancolique en songeant à ceux qui, il y a trois siècles, vinrent courageusement planter là, au milieu des sauvages, à huit mille kilomètres de la mère-patrie, le drapeau français.

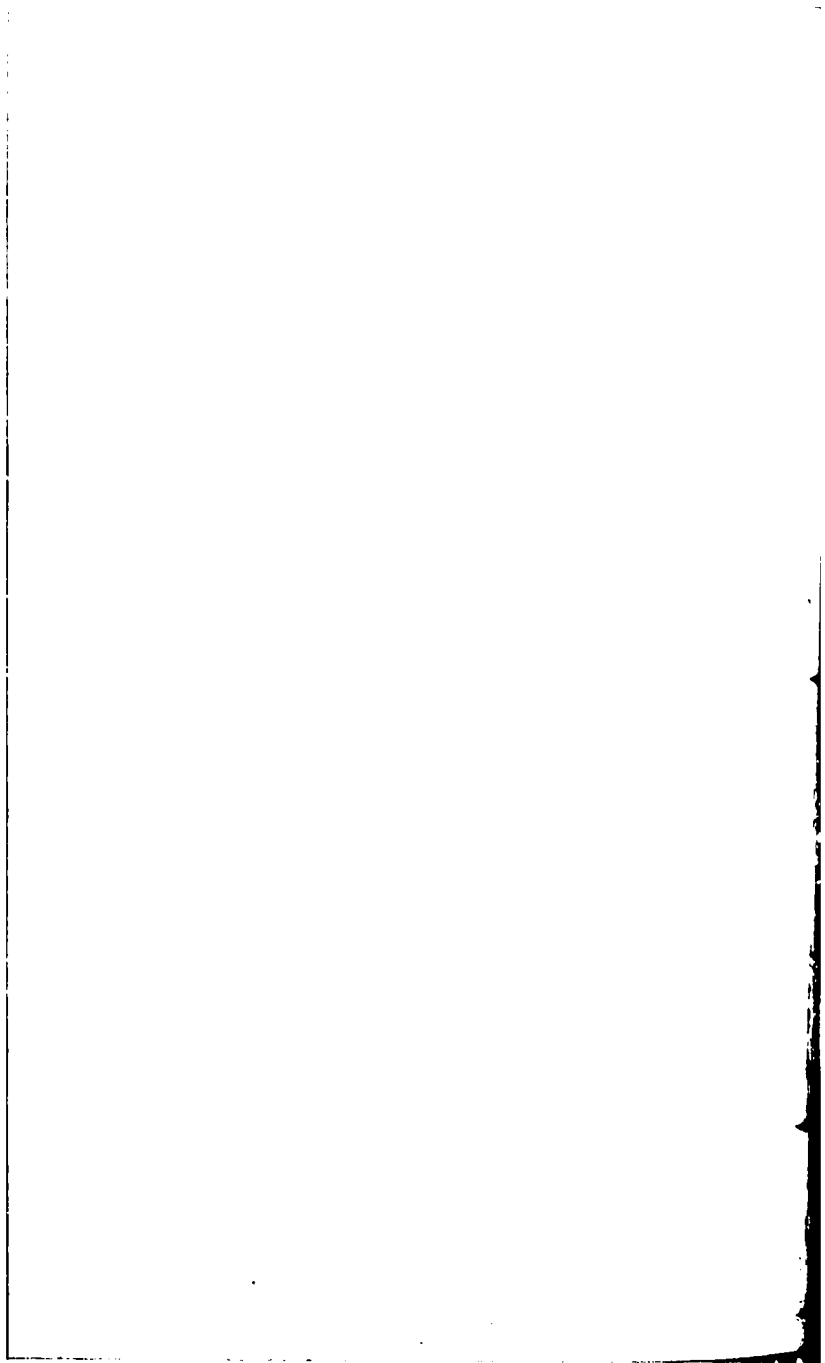
Je ne saurais oublier l'accueil charmant qui nous fut fait à Ouidah par l'administrateur, M. le capitaine Chambon, et par un jeune ménage breton qui accomplit au Dahomey son deuxième ou troisième séjour. Les femmes françaises peuvent donc vivre sous les tropiques et y conserver la distinction, la gaieté et la bonne humeur de leur race, puisque la gracieuse M^{me} Morlet habite aujourd'hui Ouidah après avoir habité Abomey et après avoir fait, à travers la colonie, une véritable course d'exploration. « J'ai voulu venir avec mon mari, nous dit-elle; j'ai voulu venir malgré ma famille, malgré l'opposition formelle que me fit signifier le gouverneur Pascal lors de ma première arrivée à Cotonou. J'ai voulu venir, j'ai voulu rester, et je suis restée. Pour une Française, vouloir c'est pouvoir! »

Et, en effet, M^{me} Morlet, qui est la seule Française de Ouidah, paraît admirablement supporter les rigueurs du climat. J'ai tenu à citer son cas. N'est-ce pas, en effet, une réclame, et la meilleure, qu'on puisse faire pour notre colonie du Dahomey?

Les chefs noirs et les commerçants notables de Ouidah ayant manifesté le désir de me voir, je leur avais donné rendez-vous pour le lendemain, à sept

heures du matin, au « Fort Français » avant mon départ de Ouidah.

Je les reçus dans la grande salle du premier étage; ils étaient plus d'une centaine, mulâtres et noirs, qui voulaient me demander de prendre en mains la défense de leurs intérêts menacés par la Compagnie du chemin de fer du Dahomey. J'indiquerai dans un autre chapitre les points sur lesquels portaient leurs justes revendications. Je leur promis que, dès ma rentrée en France, je saisiserais l'opinion publique de la question et qu'ils pouvaient compter que j'unirais mes efforts à ceux de leur représentant au conseil supérieur des colonies pour leur faire rendre justice. J'ai tenu ici même ma promesse, et je veux espérer que, dans cette affaire délicate, le gouvernement saura faire tout son devoir.



CHAPITRE XII

Le chemin de fer du Dahomey

A la fin de décembre 1902, le chemin de fer du Dahomey, qui doit relier la côte au Niger, était en exploitation jusqu'au quatre-vingt-huitième kilomètre; tous les jours, un train de voyageurs circulait dans chaque sens entre Cotonou et Toffo. Un train de ballast put nous transporter jusqu'au centième kilomètre; la voie Decauville nécessaire à la construction était alors posée jusqu'à Kinta, c'est-à-dire jusqu'au cent quinzième kilomètre. L'embranchement de Pahou à Ouidah n'était pas terminé; il sera livré à l'exploitation quand paraîtront ces lignes.

L'infrastructure de la voie était achevée jusqu'à l'extrémité de la section, c'est-à-dire jusqu'à Atcherihé (cent cinquantième kilomètre). Les travaux étaient en pleine activité, et l'administration du chemin de fer comptait pouvoir inaugurer la première section (cent cinquante kilomètres) au mois d'octobre 1903.

Il y a tout lieu de penser qu'il en sera ainsi, et qu'on sera prêt à la date fixée, car, depuis le commencement de 1899, époque à laquelle s'est officiellement posée, pour la première fois, la question du chemin de fer destiné à relier la côte au Niger, tout s'est à peu près passé conformément aux prévisions du commandant Guyon, qui, après avoir fait les études, n'a cessé de diriger les travaux.

Le commandant Guyon, de l'arme du génie (1), est l'un des officiers les plus remarquables de cette arme d'élite. C'est le type de l'ingénieur énergique et modeste, aussi dur pour lui-même qu'il est bienveillant pour ses subordonnés. Les chefs noirs ont pour lui une admiration profonde: il a pu obtenir d'eux le maximum d'efforts. Admirablement secondé par le capitaine Sou et par le capitaine Crosson du Plessis, dont la bonne humeur et l'entrain ne se sont jamais démentis, par un personnel d'officiers, de sous-officier et de sapeurs qui ont largement donné tout ce qu'on attendait d'eux, le commandant Guyon a pu mener à bien, en deux ans, cette œuvre colossale qui a consisté à faire, avec la main-d'œuvre indigène, sans moyens de transport, cent cinquante kilomètres de voie à travers un terrain souvent difficile et des marécages nauséabonds.

Rien de curieux comme ces chantiers immenses sur lesquels travaillent jusqu'à mille et quinze cents noirs à la fois. Chaque groupe a sa tâche marquée: les pelles et les pioches fonctionnent en cadence, un noir battant la mesure en chantant et en frappant sur une pelle avec un morceau de fer.

À la fin de la journée, chaque homme de l'équipe a donné exactement le même nombre de coups de pioche, enlevé la même quantité de pelletées de terre. Les déblais sont jetés dans des paniers, et ce sont les enfants qui les transportent sur leurs têtes, pendant que les femmes vont puiser à la source voisine l'eau nécessaire aux travailleurs.

Le commandant Guyon a publié dans la *Revue*

(1) Le commandant Guyon vient d'être promu au grade de lieutenant-colonel, juste récompense des grands services rendus par lui au Dahomey.



Un marché indigène. — Région de Ouidah (Sénégal).

Dahomey.

coloniale un très intéressant rapport sur les travaux qu'il a fait exécuter depuis le commencement de 1900. Je ne puis résister au désir d'en citer quelques passages :

.....

Deux points surtout devaient présenter des difficultés sérieuses et exiger pendant la saison des pluies, qui commençait le 1^{er} juin, un effort considérable.

Le premier était la traversée des lagunes Avrékété, Akoba et Vossa, qui constituent, entre Kotonou et Godomey, un marécage nauséabond, presque à sec pendant l'hiver, mais couvert d'un mètre d'eau vers les mois d'août et de septembre. Une végétation lacustre recouvre toutes ces lagunes, dans lesquelles il était d'autant plus difficile de passer qu'on y faisait parfois la rencontre désagréable d'un caïman, se promenant dans le sentier à la recherche de quelque proie facile. Il est vrai que ces sauriens, s'ils inspiraient aux porteurs isolés une terreur justifiée, se retiraient toujours précipitamment devant la masse imposante et bruyante formée par quatre ou six hamacaires transportant un blanc.

Le sol de ces lagunes est presque partout sablonneux, ce qui a permis d'y établir assez vite, au moyen de sable glané sur tous les sommets qui émergent à peu de distance du tracé, un premier passage provisoire, sur lequel a été installée la voie Decauville, destinée à terminer les terrassements. Commencés dans les premiers jours de juillet, ceux-ci furent achevés vers le 15 septembre.

Le second travail difficile était la traversée de la lagune de Pahou, dont la largeur est de deux cent cinquante mètres et la profondeur de dix-huit à quinze mètres au milieu. Cette lagune représente, très probablement, le lit d'un ancien cours d'eau qui faisait communiquer parallèlement à la côte le lac Nokoué avec le lac Toho et les lagunes de Ouidah. A partir du moment où l'eau a cessé d'y couler avec vitesse, les détritiques végétaux s'y sont accumulés, et il s'est formé, au-dessus de la boue noirâtre et liquide qui en forme la grande masse, une couche flottante, presque solide, d'herbes et de plantes aquatiques sur laquelle ont poussé des arbres : devenus grands, ceux-ci s'enfoncent peu à peu dans le marais et vont pourrir dans ses profondeurs. Le sol de cette cuvette, formé du côté sud d'alluvions apportées par la mer, est sablonneux, tandis que du côté du nord

il est composé d'une argile rouge et dure mêlée de sable ferrugineux et qu'on appelle terre de barre, et qui constitue toute la masse de la région d'Allada.

C'est ce marécage qu'il s'agissait de combler. On comptait qu'il faudrait y employer cent mille mètres cubes de remblai et, pour commencer, on fit sur le marais une sorte de tablier formé de branchages recouverts de terre. Après deux mois de travail, les deux rives se trouvaient ainsi reliées par un passage peu solide, mais suffisant pour supporter des piétons et même des voitures à bras.

Ce fut chez les noirs un étonnement d'autant plus grand que, d'après les idées des croyants du fétichisme, cette lagune était habitée par des esprits et ne pouvait jamais être comblée. Le roi d'Allada, Gi-Gla, auquel on avait demandé des hommes pour ce travail, avait répondu, d'un air inquiet, qu'il n'osait pas s'en charger; puis, après réflexion, il avait déclaré qu'il ne le ferait que si l'on commençait par poser sur la lagune une grande plaque de fer reposant sur les bords, pour soutenir la terre, de façon à permettre aux esprits de continuer à se mouvoir librement dans le sein des eaux : car, autrement, disait-il, ceux-ci protesteraient en démolissant l'œuvre au fur et à mesure de son avancement.

Cependant, on passait couramment et à pied sec d'une rive à l'autre, et le remblai commençait à s'élever au-dessus de la chaussée en branchages. Les féticheurs étaient consternés. Mais, tout à coup, ils relevèrent la tête, quand ils apprirent que, sous le poids de la terre qu'on accumulait peu à peu sur ce pont flottant, celui-ci venait de céder, créant entre les remblais amorcés entre les deux rives une brèche d'une centaine de mètres.

C'étaient les fétiches qui s'étaient vengés et même, disait-on, avaient appelé à leur secours des hippopotames qui, pendant la nuit, enlevaient la terre apportée au cours de la journée.

Pour lutter contre les fétiches, il fallait quelque chose de nouveau, de plus puissant que les voitures employées jusqu'à ce moment.

Vers le 1^{er} décembre, on amena des wagonnets devenus disponibles par suite de l'achèvement des travaux de la gare de Kotonou. Et il se trouva, par une circonstance toute fortuite, que le chef de l'équipe chargée d'utiliser les wagonnets était un musulman occupant un rang assez élevé dans la hiérarchie des marabouts. C'était donc la lutte entre l'islam et les féticheurs. Ces derniers, après avoir fait quelques cérémonies destinées à empêcher leurs enne-

mis de combler la lagune, finirent par se retirer prudemment en s'avouant vaincus : les wagonnets étaient des fétiches plus puissants que les leurs. La partie ne fut cependant gagnée que lorsque les masses de terre déversées dans la lagune eurent atteint le fond solide de la dépression. Jusque-là, la terre s'accumulait sur la vase molle, qui refluaient peu à peu sur les côtes en soulevant la couche de végétation et les arbres. Le remblai amené pendant le jour s'enfonçait lentement pendant la nuit suivante, et au matin on avait effectivement l'impression qu'une puissance occulte et malfaisante sapait l'ouvrage dans ses fondements. Quand on eut atteint la terre ferme, le remblai, ayant pris une assiette solide, commença à s'élever régulièrement. Au 1^{er} juillet 1901, son sommet était déjà à deux mètres au-dessus du niveau de l'eau, et, au mois d'août, il ne restait plus qu'à terminer un ponceau destiné à donner passage au très faible courant que l'on a observé pendant les travaux.

.....

Pour les habitants des provinces d'Abomey et d'Allada, Ouidah est le paradis terrestre : c'est la ville de plaisir où chacun demeure volontiers tant qu'il lui reste quelque argent à dépenser.

Aussi le chantier de la gare de Ouidah, aussitôt ouvert, produisit-il le vide dans les chantiers voisins, et en particulier dans celui de Pahou, auquel on tenait cependant beaucoup à conserver une activité suffisante. Pour arrêter ce mouvement, on fit connaître dans la ville, par le crieur public, que seules les femmes seraient admises à travailler au remblai de la gare, qui devait être constitué avec du sable pris à une centaine de mètres de distance.

Les camions à bras dont on disposait furent placés sur la plate-forme commencée et servirent de mesure de capacité (environ trois cents décimètres cubes). Un camion plein était payé de 0 fr. 30 à 0 fr. 40 et versé immédiatement pour être rempli à nouveau.

L'interprète Ignacio de Chagas avait été chargé de s'en occuper, et il réussit remarquablement. La gare fut envahie par plusieurs centaines de femmes et de fillettes, qui, portant sur la tête de largesalebasses pleines de sable, venaient remplir une voiture et gagner ainsi l'argent nécessaire pour se rendre au marché. Sous leurs vêtements sommaires, elles formaient un ensemble des plus suggestifs. Mais il faut remarquer que ces dames ne se sont pas tou-

jours laissé conduire aussi facilement que les manœuvres ordinaires. Elles s'obstinaient à prendre le sable en un point déterminé et non ailleurs, et à le piocher elles-mêmes, ne voulant pas qu'un seul manœuvre intervint dans leur travail. C'est en vain qu'on essaya de leur faire prendre de la terre plus près : elles tenaient avant tout à ne porter que du sable très propre qui ne pût souiller leurs épaules, dont, à juste titre, elles se montrent très fières.

.....

Transport du ciment.

Le choix du moyen de transport était une question de la plus haute importance, et, de fait, on a été amené à employer, concurremment, tous les procédés possibles qui n'exigent pas l'emploi d'animaux de trait, puisque ceux-ci sont considérés comme ne vivant pas dans le bas Dahoméy.

Cette opinion est d'ailleurs presque certainement erronée ou au moins exagérée et provient très probablement de ce que, par suite d'une nourriture défectueuse, les essais tentés pour y acclimater des chevaux, des mulets ou des bœufs de plus grande taille que ceux qui s'y trouvent n'ont que très médiocrement réussi. Quoi qu'il en soit, à défaut de tout autre moyen, il fallait se contenter d'employer des indigènes pour tous ces transports.

On dut renoncer de suite à l'emploi de la voiture à bras, qui roulait difficilement sur la plate-forme, trop sablonneuse dans cette région.

Le transport des tonnelets suspendus à des bâtons de hamac ne réussit pas mieux.

On essaya de faire rouler les tonnelets de ciment sur le sol. Des équipes d'une cinquantaine de manœuvres furent successivement recrutées à Ouidah, où se trouvait alors la direction des travaux, et envoyées à Kotonou pour en ramener des convois de tonnelets. Mais, le trop petit diamètre de ceux-ci rendant cette opération pénible, les hommes des premières équipes, bientôt courbaturés et dégoûtés, les abandonnèrent sur la route et rentrèrent chez eux, sans que leurs chefs en informassent aucun Européen. Les équipes suivantes, rencontrant ces hommes en désordre, les imitèrent, de sorte qu'on arriva vite à avoir des tonnelets de ciment dispersés sur plusieurs kilomètres de longueur entre Kotonou et Godomey.

Le capitaine Sou, qui jusqu'à ce moment était resté à Pahou au centre de ses chantiers, se rendit alors à Kotonou et prit lui-même l'affaire en main : il fallait aboutir. On acheta d'abord des sacs dans le commerce, et on fit transporter à tête d'homme du ciment depuis Kotonou jusqu'aux magasins des lagunes Avrékété, Akoba et Vossa. La distance était faible, mais la chaleur était forte, et le sol sablonneux, surchauffé par le soleil, ne tarda pas à brûler les pieds des manœuvres, qui se mirent à marcher la nuit et à se reposer pendant la journée. La surveillance devint naturellement moins facile : il fallut renoncer à former des convois, et payer les porteurs à leur arrivée, de façon à les laisser libres de voyager aux heures qui leur convenaient le mieux. Même dans ces conditions, il y avait peu d'enthousiasme, car, sous l'action de la transpiration, la poussière du ciment faisait prise d'une façon désagréable dans les cheveux du porteur et laissait sur sa peau une pellicule grise et dure, difficile à enlever.

En outre, les orages commençaient à menacer, et il était évident qu'il faudrait bientôt renoncer à ce procédé de transport d'ailleurs fort coûteux.

On acheta alors dans les factoreries une centaine de gros tonneaux de la contenance d'un demi-muid — quatre cent cinquante litres environ — que les commerçants emploient sous le nom de ponchons, pour transporter à la côte, par roulage sur les chemins, l'huile ou les amandes de palme qui viennent de l'intérieur. Après les avoir remplis de ciment, on essaya du même procédé, qui réussit assez bien, mais à la condition de laisser les rouleurs marcher à leur guise et se reposer quand ils le désiraient. Toutes les fois qu'on a voulu donner à ces convois un peu de cohésion, on s'est heurté à une résistance absolue des noirs, qui ont abandonné le chantier. C'est que les rouleurs de ponchons, qui sont tous de la région voisine de la mer, sont des spécialistes, qui prétendent rester maîtres des conditions de leur travail.

Lorsqu'on voudra faire de cette manière des transports à grande distance par convois rassemblés, il faudra demander à l'intérieur, à Allada ou à Abomey, une corvée de plusieurs centaines d'hommes et la faire voyager sous la conduite d'un chef indigène influent, ministre ou chef de canton, accompagné d'un officier.

Le roulage des ponchons, tel qu'il était pratiqué, marchait donc avec un certain désordre, mais donnait cependant de bons résultats, quand débarquèrent à Kotonou

une centaine de véhicules qui permirent de donner plus d'activité aux transports.

Ils furent chargés de ponchons pleins de ciment et mis en route par un seul groupe, roulant lentement, sur une faible longueur de rails, dont les derniers éléments étaient successivement reportés à l'avant par une équipe indépendante de celle des pousseurs proprement dits. Tout le personnel campait, pendant la nuit, auprès du convoi et recevait sur place la nourriture pour chaque repas. La vitesse de marche était, en moyenne, de dix kilomètres par jour.

Ce dernier procédé, bien que lent, s'est montré, en fin de compte, le plus économique : il donnait un prix de revient de la tonne kilométrique voisin de 1 franc, tandis que le roulage des ponchons la faisait revenir à 1 fr. 50 environ, et le portage en sac sur la tête à 2 fr. 50.

Campement des indigènes.

Ce n'était pas sans quelque appréhension que le capitaine avait envisagé l'organisation de ce gros chantier, au point de vue des conditions de l'existence matérielle des travailleurs.

Mais ces craintes furent vite dissipées, et, à ce point de vue, les indigènes se montrèrent organisateurs assez habiles. Ils se logeaient dans des cases ou plutôt des abris en branchages construits rapidement le long du tracé. Comprenant bien que les villages environnants seraient incapables de nourrir un pareil effectif, les chefs de canton instituèrent un système de ravitaillement par région, et naturellement les femmes furent chargées d'approvisionner le chantier; elles apportaient généralement des vivres pour cinq jours, et l'on voyait de longues files de porteuses, chargées de sacs de maïs ou de Calebasses pleines d'ignames et de boules d'akassa, circuler au milieu des travailleurs.

Les villages voisins fournirent seulement un petit marché de quinze à vingt femmes, constituant quelque chose d'analogue à la cantine dans un chantier européen, c'est-à-dire vendant seulement les denrées accessoires, telles que le sel, le poivre, le piment et autres épices sans lesquelles un noir ne peut absorber les mets, insipides par eux-mêmes (bouillie de maïs ou igname cuit à l'eau), qui forment la base de sa nourriture. On y trouvait aussi les menus objets ou douceurs nécessaires à l'existence journalière, tabac,

pipes, allumettes, fil, calabasses, etc. La plus grosse difficulté était le ravitaillement en eau. Un noir fait toujours une consommation considérable de ce liquide; mais, pour ces hommes travaillant et criant toute la journée en pleine saison sèche, elle atteignait des proportions énormes. Aussi, les nécessités de l'approvisionnement obligeant à distraire du travail un nombre d'hommes de plus en plus considérable, on finit par se décider à faire faire ce service par des enfants, et de tous les points de la province on vit accourir des multitudes de petits négriillons, garçons et filles, qui passèrent leurs journées à faire la navette de la source au chantier, chacun portant gravement sur la tête une calabasse ou une jarre souvent plus grosse que lui.

Il faut bien avouer pourtant que, dans un pareil rassemblement, les exigences de l'hygiène étaient loin d'être toujours scrupuleusement observées, et vers la fin de l'exécution de chaque tâche le campement avoisinant se révélait à quelque distance par des émanations peu flatteuses pour l'odorat. C'est d'ailleurs là un détail qui laisse le noir fort indifférent et qui ne veut pas, d'après lui, qu'on prenne la moindre peine pour l'éviter; pourvu qu'il trouve le vivre et le couvert, le reste lui importe peu, et il est malheureusement incontestable que, dans tout le pays, la propreté est loin de régner en maîtresse, même dans les villages où l'eau est en abondance.

Comme on a pu le voir par ces citations du rapport du commandant Guyon, cet officier ingénieur sait aussi bien manier la plume que l'épée ou le compas. Son nom, désormais historique, passera aux générations futures comme celui de l'un des plus vaillants pionniers de la civilisation française dans l'Afrique occidentale.

La gare du chemin de fer de Cotonou, qui doit être terminée à l'heure actuelle, est une vaste construction bâtie en blocs de ciment avec armature et charpentes en fer. Toutes les gares de la ligne sont sur un même modèle : ce sont des rez-de-chaussée élevés sur sous-sol; les toitures en zinc cannelé descendent très bas et recouvrent une large véranda. La voie, d'un mètre, est placée sur des traverses en

fer: les poteaux télégraphiques sont en fer; rails, traverses et poteaux ont été fabriqués en Belgique, amenés à Cotonou sur navires étrangers. Comment le ministre n'a-t-il pas pensé à imposer à la Compagnie l'emploi d'un matériel fabriqué en France?

Les wagons de voyageurs sont d'un type très simple, mais confortable et pratique; ils ont été, m'a-t-on dit, fabriqués en Amérique. La voiture est mixte pour premières et secondes classes, sièges en rotin montés sur pivot, garnitures en velours.

Les voitures de troisième classe destinées aux noirs sont de simples plates-formes couvertes, sans sièges; on y empile les voyageurs, et ce mode de transport est tellement primitif qu'il est impossible à un blanc de prendre un billet de troisième classe. Si nos fonctionnaires ou nos commerçants veulent se déplacer, il leur faut payer leur transport en première ou en seconde classe, c'est-à-dire payer le prix excessif de 0 fr. 50 en première et 0 fr. 25 en seconde par kilomètre. La Compagnie du chemin de fer y trouvera, certes, son bénéfice; mais c'est peut-être insuffisant pour justifier la carte forcée. Ne pourrait-on obtenir d'elle la mise en circulation d'un type de wagon de troisième classe qui pourrait être utilisé par les voyageurs blancs? Le tarif des troisièmes classes au Dahomey étant supérieur au tarif des premières classes en France, ce ne serait peut-être pas se montrer trop exigeant.

Et, puisque nous parlons des tarifs du chemin de fer du Dahomey, nous exprimerons ici le désir de voir la Compagnie d'exploitation abaisser le plus tôt possible ses prix de transport de voyageurs et de marchandises; il est vraiment exagéré de faire payer 0 fr. 50 par kilomètre à un Européen et d'exiger pour les marchandises 1 franc de la tonne kilométrique.

Je sais bien que la colonie bénéficie, pour ses transports spéciaux, d'une réduction de 25 p. 100; mais il est encore véritablement excessif et contraire au bon sens d'admettre qu'une marchandise quelconque coûte *plus cher à transporter par chemin de fer qu'elle ne coûtait autrefois par porteurs voyageant à petites journées.*

C'est non seulement l'intérêt de la colonie de voir abaisser ces tarifs, mais c'est encore l'intérêt de la Compagnie, qui ne développera son trafic que le jour où l'on aura intérêt à user de ses wagons.

J'ai vu, à Porto-Novo, un jeune fonctionnaire qui, désigné pour aller occuper un poste dans la région du Nord, préféra partir directement à pied, avec ses porteurs, plutôt que de payer au chemin de fer le transport de ses boys, de son cuisinier et de ses bagages. Il établit devant moi le décompte exact des dépenses qu'il aurait à faire s'il prenait la voie ferrée : c'était pour sa petite bourse une dépense supplémentaire de cinquante à soixante francs devant laquelle il dut reculer.

Quand des tarifs en vigueur peuvent produire de tels résultats, il n'est pas douteux qu'ils ne soient mal établis et que leur modification s'impose; espérons que la Compagnie voudra le comprendre.

Je sais bien qu'en ce moment il est difficile au gouvernement de discuter avec la Compagnie ces améliorations. La situation est, en effet, plutôt tendue entre le gouvernement et les représentants du chemin de fer. Il y a pendante entre eux, et pas près d'être résolue, la fameuse question des concessions qui met sens dessus dessous la colonie tout entière. Partout où j'ai passé, dans toutes les conversations que j'ai eues, soit avec les fonctionnaires, soit avec les commerçants, soit avec des indigènes,

on m'a entretenu de cette affaire des concessions. Il est bon qu'en France on la connaisse afin qu'on puisse, un jour, établir et dégager toutes les responsabilités.

C'est un décret du 26 juin 1960, rendu sur la proposition de M. Decrais, ministre des colonies, qui concéda à une Société, dont M. Georges Borelli n'est que le paravent, la concession du chemin de fer du Dahomey.

La colonie devait faire exécuter les travaux d'infrastructure de la ligne et livrer à la Compagnie la plate-forme de la voie prête à recevoir le rail.

La Compagnie prenait à sa charge les travaux de superstructure et l'exploitation de la ligne moyennant une subvention en argent de deux mille francs par kilomètre, remboursables par prélèvement sur les recettes quand elles auront dépassé un minimum de six mille francs, et moyennant aussi des *concessions de terrain à délimiter dans le voisinage de la voie ferrée*.

Comme ces concessions portaient sur *quatre-vingt-quinze mille hectares* à prendre dans la partie la plus riche et la plus peuplée du Dahomey, commerçants et indigènes protestèrent avec la dernière énergie contre la main-mise sur leurs biens par la Société du chemin de fer. Le conseil d'administration de la colonie, officiellement consulté, avait déclaré antérieurement, à deux reprises, qu'il n'y avait pas lieu d'accorder au Dahomey de grandes concessions : rien n'y fit. Le ministre passa outre, le décret fut publié et les concessions accordées.

Il restait à en opérer la délimitation, qui, aux termes du décret, devait être faite d'accord entre la Compagnie et le gouverneur. La Compagnie émit la prétention de choisir ses terrains seulement dans

les parties cultivées, dans les régions où les palmiers à huile sont depuis longtemps exploités par les indigènes et par les commerçants.

Le gouverneur, défenseur naturel des droits de ses administrés, refusa nettement, et avec beaucoup de raison, de se plier devant ces exigences injustifiables. « Je veux bien vous attribuer des terrains qui sont *res nullius*, qui ne sont pas exploités, qui ne sont cultivés par personne, et il en existe suffisamment pour vous donner satisfaction, mais je ne puis déposséder des gens qui occupent ces terrains depuis nombre d'années; conformément à l'article 2 du décret, j'entends faire respecter les droits acquis par les tiers au jour de sa promulgation. »

C'était parler d'or; mais la Compagnie déclara ne vouloir rien entendre, d'où conflit, protestations et mouvement d'opinion qui, si on n'y prend garde, peut avoir les plus redoutables conséquences au point de vue de l'avenir commercial de la colonie.

Voici la protestation très digne que me remirent les négociants de Ouidah :

MONSIEUR LE DÉPUTÉ,

Nous vous demandons la permission, Monsieur le Député, de vous exposer en quelques mots une question qui, sans aucun doute, ne vous est pas inconnue.

Il y a quelques mois à peine, la population du Dahomey fut douloureusement affectée par un bruit, malheureusement, paraît-il, trop fondé, qui traversa la colonie.

Il s'agissait d'immenses quantités de terrains, plantés de palmiers, qui allaient être donnés à la Société du chemin de fer du Dahomey.

Jusqu'à l'heure présente, nous ne sommes pas encore rassurés sur l'issue de cette affaire qui est grosse de conséquences désastreuses pour le Dahomey.

Nos pères ont vécu sur cette terre. Ils ont vécu sous un régime d'administration qui ne leur donna pas souvent la paix et la tranquillité.

Plus heureux qu'eux, nous avons pu voir ce gouvernement de sang tomber et, à sa place, une administration sage et juste nous permettre de vivre sans crainte et de jouir du fruit de nos travaux.

Nous l'aimons, cette France qui nous a fait connaître la justice.

Nous l'aimons, soyez-en sûr.

Dites-nous, vous, Monsieur le Député, dites-nous ce que, après avoir goûté de cette justice, nous devons penser d'un acte qui nous prive non seulement de la fortune que quelques-uns d'entre nous pourraient avoir, mais encore de notre pain de chaque jour.

Il n'est pas possible que le Dahomey voie de nouveau des actes de ce genre où la justice a à pleurer sur ses droits.

Nous vous serions infiniment reconnaissants, Monsieur le Député, si vous vouliez bien user de votre influence pour nous faire conserver nos propriétés.

Une partie de la population de notre mère-patrie vous a accordé sa confiance en vous chargeant de veiller à ses intérêts.

Permettez-nous, Monsieur le Député, de mettre en vous la même confiance et d'espérer que nous ne serons pas trompés.

Fait à Ouidah, le onze décembre mil neuf cent deux.

(Suivent les signatures.)

Cette pétition me fut remise à Ouidah par les habitants de cette ville qui, au nombre d'une centaine, mulâtres et noirs, vinrent m'exposer leurs doléances le matin de mon départ du « Fort Français », en présence des chefs noirs et du résident M. Chambon.

Au nom des commerçants de Porto-Novo, M. Montaignac, directeur de la maison Cyprien Fabre, m'adressa, de son côté, la lettre suivante :

A Monsieur Le Hérissé, député, Porto-Novo.

MONSIEUR LE DÉPUTÉ,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus copie de la protestation que toutes les maisons de commerce de la colonie

ont adressée à M. le gouverneur du Dahomey pour en donner communication à M. le ministre.

Il s'agit de concessions qu'on serait en train d'accorder à la Compagnie du chemin de fer du Dahomey, dans les parties les plus fertiles de la côte, sans souci des droits des indigènes et des intérêts des maisons françaises établies dans le pays depuis près d'un demi-siècle.

Les indigènes, se sentant sur le point d'être spoliés de leurs biens, ont joint leurs protestations aux nôtres, par plus de 9.000 signatures. Puisse-t-on en haut lieu comprendre qu'on fait fausse route, et que persister dans cette voie serait entraîner des soulèvements dont on ignore les conséquences.

Déjà, lorsque furent accordés à la Société de l'Ouémé-Dahomey 130.000 hectares dans des parages cultivés, des habitants des villages se soulevèrent et refusèrent de reconnaître les droits de ce nouveau maître. Actuellement encore, cette Société ne sait pas au juste à quoi s'en tenir sur ces prétendus droits, et il est probable qu'il lui faudrait l'appui de la force armée pour les faire prévaloir. Cela prouve qu'il ne faut pas disposer de terrains avant d'être bien assuré qu'ils n'appartiennent à personne.

Que l'on donne des concessions dans les régions incultes, que les concessionnaires les mettent en valeur, ils auront, dans ce cas, fait réellement œuvre méritoire et utile; mais qu'on ne dépouille pas les véritables possesseurs des terrains de rapport pour en faire présent au premier demandant.

Espérant que vous nous prêterez votre appui dans nos justes revendications,

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments les plus respectueux.

Signé : C. MONTAIGNAC,

Agent de MM. C. F. FAHRE et C^o.

A cette lettre très ferme était jointe la copie de la protestation adressée au gouverneur du Dahomey et signée de tous les commerçants européens et de plus de neuf mille indigènes.

Copie.

*A Monsieur le Gouverneur du Dahomey et dépendances,
Porto-Novo.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous appelons votre bienveillante attention sur le choix fait, dans le Bas-Dahomey, par la Société du chemin de fer, de concessions dont elle sollicite avec instance l'obtention auprès du gouvernement de la colonie.

Considérant que l'abandon de ces terres à la Société du chemin de fer léserait, à la fois, la propriété indigène et les intérêts des maisons de commerce européennes établies depuis de nombreuses années dans le Dahomey, nous venons, comme représentants de ces maisons, protester énergiquement contre toute cession de cette nature, dont la conséquence serait la ruine de nos factoreries et un danger même pour l'avenir de la colonie.

La bande de terre resserrée entre le Couffo et le Ouémé qui descend d'Abomey et de Zagnanado jusqu'à la côte comprend une étendue de territoire complantée de palmiers dont l'exploitation a, de tout temps, fait la richesse du pays. Les fruits de ces arbres, soigneusement récoltés, fournissent en abondance l'huile et les amandes de palme qui, après une certaine préparation, sont vendues dans les factoreries.

Or ce sont précisément ces terrains si riches et si productifs que la Société du chemin de fer convoite et voudrait faire siens, sous prétexte qu'ils n'ont pas de propriétaires.

Le commerce important qui s'est fait jusqu'ici et se fait encore actuellement prouve le mal fondé de cette assertion. Depuis la conquête, la production, loin de décroître, n'a cessé d'augmenter, et les arrivages dans tous les centres d'affaires montrent ainsi que, loin d'être abandonnés, ces terrains ont au contraire été constamment exploités. On ne saurait donc soutenir qu'ils sont sans propriétaire

pour la seule raison que les mauvaises herbes les envahissent de toutes parts. Le palmier, qui émerge à une très grande hauteur au-dessus du sol, n'a pas besoin d'être débroussaillé autour de lui pour produire. Bien au contraire, toute cette végétation qui croît sans cesse à ses pieds forme un humus qui lui sert plutôt d'engrais.

Les indigènes connaissent trop aujourd'hui la valeur de ces fruits pour les laisser perdre. La vérité est que la Société du chemin de fer préfère s'adjuger des terrains de plein rapport plutôt que de mettre en valeur des terrains incultes, qui nécessiteraient de grands frais et n'auraient pas de rendement immédiat.

De nombreuses protestations se sont déjà élevées parmi les indigènes contre les prétentions de la Société du chemin de fer, et leur nombre ira en augmentant à mesure que ceux-ci seront mieux en mesure d'apprécier le danger qui les menace, ce dont ils ne se rendent pas bien compte actuellement.

Personne ne conteste l'utilité du chemin de fer dans le Dahomey; on est, au contraire, persuadé qu'il rendra de très grands services et contribuera pour une large part au développement des affaires dans le pays. Mais, pour le dédommager des efforts qu'il va tenter, il serait souverainement injuste de déposséder les indigènes du sol natal et ruiner en même temps le commerce de tous ceux qui, par leur long séjour au Dahomey et les capitaux qu'ils y ont engagés, ont des droits antérieurs et incontestables à la sollicitude du gouvernement.

On objecte que, d'après les lois du pays, le roi seul était maître du sol, que la France, s'étant substituée au roi, elle a le droit de disposer des terrains à sa guise et les donner à qui lui convient. Ce sont des arguments choisis pour les besoins de la cause. Le roi n'a jamais dépossédé ceux auxquels il accordait des concessions, si ce n'est dans le cas de méfaits, trahison, outrages à sa personne. Il laissait ses sujets vaquer à leurs travaux comme ils l'entendaient, moyennant une redevance de.... fixée par lui. Cet impôt, au fond, était peu de chose, et certainement beaucoup ne le payaient pas. La colonie perçoit aujourd'hui cet impôt sous forme d'impôt de capitation. Serons-nous moins magnanimes que le roi, et, après avoir proclamé la générosité de la France vis-à-vis de populations paisibles, irons-nous les déposséder, leur enlever leurs moyens d'existence, pour en faire présent à de nouveaux venus dont les intérêts sont très respectables sans doute,

mais qui ne justifient pas cependant les mesures arbitraires que l'on prendrait en leur faveur? Nous nous permettons même d'avancer que, s'il était vrai en réalité que les terrains n'aient pas de propriétaires indigènes, il faudrait leur en trouver plutôt que de les céder à la Société du chemin de fer, qui se trouverait en possession d'un monopole néfaste pour tous à tous les points de vue.

En effet, ou la Société du chemin de fer récupérerait tous les produits et les exporterait sans rien importer, et de ce fait ne paierait rien au Trésor, ou, se trouvant impuissante à exploiter faute de bras, délaisserait les récoltes qui se perdraient sans profit pour personne.

Les indigènes n'oseraient y toucher, de crainte d'être accusés de s'approprier le bien d'autrui.

De leur côté les factoreries, ne recevant plus rien des indigènes, n'auraient plus rien à échanger et seraient obligées de fermer et de se retirer.

Il y a donc autant de danger pour la colonie que pour les indigènes et commerçants d'accorder ces concessions.

Certainement l'esprit du décret n'était pas d'attribuer à la Société du chemin de fer des terrains fertiles et de plein rapport, mais bien des terrains incultes qu'elle aurait à mettre en valeur.

Lorsqu'en 1898 M. Borelly, pour la première fois, s'offrit de construire une ligne de chemin de fer dans le Dahomey, le conseil d'administration d'alors repoussa à l'unanimité tout abandon de concession dans la partie située entre Abomey et la côte, prévoyant d'avance les conséquences graves qui en résulteraient.

La situation n'a pas changé depuis, et nous aimons à penser qu'il est resté sous-entendu que toute cette région serait exclusivement réservée aux indigènes et au commerce.

Nous venons de vous exposer, Monsieur le Gouverneur, toutes les doléances que nous avons à formuler au sujet de ces concessions.

Nous protestons à nouveau contre l'injustice qu'il y aurait à favoriser les uns au détriment des autres et recourons à votre sollicitude et votre impartialité pour sauvegarder les intérêts de tous.

Nous avons la conviction que vous appuierez nos légitimes revendications auprès de M. le ministre, et vous efforcerez auprès de lui de les faire prendre en considération.

Dahomey.

Dans cet espoir et en vous adressant d'avance tous nos remerciements,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de nos sentiments respectueux et dévoués.

Ont signé :

P. John Holt et C ^e (P. N.), MARTINS.	Ppon C. E. Fabre et C ^e , C. MONTAIGNAC.
P. John Waldken (P.-N.), E. LAWTON.	Pr Armandon père et fils, J. ARMANDON.
Ppon Pozzo di Borgo, Layet (P. N.), M. OLIVIER.	P. Layet et C ^e (Ouidah), N. SICILIANO.
P. J. K. Victor (P. N.), WEBER.	Pour le Comptoir colonial d'échange (Grand-Popo), PETON.
P. Witte et Busch (P. N.), L. MARTIN.	

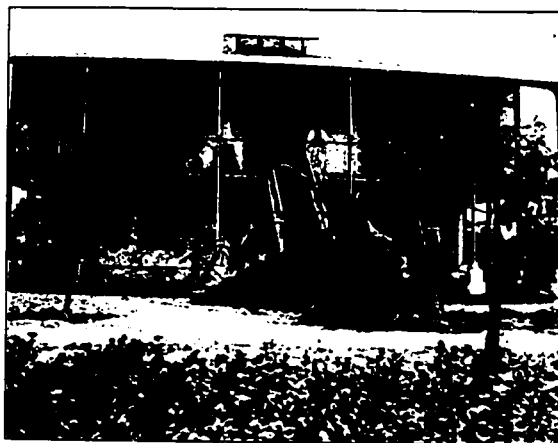
Plus de 9.000 signatures d'indigènes de tout le Dahomey ont suivi sur d'autres feuilles adressées en même temps à M. le gouverneur, déclarant s'associer également à cette protestation.

Ces documents sont clairs, nets et précis; ils démontrent, mieux que tout ce qu'on pourrait écrire, les dangers auxquels on s'expose si l'on passe outre à ces protestations et si l'on accorde à la Société du chemin de fer *tout* ce qu'elle veut obtenir.

En rentrant en France, mon intention première était de porter cette question à la tribune de la Chambre; j'en parlai à M. Doumergue, l'honorable ministre des colonies. « J'ai confiance dans le tact et l'habileté de mon gouverneur; j'approuverai tout ce qu'il fera, et je n'approuverai que cela », me déclara le ministre.

Dans ces conditions, moi, qui connais aussi l'esprit de justice et d'équité qui anime le très distingué

gouverneur du Dahomey, je n'avais pas à insister. J'attends avec confiance la solution, puisque c'est un honnête homme qui tranchera définitivement la question. Certes, les capitalistes belges ou français, quels qu'ils soient, qui n'ont pas hésité à se lancer dans une opération de ce genre, doivent trouver la juste et légitime rémunération à laquelle ils ont droit; mais que, pour les récompenser de la confiance qu'ils ont eue dans l'avenir d'une colonie française, on aille jusqu'à créer pour eux dans cette colonie un véritable monopole commercial, qu'on ruine les maisons



Une maison de fonctionnaires coloniaux.

de commerce installées dans ces régions depuis nombre d'années sur la foi des traités, qu'on dépouille de leurs biens les indigènes auxquels, au lendemain de la conquête, on garantissait solennellement le

respect de la propriété, cela est inadmissible : aucun homme de bonne foi ne saurait le soutenir. Il ne se trouvera jamais une Chambre française pour ratifier pareille iniquité!

CHAPITRE XIII

De Ouidah à Allada

Ce n'est pas sans difficulté que put s'organiser notre caravane pour aller de Ouidah à Allada. Il y a trente-six kilomètres à faire, et les gens de Ouidah, pas plus du reste que ceux des autres régions, n'aiment à faire le dur métier de porteur. L'appât d'un salaire d'un franc plus la ration de trois sous qui leur est allouée par journée de marche ne suffisent pas pour les décider à transporter vingt-cinq ou trente kilogrammes sur la tête pendant une étape de huit à dix lieues, et c'est à qui évitera la corvée. Comme il n'existe pas d'autre moyen de transport au Dahomey, il est indispensable que, dans chaque village, dans chaque quartier, les chefs noirs organisent entre leurs gens un tour de service, un roulement régulier pour l'exécution de cette dure corvée, et l'on voit tout de suite les réclamations, les tiraillements qui se produisent chaque fois qu'il s'agit de recruter un convoi.

Il faut à nos administrateurs beaucoup d'énergie, de tact et d'habileté pour assurer l'exécution du portage, réprimer les violences et empêcher les abus. C'est, sans conteste, la mission la plus délicate et la plus difficile qu'ils aient à remplir. Combien d'affaires malheureuses, combien de soulèvements et de

révoltes se sont produits en Afrique à cause du recrutement des porteurs!

Un blanc arrive avec sa caravane dans un village; il lui faut, le lendemain, poursuivre sa route; il lui faut des porteurs: le chef du village se refuse à lui en donner ou lui oppose cette force d'inertie dont le noir a le secret, et voilà ce blanc et son escorte obligés de négocier pendant des jours, des semaines, quelquefois des mois, avant de pouvoir continuer sa marche en avant. Si rien ne le presse, c'est bien, il attend patiemment et finit, à la longue, par obtenir ce qu'il désire. Mais, s'il doit arriver à jour fixe à un point donné, quelquefois à plusieurs centaines de kilomètres de l'endroit où il se trouve, si c'est une troupe de renfort ou un ravitaillement qu'il doit faire passer d'urgence et conduire jusqu'à un poste menacé, alors il ne peut attendre le bon plaisir du chef: il demande, il prie, il menace, en arrive vite aux injures. Qu'un coup de fusil vienne à partir, c'est la guerre déclarée, et voilà le village mis à sac; hommes, femmes et enfants s'enfuient dans la brousse; pas tous cependant, car on a fait suffisamment de prisonniers pour assurer le transport des colis de la mission.

C'est ce qu'on appelle, en langage colonial, « casser un village » qui s'est révolté et a refusé de payer l'impôt.

Au Dahomey, heureusement, on n'en est plus là, et, si le recrutement des porteurs ne s'opère pas sans quelques tiraillements, du moins se fait-il sans violence. La population noire est suffisamment soumise, les chefs assez dans la main des administrateurs pour que tout se passe sans incident fâcheux. Et puis les indigènes ont compris que l'établissement d'une voie ferrée de la côte au Niger va permettre d'assurer,

sans portage trop long, le ravitaillement de la plupart de nos postes; ils prennent patience, car bientôt va disparaître pour eux l'une des corvées les plus dures que l'Européen ait été obligé de leur imposer, au nom de la civilisation.

Les porteurs qui nous étaient destinés, conformément aux ordres de l'administrateur, avaient été recrutés avec le plus grand soin. Nous avions réduit leur nombre au strict minimum : les hâmacaires et une dizaine d'hommes dont les charges ne dépassaient pas vingt kilogrammes.

A 8 heures du matin, nous quittons le « Fort Français ». Pendant une demi-heure, nous traversons une succession de villages : c'est la banlieue de Ouidah, très habitée, bien cultivée. En 1789, Frossard, parlant de ce pays, disait : « Le pays de Ouidah excite à juste titre l'admiration des voyageurs. C'est un des plus délicieux pays de l'univers..... Ce serait la véritable image des Champs-Élysées, si un pays où l'on trafique sans cesse de la liberté des hommes pouvait mériter ce titre. Les nègres de Ouidah sont extrêmement laborieux; ils cultivent tout, jusqu'aux enclos de leurs villages et de leurs maisons. Leur activité va même si loin que le jour de leur moisson ils recommencent à semer, sans laisser à la terre un moment de repos..... Les habitants de Ouidah sont le peuple le plus civilisé de la Guinée..... »

S'il en était ainsi en 1789, le tableau n'est pas aussi merveilleux en 1903. On ne fait plus commerce de la liberté des hommes, et, malgré cela, Ouidah n'est en rien l'image que je puis me faire des Champs-Élysées. C'est un pays fertile, habité, bien cultivé, mais c'est tout, et ce n'est point encore là que je voudrais m'installer pour couler des jours heureux.

Au sortir de la banlieue, c'est la grande brousse,

la forêt qui commence, des palmiers, encore des palmiers, et toujours des palmiers, jusqu'au village de Tori, où nous faisons, vers onze heures, la halte du déjeuner. Il y a là une case très bien installée, sorte de caravansérail destiné aux Européens qui suivent cette ligne d'étapes. Le roi de Tori, un beau gars, jeune, vigoureux, à l'œil vif et intelligent, vient nous y saluer, apporte des fruits et du vin de palme; nous lui offrons l'absinthe, et, quelques instants après notre arrivée, notre cuisinier nous fait manger un excellent déjeuner.

Nous avons pour cuisinier une célébrité dahoméenne; c'est Capot, chef des cuisines gouvernementales, ancien cook de Behanzin. Le jour de la bataille d'Atchoupa, Capot, qui était avec son maître, se laissa enlever ou perdit dans la bagarre les caisses de conserves destinées à la table royale; affolé à la pensée qu'on allait peut-être lui faire payer de sa tête une telle négligence, Capot passa au camp français, où il apporta, en même temps que sa science culinaire, des renseignements précieux sur Behanzin.

Le gouverneur Ballot le prit à son service, et depuis, Capot continue à faire bouillir la marmite gouvernementale. Avec M. Kiki, il fait désormais partie du mobilier de la colonie. Nul ne s'entend mieux que lui à faire, avec les moyens les plus rudimentaires, un menu très supportable; ses omelettes sont savoureuses et ses bananes-beignets ne laissent rien à désirer.

Après déjeuner et sieste, nous nous remettons en route de manière à arriver à Alladah avant la nuit. Ce n'est plus alors la forêt de palmiers, c'est la grande forêt avec clairières immenses que nous traversons; nous marchons tantôt sous une voûte de verdure formée par les grands arbres qui se rejoignent.

gnent à vingt mètres au-dessus de nos têtes, tantôt au milieu de terrains découverts que les indigènes ont mis en valeur. De distance en distance, c'est un village dont l'approche est marquée par un petit marché en plein air sur le bord de la route et où quelques femmes étalent devant elles des bananes, des petits tas de piment, des pipes, des allumettes, du tabac et autres menus objets. De temps à autre, les porteurs s'arrêtent, achètent deux ou trois bananes pour quelques cauris et reprennent leur marche grave et silencieuse, cependant que les hamacaires, dès qu'ils approchent d'un lieu habité, se raidissent, allongent l'allure, se mettent à crier pour annoncer à tous le passage du blanc.

Tout à coup, à six kilomètres d'Alladah, à un détour du chemin, à cinquante mètres devant moi, j'aperçois deux petites voitures à bras, sortes de pousse-pousse, traînées par des noirs; deux Européens en descendent, et immédiatement un vacarme assourdissant fait retentir les échos. C'est l'administrateur du cercle, M. Flemeing, et le garde principal de la milice, M. Cosson, qui, avec notre protégé le roi Gigla, viennent au-devant de moi.

Nous nous souhaitons la bienvenue et échangeons les compliments d'usage. Nos compatriotes ont utilisé les voitures qui servirent aux officiers du génie pendant les travaux de construction du chemin de fer et ont inauguré depuis quelques mois ce mode de transport en pousse-pousse, inconnu jusque-là au Dahomey.

Le roi Gigla, lui, est venu en hamac; c'est un noir d'une cinquantaine d'années, au regard ouvert et intelligent; il est vêtu d'un pagne de soie à rayures multicolores, coiffé d'un képi cylindrique brodé d'or, fume sa longue pipe et tient à la main sa canne à

pomme d'ivoire. Derrière Gigla, deux noirs solennels, l'un le porte-parasol, l'autre le porte-crachoir, suivent leur maître à deux pas; puis ce sont les ministres, et l'orchestre royal composé de tambourins, de cymbales et de cornes d'ivoire, et derrière cet état-major deux ou trois cents personnes qui crient, hurlent, tirent des coups de fusil, font un tapage infernal qui va durer jusqu'à l'arrivée à Alladah.

Je prends la tête du cortège. Mes hamacaires, surexcités par les cris, le bruit du tam-tam et l'odeur de la poudre, marchent à une allure extraordinaire; en vingt-deux minutes, les quatre derniers kilomètres sont franchis; c'est à grand'peine si je puis arriver à les retenir pour faire mon entrée à Alladah en même temps que l'administrateur et le roi.

Les indigènes, hommes, femmes et enfants, accourent pour voir passer le cortège. On a déployé le grand parasol royal à fond blanc, brodé de chimères noires et rouges; l'orchestre redouble, les cornes font entendre de véritables rugissements, le canon tonne, les coups de fusil éclatent de toutes parts, et nous nous trouvons transportés devant la résidence française sans avoir eu même le temps de nous rendre compte de ce que peut être la capitale du royaume d'Alladah. Ce sera pour plus tard.

Après force compliments et plusieurs verres d'absinthe, Gigla se retire et, toujours suivi de son cortège, reprend la route de son palais. Le canon continue à tonner sur son passage; le roi s'éloigne, le bruit du tam-tam et le son des cornes se perdent dans la nuit.

Quelle délicieuse soirée nous passâmes autour de la table très artistement décorée qui avait été dressée sous la véranda! Le résident avait convié à dîner avec nous tous les Français d'Alladah et sut faire

les honneurs avec une amabilité charmante. Longtemps nous causâmes de l'avenir de ce beau pays dahoméen, de ses nombreuses campagnes coloniales et de la joie mêlée de regrets qu'il éprouvait de bientôt rentrer définitivement en France pour y jouir d'un repos bien gagné après trente années de service. L'état d'âme de ce vieux colonial encore plein d'énergie et de vigueur fut bien intéressant à observer. Il était au service quand la France ne possédait, en dehors de ses limites continentales, que les vieilles colonies échappées au désastre de Waterloo. Il a été un ouvrier de la première heure de cette entreprise colossale qui nous a donné des empires immenses en Asie et en Amérique. Il a vécu toutes les craintes, toutes les douleurs et toutes les joies de la France depuis vingt-cinq ans. Il s'en va, fier de son pays, satisfait du petit rôle qu'il a eu à jouer dans cette merveilleuse épopée.

Comme il est bon de rencontrer sur sa route d'aussi braves cœurs, et combien cela vous repose de toutes les compromissions, de toutes les fadeurs du Palais-Bourbon!

Le lendemain de notre arrivée, nous nous transportons chez le roi Gigla pour le remercier de l'accueil qu'il nous a fait la veille. Le roi d'Alladah habite à environ deux kilomètres de la résidence française. On a aménagé pour nous le nombre de voitures nécessaire, et, dès huit heures, six pousse-pousse traités chacun par trois noirs sont à notre disposition.

La route — plutôt le sentier — qui mène au palais royal est très mal entretenue et très accidentée; nous avançons lentement, les voitures en file indienne, évitant autant que possible les ornières et les ravins. On voit que Gigla n'use pas de ce moyen de locomotion; que le résident fasse cadeau d'une voiture

à Gigla et sûrement le chemin sera immédiatement amélioré.

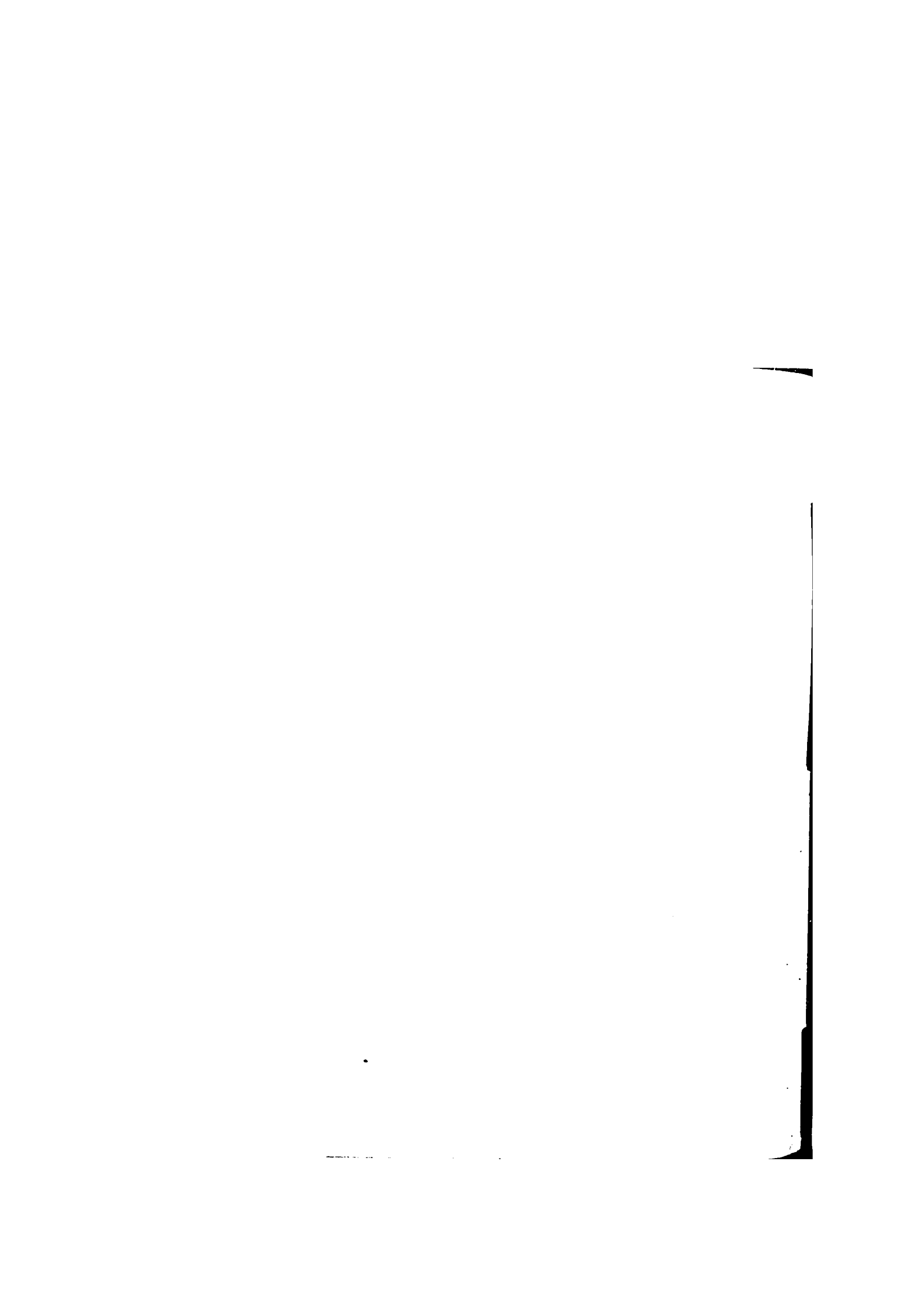
Tout à coup, le canon se fait entendre, nos porteurs prennent le trot, et nous débouchons sur une large esplanade qui s'étend devant le palais. Les musiciens ordinaires de Sa Majesté, groupés sous un arbre devant la porte d'entrée, exécutent les morceaux (toujours les mêmes) de leur répertoire peu varié. Gigla, sur le seuil de la porte du mur d'enceinte, entouré de ses ministres, nous attend. Nous montons avec lui dans ses appartements, installés au premier étage d'une maison bâtie à l'européenne. On s'assied, on cause et l'on boit l'absinthe (à huit heures et demie du matin!).

La pièce dans laquelle on nous reçoit est très simple, mais très proprement installée. Ce n'est plus le capharnaüm de Toffa, mais un bon intérieur bourgeois : pendules, horloges et boîtes à musique s'étagent tout autour de l'appartement. La conversation porte sur le chemin de fer qui maintenant passe tous les jours à Alladah; grâce à lui, le commerce de la région va aller en se développant, et Gigla est très fier d'avoir contribué pour une large part à la construction de la voie ferrée. Il a pour le commandant Guyon, directeur du chemin de fer, une admiration profonde et est enchanté d'avoir pu, à un moment donné, mettre à sa disposition plus de *quatre mille* travailleurs. Il me dit, à plusieurs reprises, son dévouement à la France et son désir d'être toujours agréable au gouverneur.

Au moment où je vais partir, Gigla fait amener une chèvre, qu'il me prie d'accepter. Je le remercie et lui annonce l'envoi d'un tapis et d'un pavillon national qu'il pourra arborer sur son palais le jour du 14 juillet. Nous prenons congé. Gigla et ses mi-

mistres viennent nous reconduire jusqu'aux voitures, le tam-tam recommence, et nous rentrons à Alladah à grande allure, au risque de nous rompre le cou.

Nous employons les quelques heures qui nous restent à visiter la capitale, qui n'est qu'un grand village très étendu mais fort bien percé. Les rues n'ont pas moins de huit mètres de large et sont bordées de fossés profonds. Depuis que la gare a été construite, on a percé deux grandes voies, allant l'une de la résidence à la gare, l'autre de la gare au village. Une grande cour s'étend en avant de la résidence; à côté sont installées les paillottes du marché. Tout cela a fort bon air, et ces travaux ont été exécutés avec beaucoup d'intelligence et beaucoup de goût.



CHAPITRE XIV

D'Allada à Toffo. — Kinta. — Abomey.

D'Allada à Toffo

Vers onze heures, nous prenons à la gare d'Alladah le train régulier qui doit nous mener jusqu'à l'extrémité de la ligne en exploitation.

Nous retrouvons là M. Proche, administrateur de Cotonou, M. Borelly, directeur de la Compagnie du chemin de fer, et le capitaine Dusserre. Ces messieurs mettent à exécution la promesse qu'ils nous avaient faite de nous retrouver à Abomey le lendemain, en même temps que la mission du capitaine Moll. Le trajet se fait gaiement. D'Alladah à Toffo, la voie traverse un admirable pays; la végétation est superbe : partout des palmiers qui, pour la plupart, sont en plein rapport.

A Toffo, nous trouvons le commandant Guyon et son fidèle second, le capitaine Sou. La connaissance est vite faite, et il est convenu que, le soir, j'irai coucher au camp de Kinta, chez le commandant, après avoir visité tous les chantiers échelonnés sur la ligne en construction, depuis Toffo jusqu'à Kinta, c'est-à-dire du kilomètre 88 au kilomètre 115. Avant de partir, il faut songer à déjeuner; nous voulions le faire très rapidement, mais nous avons compté sans l'aimable administrateur de Cotonou, qui, en quelques minutes, pendant que nous causions, ouvre

ses cantines et en fait sortir, comme par enchantement, un déjeuner complet aussi bien ordonné que servi. Il est plus de deux heures quand nous pou-



Coccolaux dans la brousse.

vons enfin monter sur la plate-forme d'un wagon du train de ballast, qui s'ébranle aussitôt.

Ce train va nous mener jusqu'au kilomètre 98,

c'est-à-dire jusqu'au fond de la cuvette marécageuse de la Lama.

Nous passons au milieu de nombreuses équipes de travailleurs; le commandant Guyon me dit qu'il en occupe à ce moment environ quatre mille sur la voie. Tout ce monde travaille en cadence, mais n'avance que lentement. Si, en musique, une blanche vaut deux noires, au Dahomey il faut au moins trois noirs pour faire le travail d'un blanc.

Sur une longueur de plus de quinze kilomètres, ce sont des remblais considérables qu'il a fallu faire pour traverser les marais de la Lama; des tassements se sont produits depuis les dernières pluies, et, avant de livrer la plate-forme à la Compagnie d'exploitation du chemin de fer, il est nécessaire de rectifier certains profils et de construire plusieurs ouvrages d'art. Tout cela se fait avec la seule main-d'œuvre noire, et avec les moyens les plus rudimentaires : des pelles, des pioches et des petits paniers pour transporter les terres à tête d'homme ou d'enfant.

Au kilomètre 98, le train stoppe à quelques mètres d'un pont dont le tablier n'est pas encore posé. Nous disons au revoir aux voyageurs qui se rendent directement à Abomey et que nous retrouverons le lendemain, et, avec le commandant, nous prenons les hamacs pour parcourir les dix-sept kilomètres qui nous séparent du camp de Kinta.

Dans le fond de cette vallée de la Lama, il fait une chaleur torride; à trois heures de l'après-midi, il y avait plus de 37 degrés à l'ombre. Les noirs travaillent sous ce soleil de plomb; cela n'a rien d'étonnant, ils ne souffrent pas du climat. Mais les officiers et les sous-officiers du génie sont là aussi, eux qui surveillent et qui dirigent, passant leurs journées entières au milieu de ces terres fraîchement re-

muées; ils ne se plaignent jamais, accomplissent sans murmurer leur pénible tâche quotidienne. Ces gens-là sont admirables de force morale et d'énergie physique.

En une année, le capitaine Sou a fait exécuter les terrassements sur *cinquante* kilomètres et a terminé les maçonneries et les ponts sur les quarante et un kilomètres qui séparent Cotonou de Ouidah. Il n'a pas cessé un seul jour d'être présent sur les chantiers.

Et dire que, s'il rentre demain en France, on le traitera peut-être comme on a traité son collègue Salesses de la Guinée! On lui reprochera de n'être pas resté dans une chefferie pour diriger des réparations de caserne ou bétonner des forts français!

Pendant toute la traversée de la Lama, jusqu'à quatre heures de l'après-midi, la chaleur est accablante. Il fait très soif. Nous cherchons des citrons ou des oranges : impossible d'en trouver. Enfin, dans une petite case, sur le bord de la voie, au fond d'une grande jarre en terre, il reste deux ou trois litres d'une eau verdâtre; j'en prends dans unealebasse et la vide d'un trait. Quand je veux en offrir à mes compagnons de route, on s'aperçoit que quantité de petites bêtes s'agitent dans le liquide..... Ils hésitent. Ils ont tort, car elle était joliment bonne cette eau. Dieu! qu'il est agréable de boire quand on a soif! Quelques instants après, les noirs, sortant de la brousse, rapportent un sac plein d'oranges. Ce fut pour tout le monde une grande joie. Le commandant Guyon lui-même fut obligé de convenir qu'il faisait chaud et que se rafraîchir avait du bon.

Kinta

C'est seulement vers sept heures du soir, après avoir marché pendant une heure de nuit, que nous aperçûmes les feux du camp de Kinta.

L'officier d'administration du génie, M. Laborde, nous attendait. La table était dressée en plein air, sur une petite éminence où la bonne brise du soir ne tarda pas à se faire sentir. Nous fîmes honneur aux perdreaux et au cuissot de biche abattus le matin même à notre intention, et, après une bonne causerie, nous nous installâmes pour la nuit sous une paillote fort bien construite et divisée, par des nattes, en trois compartiments. Chacun de nous avait sa chambre. Nous ne fûmes gênés que par les ronflements du voisin.

Le lendemain, au matin, nous nous mettions en route pour Abomey, où nous étions attendus vers dix heures. Le commandant Guyon nous accompagnait. La caravane se composait donc de quatre blancs, des hamacaires, de dix porteurs, de trois boys et d'un cuisinier, en tout une trentaine de personnes. La route, nouvellement ouverte par l'administration du chemin de fer, est tracée en ligne droite de Kinta à Abomey (dix kilomètres). Elle traverse, sur le plateau, des champs très bien cultivés; les palmiers disparaissent, on n'en trouve plus que quelques-uns autour des habitations.

A environ six kilomètres de l'ancienne capitale de Behanzin, l'horizon s'élargit tout à coup, et l'on se trouve à l'extrémité d'une belle ligne droite bien débroussaillée, sur une largeur de six mètres, avec fossés d'écoulement des eaux à droite et à gauche : c'est la grande route d'Abomey à la gare de Kinta

qu'on est en train de construire et qui doit être maintenant terminée.

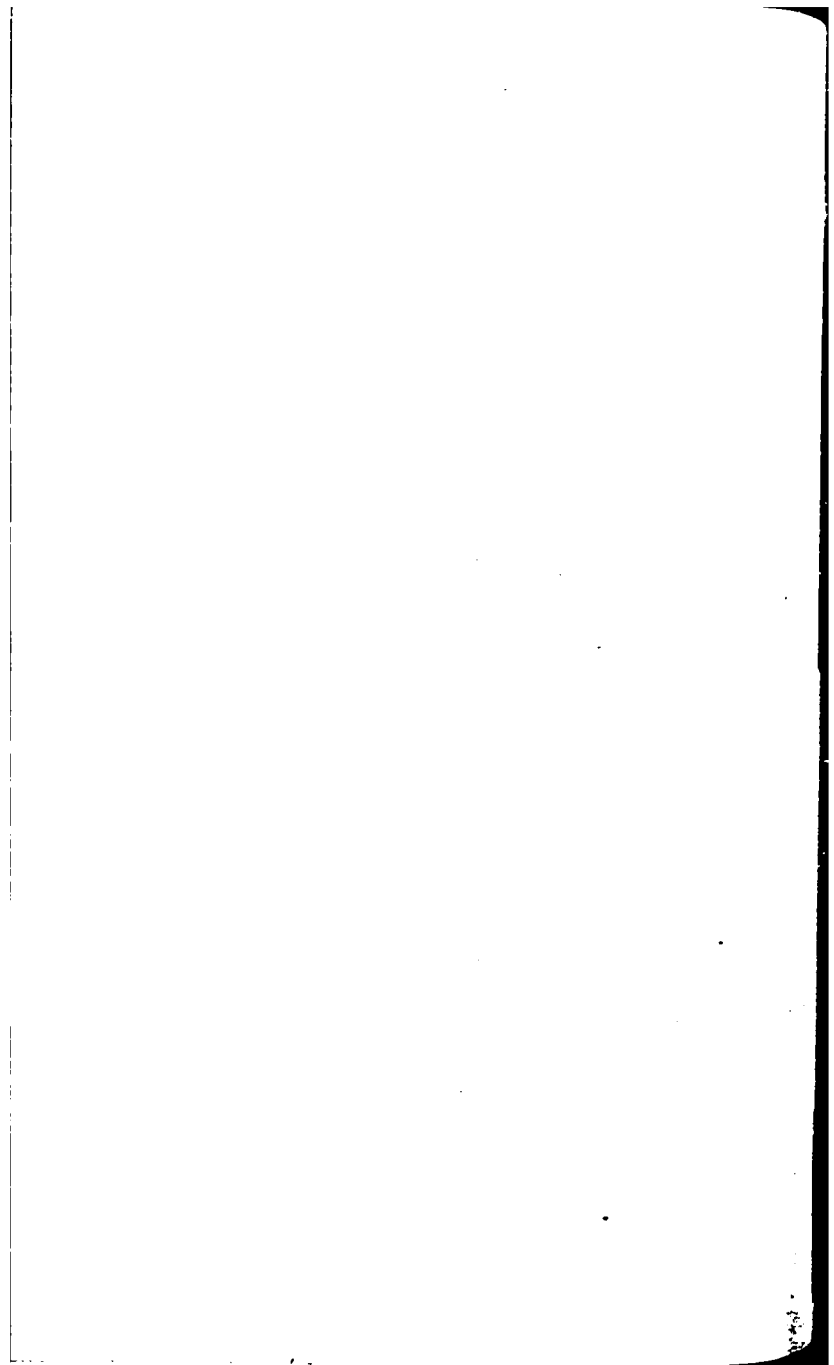
L'administrateur d'Abomey a envoyé au-devant de nous, jusqu'à ce point, un relais de porteurs; aussi la fin de l'étape se fait-elle rapidement. Les hamacaires marchent sur une seule ligne à une vitesse d'au moins six kilomètres à l'heure.

Dans le lointain, à la hauteur des premières maisons d'Abomey, nous apercevons une masse qui s'avance, puis on entend distinctement les cris et le tam-tam. C'est le chef de la région qui vient nous souhaiter la bienvenue au moment où nous entrons sur son territoire. Quand nous sommes arrivés à cinquante mètres des noirs, nous nous arrêtons, je descends du hamac, et le chef s'avance vers nous. C'est un homme encore jeune, de taille moyenne, assez gros, à la face glabre, portant, l'un par-dessus l'autre, trois ou quatre pagnes brillants et brodés; ses bras et ses poignets sont ornés de bracelets en verroterie et en argent massif; il a sur la tête une sorte de bonnet grec brodé. Il est monté sur un petit cheval gros comme un poulain de six mois; un noir tient l'animal par une corde passée en licol, deux autres noirs soutiennent le cavalier à droite et à gauche, un quatrième tient la queue du cheval, pendant que le porte-parasol fait tourner très rapidement au-dessus de la tête du chef l'insigne du commandement.

Les musiciens frappent sur leurs tambours à tour de bras, secouant avec frénésie desalebasses remplies d'amandes de palme, pendant que, dans la foule, on crie, on hurle, on gesticule, en se précipitant au-devant de nous. Après échange de compliments, nous reprenons la marche vers Abomey. Le chef est remonté à cheval et marche en tête avec ses deux ou trois cents noirs. Nous suivons à bonne distance,

pour éviter la poussière soulevée par cette masse humaine, et suivons, pendant une demi-heure, de longues avenues, larges de huit mètres, plantées de flamboyants, bordées de vieilles maisons en ruines et de hautes murailles en terre qui entourent l'ancien palais des rois dahoméens.

En passant sur la place du marché, la tête du cortège s'arrête; le chef vient avec des enfants m'offrir des fleurs, puis on se remet en marche, et l'on arrive, quelques minutes après, devant la résidence de France. L'administrateur du cercle et tous les Français présents à Abomey sont là, nous attendant devant la porte d'entrée. Des mains amies se tendent vers nous, des centaines de noirs nous saluent de leurs cris. Les tàm-tams font rage. Nous sommes arrivés dans l'ancienne capitale du roi Behanzin.



CHAPITRE XV

Abomey. — La mission Moll. — Un tam-tam.

Abomey

La résidence de France, qui a fort grand air, est bâtie, parallèlement à la route, au fond d'une vaste cour autour de laquelle ont été construits les bâtiments nécessaires à la poste, à la milice et aux différents services.

C'est une belle construction, au rez-de-chaussée de laquelle sont installés les bureaux et les magasins. Au-dessus se trouve le logement particulier de l'administrateur. En façade, un large escalier permet de monter directement de la cour au premier étage.

La résidence est séparée de la voie publique par un mur en pisé de faible hauteur, découpé par des embrasures, derrière lesquelles on aperçoit une mitrailleuse française, en cuivre, donnée autrefois à Behanzin par les Allemands.

L'artillerie des rois du Dahomey, prise par les troupes françaises en 1892, a été descendue de ses affûts; quinze ou vingt pièces de canon en bronze sont là, gisant sur le sol, placées sur deux rangs, au milieu de la cour, jalonnant la voie centrale qui mène à la résidence.

De l'autre côté de la route, face à la résidence, s'étend une immense esplanade, autour de laquelle ont été construits de nombreux bâtiments servant d'écoles, de caravansérail et de magasins.

La mission Moll

Au moment de notre arrivée, il y a sur cette esplanade une grande animation : la mission Moll, arrivée la veille, y a installé son campement. Sur une première ligne, en avant, face à la résidence, les tentes des officiers, celle du capitaine au centre.

Sur une seconde ligne, les tentes-parasols pour les observations géodésiques et la grande tente qui servira de salle de travail, de salle à manger et de lieu de réunion.

Tout à fait en arrière, rangées méthodiquement, les cinq cents charges : vivres, munitions, bagages de la mission. Ces charges sont placées sur dix lignes; elles occupent une surface de cent mètres de large sur cinquante mètres de profondeur.

J'ai déjà dit que la mission Moll était chargée de délimiter, concurremment avec une mission anglaise, la frontière iranco-anglaise entre le Niger et le Tchad. La plupart du temps, lorsque nous envoyons une mission aux colonies pour opérer avec des missions étrangères, nos officiers n'emportent avec eux que le strict nécessaire; aussi se trouvent-ils souvent dans l'impossibilité de rendre les politesses qu'ils reçoivent. On peut être certain qu'il n'en sera pas de même pour la mission Moll; elle voyage avec le maximum de confort qu'on peut avoir dans ces régions. Je ne sais comment est approvisionnée la mission anglaise; elle peut être, elle doit être très bien; je doute fort qu'elle soit mieux montée que nos nationaux.

Le capitaine Moll a voulu inaugurer son voyage par une réception française : il a convié à déjeuner

tous les Français présents en même temps que nous à Abomey.

La table est dressée sous la grande tente du camp; elle est couverte de fleurs; on a sorti le service de gala, vaisselle plate en nickel, et le cook de la mission a composé un menu qui ne laisse rien à désirer. Lisez plutôt :

MENU DU 14 DÉCEMBRE 1903

HARENGS MARINÉS AU SAUTERNE
 OMELETTES BEHANZIN
 ANDOUILLETES TRUFFÉES DE VIRE
 FLAGEOLETS TAM-TAM
 NAVARIN
 CHEVREAU ROTI
 BETTERAVES EN SALADE
 FRUITS
 CONFITURES
 SAUTERNES — PONTET-CANET — CORTON — CHAMPAGNE

Au moment où nous allons nous mettre à table, un excellent gramophone installé sous une des tentes d'observation, fait entendre la *Marseillaise* et pendant tout le repas nous rappellera les airs populaires de la mère-patrie.

Est-il besoin de dire que la gaieté la plus franche et la plus cordiale ne cessa de régner? Nous étions là quinze Français assis à l'ombre du drapeau français, dans l'ancienne capitale de Behanzin. C'est sans doute la première fois qu'autant de blancs se trouvaient réunis sur ce point. Avec quel sentiment de fierté nous en avons parlé, ce jour-là, de notre cher pays, et comme tous les cœurs battaient à l'unisson lorsque, au moment des toasts, nous levâmes nos verres au Président de la République et à la France! Il y avait là des hommes occupant les situa-

tions les plus diverses, ayant des aspirations différentes, qui se voyaient pour la première fois; à peine avions-nous pris le contact, il semblait que nous nous étions toujours connus : nous étions Français, et cela suffit pour qu'une confiance absolue et réciproque régnât entre nous pendant tout le temps que nous nous sommes trouvés réunis.

Assistaient au déjeuner que nous offrit à Abomey, le 14 décembre 1902, le capitaine Moll : MM. le commandant Guyon, directeur du chemin de fer; Proche, administrateur de Cotonou; Maire, administrateur d'Abomey; Borelly, membre du conseil d'administration du chemin de fer du Dahomey; le capitaine Lallouette, des chasseurs à pied; Le Hérissé, chef de cabinet du gouverneur du Dahomey; Fournier, agent des postes à Abomey; Ceccaldi, inspecteur de la garde indigène; le capitaine Carpinetti, l'administrateur Hulmel, et M. Hartmann, négociant français, ces trois derniers appartenant à la mission Moll.

Le soir, au dîner, vinrent se joindre à nous le Père Valère, des Missions africaines, et le capitaine Dusserre, administrateur du cercle de Djougou.

Un tam-tam

Après le déjeuner, nous avons à peine installé notre campement dans l'ancienne résidence française d'Abomey, mise à notre disposition, nous allions commencer la sieste, quand nous entendîmes au dehors un grand bruit. C'étaient tous les chefs de quartiers avec leurs clientèles, toutes les corporations de féticheurs et de féticheuses d'Abomey qui arrivaient pour donner un grand tam-tam en notre honneur.

Au cours de mes voyages en Afrique, il m'a été

donné de voir bien des fantasias arabes, d'assister à bien des tam-tams noirs : je n'ai jamais vu réjouissance publique mieux organisée que celle qu'on nous offrit à Abomey.

Nous sommes installés sous la véranda du premier étage de la résidence, et devant nous viennent successivement se masser les différentes corporations. On croirait qu'un metteur en scène a réglé à l'avance un ballet monstre qui ne compte pas moins d'un millier d'exécutants. Féticheurs et féticheuses ont revêtu leurs costumes aux couleurs vives et variées; il y a, autour de la cour, cinq ou six groupes distincts ayant chacun son orchestre, ses chanteurs et ses danseurs, et la fête commence au milieu d'un tapage assourdissant, tout le monde crient et dansant en même temps une farandole immense.

Puis ce sont les féticheurs et les féticheuses qui se placent sur un rang au centre de la cour et viennent danser individuellement les pas les plus fantastiques, maniant la recade, le bâton et le sabre avec une dextérité extraordinaire, pendant que les chefs, excités par leurs sujets qui battent des mains en cadence, se livrent eux-mêmes aux contorsions les plus variées.

Aux danses guerrières succèdent les danses érotiques : c'est ignoble, mais on ne peut nier que les exécutants ne soient de véritables artistes; puis c'est la danse générale, qui fait présager que nous touchons à la fin du spectacle, qui ne dura pas moins de deux heures.

Le capitaine Moll fit apporter le gramophone, et l'on essaya d'en donner une audition à tous ces noirs, afin de juger de l'effet que produirait sur eux cette merveilleuse invention. Ils écoutèrent en silence, mais tous les chants, tous les airs d'opéra, ne parvinrent

pas à les dérider; c'est à peine s'ils parurent comprendre une marche militaire avec tambours et clairons. Ils ne firent entendre leur grognement de satisfaction qu'en entendant l'instrument répéter les rires d'un chanteur de la Scala.

Une large distribution de tafia et d'anisado, faite aux chefs et aux premiers sujets de la troupe, termina cette fête, qui marquera dans mes souvenirs coloniaux.

Parlant, dans son rapport, de ces sortes de réjouissances, le commandant Guyon est amené à faire, à propos de la fête du 14 juillet, des réflexions philosophiques qui me paraissent tout à fait exactes :

Après une journée de ce genre, une fois le tapage apaisé et les assistants dispersés, l'Européen a besoin de quelques heures pour reprendre complètement ses esprits et laisser se dissiper l'étourdissement produit par douze heures de bruit assourdissant et ininterrompu.

Alors se dégage de l'ensemble une impression très nette, à savoir le contraste entre le goût violent de la race dahoméenne pour les réjouissances bruyantes auxquelles elle est habituée et, d'autre part, l'inaptitude totale de cette même race à s'amuser de ce qui nous divertit; autrement dit, la différence profonde qui existe entre notre sentiment du comique et le sien..... La recherche volontaire du grotesque et du ridicule, en vue d'exciter l'hilarité chez autrui en y trouvant soi-même un amusement, est, pour ces populations, un simple non-sens. On est amené du reste à rapprocher ce fait d'une autre lacune caractéristique de leur esprit, à savoir l'absence totale chez eux d'une forme de langage dont nous faisons un usage constant et parfois même exagéré : l'ironie. Un philosophe optimiste et mal renseigné se plaira peut-être à voir, dans ce dernier trait, la marque d'un tel attachement à la vérité qu'il implique l'horreur de tout ce qui s'en écarte, même par manière de plaisanterie.

Ce serait là, malheureusement, une illusion que la réalité viendrait bientôt détruire. Tout au contraire, il serait plus vraisemblable d'émettre cette hypothèse que, dans l'esprit de l'indigène, le mensonge est une ressource trop précieuse pour qu'il vienne à l'idée de personne de le dé-

tourner de son usage naturel dans les circonstances sérieuses ou critiques de la vie en l'appliquant à des futilités.

Et maintenant, demandera-t-on peut-être, quelle utilité y a-t-il pour nous à convier ainsi les populations à nos réjouissances publiques ?

A notre avis, la célébration de la fête nationale avec le concours des populations indigènes a son utilité, parce qu'il y a là une occasion pour notre autorité de se départir pour un jour de l'attitude quelque peu sévère qu'elle est contrainte de garder envers elles dans les relations courantes, d'accentuer même cette détente par quelques libéralités qui témoignent de ses dispositions bienveillantes. Cela est nécessaire surtout pour une nation comme la France, qui entend s'attacher pacifiquement les indigènes de ses colonies et non les dominer par la crainte.

Cette journée d'Abomey, quelque peu chargée, se termina par un dîner sur la grande place d'Abomey. Il faisait une de ces belles nuits d'Afrique pendant lesquelles tombe d'un ciel sans tache une lumière blafarde, éclairant suffisamment pour qu'on puisse lire quelques lignes ou pour qu'on distingue à cinquante mètres celui qui se dirige vers vous. Le capitaine Moll voulut absolument profiter de ce temps merveilleux pour nous faire dîner au clair de la lune. Le gramophone marcha pendant tout le repas; on essaya d'être gai. Mais, malgré tous nos efforts, nous ne pûmes retrouver la joie et l'entrain du commencement de la journée. Le cadre n'était plus le même, et puis nous sentions que l'heure de la séparation approchait et que, dans quelques heures, la mission allait nous quitter pour deux ans, larguant ainsi la dernière amarre qui la retenait encore en contact avec la mère-patrie. Non, décidément, dîner au clair de la lune peut être très poétique dans la brousse, mais, la veille d'un départ, j'aime mieux autre chose!

Quand nous rentrons à la résidence, nous trouvons la place encombrée de noirs qui sont là, étendus sur

le sol, drapés dans leurs pagnes et dormant à poings fermés : ce sont les cinq cents porteurs de la mission qui doivent le lendemain transporter les bagages. Pauvres diables! ils vont aller jusqu'à Parakou, c'est-à-dire faire quinze jours de route à l'aller et quinze au retour avec trente kilos sur la tête! Quel métier! et comme ces populations d'Abomey doivent avoir hâte de voir terminés les travaux de chemin de fer, afin d'être débarrassées de la dure corvée du portage!

Le lendemain, réveil à cinq heures et demie, au petit jour, pour assister au départ de la mission. Le camp est levé, les chefs de quartier ont fait l'appel des porteurs; on place un noir derrière chacune des cinq cents charges, et, avant de donner le signal du départ, le capitaine Moll vient se placer en avant du front des porteurs et, par l'intermédiaire de l'interprète, fait à haute voix ses recommandations pour la marche. Lorsqu'il fait savoir qu'il y aura une halte toutes les heures, et qu'il a été formellement interdit de frapper, un grognement de contentement accueille ses paroles. Le capitaine donne alors un coup de sifflet, et, avec un ensemble parfait, comme s'ils avaient été dressés à l'exécution de cette manœuvre, ces cinq cents hommes enlèvent leurs charges, les placent sur leur tête et, sans bruit, sans désordre, se mettent en marche l'un derrière l'autre, à la file indienne.

Ils s'arrêteront le soir, après avoir fait quarante kilomètres, mangeront pour un sou de poisson fumé et pour deux sous d'akassa, recommenceront le lendemain, et cela pendant trente jours; après quoi ils auront droit à un salaire d'environ vingt francs; mais, comme ils seront payés par l'intermédiaire des chefs, ils en toucheront à peine la moitié!

Pauvres diables! faut-il qu'ils aient été mis en main

par Behanzin pour se laisser faire avec une si parfaite docilité!

La mission étant mise en route, après avoir serré une dernière fois les mains de nos amis, nous nous mettons en mesure de visiter Abomey, qu'au moment de notre arrivée nous avons traversé sans avoir le temps de rien voir.

L'ancienne capitale des rois du Dahomey n'a rien de comparable aux villes noires du Sénégal et du Soudan en général très resserrées. Abomey s'étend sur une surface de plusieurs kilomètres carrés; cases en ruines, paillottes sous lesquelles vivent les noirs groupés par familles sont séparées les unes des autres par de vastes jardins.



Femmes indigènes préparant la cuisine.

L'administrateur, M. Maire, à l'activité duquel on ne peut trop rendre hommage, a fait percer toute

une série de larges routes bien comprises, et déjà le long de ces boulevards — car toutes sont plantées — les noirs commencent à construire de nouvelles cases. Dans quelques années, Abomey aura complètement changé d'aspect et donnera au voyageur une impression de ville qu'il n'a pas aujourd'hui.

Cette transformation se fera d'autant plus rapidement que les habitants d'Abomey sont très habiles dans l'art de bâtir, ce qui tient aux constructions monumentales qu'il leur fallait élever et entretenir au temps de leurs rois.

Une visite à l'ancien palais royal s'imposait. Nous nous y faisons conduire. Le « tata » de Behanzin tombe en ruines; c'est un vaste quadrilatère dont chaque face mesure trois cents mètres au moins. Les murs de clôture, en terre de barre, ont six mètres de hauteur. La porte d'entrée, placée dans un rentrant, donne accès dans une grande cour, autour de laquelle s'élèvent trois longues lignes de bâtiments construits en pisé, couverts en chaume et abrités par de spacieuses vérandas. Toutes ces constructions sont en déplorable état, et, après deux ou trois hivernages, il ne restera plus rien de ce qui fut la résidence des rois du Dahomey. Une longue galerie, sur les murs de laquelle existent des sculptures primitives retraçant les hauts faits de guerre des amazones, est la seule chose qu'on ait essayé de conserver. Tout ce qui pouvait exister d'intéressant dans le palais en a été enlevé pour être envoyé à l'Exposition de 1900. Chose extraordinaire, l'administration de l'Exposition a renvoyé ces objets au Dahomey! Ils sont conservés au gouvernement à Porto-Novo en attendant qu'on ait construit à Abomey une salle convenable pour les y exposer.

En arrière des constructions, plusieurs séries de

cases de forme conique, dont la toiture descend jusqu'au sol, sont habitées par les anciennes femmes des rois Ghezo et Gléglé, ancêtres de Behanzin, qui veillent sur les cendres de leurs époux. Dans l'une de ces cases, où l'on ne peut entrer qu'en rampant, deux femmes de Ghezo nous ont montré son tombeau. Le corps du roi repose sous une couche de terre battue recouverte de nattes et de tapis. Ces reines découronnées ne sont pas fières et acceptent avec reconnaissance la menue monnaie que *généreusement* nous leur octroyons pour les remercier.

Les jardins du « tata », qui sont immenses (l'enclos n'a pas moins de trente hectares), sont en friche;

Les jardins du « tata », qui sont immenses sont en friche; tout cela a un aspect désolé, et il est vraiment regrettable que, dans ce coin historique, l'administration française ne fasse pas quelque chose pour perpétuer le souvenir des rois du Dahomey.

J'ai demandé à voir la tour des sacrifices, qui fut immortalisée par nos journaux illustrés au moment de l'expédition. On m'a dit — ce dont je me doutais un peu — qu'elle n'avait jamais existé, que les sacrifices humains étaient bien moins fréquents au Dahomey qu'on ne nous l'a affirmé, et que, si des condamnés de droit commun, si des prisonniers de guerre étaient trop souvent mis à mort, l'exécution avait lieu, au moment des coutumes, soit dans l'enceinte du « tata », soit sur la place qui se trouve devant la porte d'entrée, et que les têtes des suppliciés étaient ensuite exposées sur les murs du palais, suspendues à des crochets qui existent encore.

Loin de moi la pensée de vouloir représenter Behanzin comme un roi débonnaire employant seulement la douceur pour gouverner le peuple dahoméen; mais, si je m'en rapporte à tout ce que j'ai entendu

dire autour de moi à Abomey, on a singulièrement exagéré sa cruauté. Qu'avant notre occupation il y ait eu, au Dahomey, de nombreuses exécutions, cela n'est malheureusement pas douteux; mais qu'à jour fixe, tous les ans, le roi envoyât des centaines d'esclaves « rejoindre les ancêtres », c'est singulièrement exagéré. L'esclave avait alors une valeur marchande, et, dans l'intérêt même du trésor royal, Behanzin ne devait le sacrifier qu'exceptionnellement, quand, pour une raison d'ordre public, il y avait lieu de marquer le principe d'autorité.

S'il en était autrement, le nom de Condo (Behanzin) serait exécré à Abomey, aussi bien par nos chefs de quartier qui sont ses anciens cabacères (*ministres*) que par la population, et *cela n'est pas*. Ces gens ont conservé pour leur roi déchu un véritable respect mêlé de crainte, et, s'il revenait demain au milieu de ses sujets, *il serait bien reçu*. Aussi, n'en déplaise à M. Gerville-Réache, député de la Guadeloupe, qui récemment adressait au Président de la République une supplique en sa faveur, je crois qu'il y aurait grand danger à permettre à Behanzin de rentrer dans ses Etats. S'il ne se trouve pas bien à la Martinique, qu'on le transporte ailleurs, mais pas au Dahomey. Nous pourrions avoir à nous en repentir.

Tout le pays d'Abomey se ressent encore de la dure administration de Behanzin, et cette région est certainement la plus soumise, la mieux en main de la colonie. Sous la direction ferme et vigilante de notre résident, les chefs de quartier tiennent merveilleusement leurs sujets. Qu'il s'agisse d'une corvée pour le chemin de fer, d'un recrutement de porteurs, d'une construction de routes, quand l'ordre est donné, on peut être sûr qu'il sera immédiatement exé-

cuté, « sans hésitation ni murmure »; il y a là une discipline de fer, une soumission absolue et de tous les instants.

On se demande comment les rois du Dahomey sont venus installer leur capitale sur un plateau aussi nu et aussi desséché que celui d'Abomey. Pas un filet d'eau, pas un puits; il faut aller jusqu'à une mare située à près de quatre kilomètres pour trouver un peu d'eau boueuse à peu près potable!

C'est qu'au point de vue défensif la position d'Abomey présentait des avantages considérables. C'est le seul point élevé de la région; les abords très découverts étaient faciles à défendre, et puis la question d'eau était tout à fait secondaire dans un pays où, pendant l'hivernage, on peut faire des provisions considérables d'eau potable, où la main-d'œuvre ne coûte rien et où une corvée de femmes est rapidement organisée si l'on a besoin d'envoyer chercher de l'eau.

Au moment de mon passage, il n'avait pas plu depuis longtemps; les citernes étaient à sec. Aussi, depuis le matin jusqu'au soir, c'était un va-et-vient continu de femmes entre la ville et la mare. Drapées dans un pagne qui les enserme au-dessus des seins, pieds nus, quelques amulettes autour du cou, de longues théories de femmes, portant sur la tête une lourde buire en terre, se développent le long de la route qui mène à la source. Un gardien est là, en permanence, pour veiller à ce qu'on trouble l'eau le moins possible; un barrage est établi, par groupe de six les femmes s'avancent successivement, remplissent leur buire et reprennent immédiatement le chemin de la ville, marchant bien droit d'un pas tranquille et assuré, sans jamais s'arrêter, sans jamais parler. Il faut aller à Abomey pour voir des femmes qui ne parlent pas!

Nous sommes allés jusqu'à cette mare qui suffit à alimenter Abomey pendant la saison sèche : c'est un cloaque, un trou béant d'une vingtaine de mètres, au fond duquel il y a trente ou quarante centimètres d'eau jaunâtre; tout autour, des arbres immenses, sur lesquels gambadent des singes aussi apprivoisés que ceux du Jardin d'acclimatation. Le coin est frais et charmant, mais, comme château d'eau, c'est plus qu'insuffisant.

CHAPITRE XVI

Abomey à Zagnanado et Sagon. — Retour à Porto-Novo.

Départ d'Abomey

Nous n'avions plus rien à faire ou à voir à Abomey, Dans l'après-midi nous nous sommes mis en route pour faire, le soir même, une partie de la longue étape que nous avons à parcourir pour arriver le lendemain à Zagnanado. En sortant d'Abomey, on suit un sentier difficile et mal tracé; à droite et à gauche des champs cultivés : c'est la banlieue. On coupe ensuite la plate-forme de la voie ferrée au kilomètre 130, et l'on rentre presque immédiatement dans la région des palmiers. Nous perdons du temps à tirer des aigrettes et à poursuivre des singes; aussi arrivons-nous seulement à la nuit au village de Fauri, où nous devons établir notre campement.

Nous nous installons sous un « apatam », sorte de hangar ouvert sur les quatre faces, construit sur le bord de la route à hauteur du village, au milieu de la forêt. Le chef du village vient nous saluer, nous apporte de l'eau, des oranges et des œufs. Les boys et le cuisinier sont arrivés quelques instants avant nous: le feu est allumé, la table dressée et nos trois lits de camp montés sous le hangar. On a oublié les photophores, et, pour éclairer cette scène peu banale, nous avons une seule bougie plantée dans une bouteille. J'essaie bien d'installer une lampe à la romaine, com-

posée d'un petit vase en terre contenant de l'huile de palme et dans laquelle brûle un chiffon de coton, mais cela sent horriblement mauvais et éclaire à peine. De temps en temps la bougie s'éteint; nous n'avons plus que la lumière de la lune, qui, filtrant à travers les branches de palmiers, arrive difficilement jusqu'à nous. Enfin on s'installe vaille que vaille. C'est le 15 décembre; nous vidons une bouteille de champagne pour fêter mon quarante-cinquième anniversaire, et, aussitôt après avoir dîné, nous nous glissons sous nos moustiquaires sans penser à fermer la porte..... Cinq minutes après, tout le monde dormait.

Le lendemain matin, à la pointe du jour, nous étions debout. On lève le camp, et la caravane reprend sa marche sur Zagnanado. Il nous reste trente kilomètres à faire, soit six heures de marche; nous convenons de faire la halte du déjeuner vers onze heures sur le bord de la rivière Zou, gros affluent de l'Ouémé, de repartir de là après la sieste, pour être vers quatre heures de l'après-midi à Zagnanado.

Ce programme fut rigoureusement exécuté.

Nous avançons au milieu de champs cultivés, de villages entourés de palmiers. En approchant du Zou, la route devient charmante, on traverse trois ou quatre vallées secondaires présentant une merveilleuse végétation, au fond desquelles une eau claire et limpide coule en abondance; porteurs et hamacaires en profitent pour faire leurs ablutions. Enfin nous entrons dans une brousse intense formée par des plantes aquatiques; le sol est dur et bosselé, on marche difficilement : ce sont les marais du Zou, qui, sur la rive droite, ont près de trois kilomètres de largeur, alors que la rive gauche tombe perpendiculairement dans le lit du fleuve.

Le Zou est guéable et n'a guère plus de vingt-cinq

mètres de largeur à l'endroit où nous le passons. Des rapides en aval et en amont en rendent la navigation impossible.

Pendant qu'on prépare le déjeuner, nous prenons un bain exquis, gâté seulement par l'ennui que l'on éprouve à conserver son casque même dans l'eau. M. Béranger peut être rassuré : en Afrique, un Européen ne se baigne jamais tout nu; s'il n'a pas de costume, il a au moins son casque.

Nous déjeunons sur le bord du fleuve, à l'ombre d'un grand fromager qui abrite la caravane tout entière du dur soleil de midi. On fait un instant de sieste, les hamacs suspendus aux branches ou appuyés debout contre le large tronc de ces arbres gigantesques. Les porteurs et les boys sont assis autour de nous, rient, causent avec mon neveu, enchantés de trouver quelqu'un autre qu'un interprète de profession dont ils puissent se faire comprendre.

A trois heures, nous nous remettons en marche, et, après une halte de quelques instants dans un village où nous démolissons quelques charognards et quelques vautours, nous arrivons à une route très large, tracée en ligne droite, et à l'extrémité de laquelle, sur une hauteur à six kilomètres, apparaît la résidence de Zagnanado. L'administrateur, M. Le Garrères, est venu à notre rencontre, et c'est avec lui que nous faisons notre entrée dans l'ancien palais d'été de Behanzin, transformé en résidence française.

Zagnanado

Zagnanado était la résidence d'été de Behanzin, qui y avait fait construire un superbe « tata », semblable à celui d'Abomey. Pendant la saison sèche,

lors que, dans la capitale, il était très difficile de s'approvisionner d'eau potable, tout le personnel de la cour se transportait sur un plateau voisin, situé en bon air à proximité de sources abondantes. Les amazones y venaient en villégiature avec le roi; elles y avaient aussi leur « tata », dans lequel — ironie du sort! — sont aujourd'hui installés les Pères de la mission.

Le « tata » royal a été transformé en résidence de France. C'est un quadrilatère de cinq ou six hectares, entouré de hauts murs en terre de barre. Les cases royales ont à peu près disparu; elles ont été remplacées par des paillottes qui servent de magasins et abritent aujourd'hui nos miliciens. A l'extrémité sud on vient de construire une belle maison à l'européenne pour l'administrateur. Lors de mon passage, on procédait au débroussaillage, et l'on avait déjà dessiné un jardin anglais au milieu duquel s'élèvera un kiosque ayant des prétentions architecturales.

A peine installé dans l'ancienne résidence, je veux profiter des dernières heures de jour pour aller visiter les sources dont j'ai si souvent entendu parler depuis mon arrivée au Dahomey. L'administrateur veut bien m'accompagner. Il y a quinze cents mètres à faire; la route est superbe, et la température s'est abaissée. Après vingt minutes de marche, nous arrivons au-dessus d'un profond ravin planté de bananiers, des cacaoyers et de palmiers. Ça et là, comme des témoins de la forêt vierge d'antan, quelques fromagers au tronc gigantesque qui couvrent de leurs puissants rameaux ces belles plantations. On n'entend que le bruit de la cascade qui sort du rocher, juste sous nos pieds. C'est trop beau, il faut voir de plus près : par un sentier à pic nous descendons au fond de la vallée, et là un nouveau spectacle, encore

plus impressionnant, me fait pousser un cri d'admiration.

De hautes collines admirablement cultivées nous cotoient; d'une touffe de bananiers aux longues et larges feuilles s'échappe un jet d'eau puissant qui, d'une hauteur de trois mètres, tombe en mugissant dans un bassin naturel entouré de plantes vertes. Vous avez quelquefois vu ces châteaux d'eau minuscules que, dans nos campagnes, on installe auprès des reposoirs les jours de Fête-Dieu. On a mis au pillage toutes les serres du voisinage, rassemblé toutes les plantes vertes du pays, et, au moyen d'une barrique d'eau suspendue à deux ou trois mètres au-dessus du sol, au moment psychologique on fait sortir de ce fouillis de verdure un maigre jet d'eau qui vient, en susurrant, tomber dans un vulgaire récipient. Multipliez par dix, par cent, par mille l'effet ainsi obtenu, transportez-vous par la pensée au fond d'un des ravins les plus sauvages de notre vieille Bretagne, et vous pourrez vous faire une idée de l'effet grandiose que produit sur le voyageur la vue du jet d'eau de Zagnanado.

Nous sommes, là, au centre des plantations des Pères. Leur œuvre est considérable et l'une des plus belles qu'il m'ait été donné de voir sur la côte d'Afrique. Pour ne pas rentrer par le même chemin à la résidence, nous faisons un crochet le long de la vallée; péniblement nous remontons au sommet du ravin, et nous nous trouvons en face du « tata » des amazones, c'est-à-dire près de la mission catholique des Pères des Missions africaines de Lyon.

Leur installation est analogue à celle de la résidence : mêmes murs d'enceinte en terre de barre, même maison européenne dans laquelle habitent les

Pères, mêmes cases en pisé où vivent les deux ou trois cents enfants élevés par la mission.

On nous fait le plus charmant accueil; mais, comme il est tard, nous remettons au lendemain matin la visite des écoles et des jardins.

Au moment où nous sortons il fait nuit. Les enfants sont rentrés du travail et sont en train de préparer le repas du soir; une longue ligne de feux marque l'emplacement des cuisines et des dortoirs. Tous ces petits noirs courent, crient, se démènent et ont l'air de danser une sarabande infernale. A la vue de la soutane blanche des Pères, ce monde se tait comme par enchantement, accourt pour voir de près les blancs qui viennent les visiter, et manifestent une grande joie quand le Père supérieur leur annonce que nous reviendrons les voir le lendemain matin à l'heure de la classe.

Nous rentrons à la résidence. L'administrateur vient dîner avec nous, et, à neuf heures, on n'entendait plus dans l'ancien « tata » de Behanzin que le chant des cigales qu'accompagnait en sourdine le ronflement des voyageurs.

Dès sept heures du matin nous quittons la résidence pour aller visiter la mission. Le Père supérieur nous fait les honneurs de l'école; on interroge les enfants, qui font preuve d'une mémoire extraordinaire et vous récitent sans hésitation des fables entières du bon La Fontaine.

Quel effort a dû faire ce pauvre Père Vallée pour leur fourrer cela dans la tête! Quelques-uns commencent à parler assez bien le français. La séance se termine par un chant patriotique : *Honneur au drapeau de la France!* qui est, ma foi! assez bien enlevé par ces négrillons. Après l'école, visite des plantations où les cacaoyers commencent à donner



Un coin de village noir.

des fruits, des jardins où les ananas poussent par milliers et où les Pères essaient d'acclimater un certain nombre d'arbres fruitiers de France. Tout cela est bien compris, fort bien entretenu; la mission de Zagnanado est certainement la mieux installée de toutes celles que j'ai eu le plaisir de visiter. Il n'est pas douteux que, matériellement et moralement, elle est appelée à donner très prochainement d'excellents résultats. En quittant la mission, nous traversons une dernière fois le village et le marché de Zagnanado, serrons la main de l'administrateur en le remerciant de son hospitalité et prenons immédiatement la belle route nouvellement construite qui conduit directement à Sagon sur le fleuve Ouémé.

C'est notre dernière étape en hamac; elle est courte — 10 kilomètres à peine — mais la route est très accidentée : beaucoup de montées et de descentes. Il est heureux que nous ayons une excellente équipe de porteurs. Les trois derniers kilomètres sont particulièrement difficiles; il n'y a plus qu'un sentier très étroit à travers une brousse épaisse. Vers onze heures nous sommes sur la rive droite de l'Ouémé, en face du village de Sagon.

Le fleuve, à cet endroit, est large de cent mètres environ; il roule une eau jaunâtre, le courant est assez rapide. Une pirogue se détache de la rive opposée, et, quelques minutes après, nous entrons au poste de Sagon.

L'Ouémé

Le poste de Sagon est occupé par un seul agent, chargé d'assurer le service de la poste et du télégraphe, pendant la saison sèche, à ce point terminus de la navigation de l'Ouémé.

L'Guémé traverse le Dahomey du Nord au Sud; c'est la grande voie de communication naturelle entre la côte et l'intérieur de la colonie. Pendant les hautes eaux, on peut le remonter jusque vers le 8° degré de latitude, c'est-à-dire jusqu'à environ deux cent cinquante kilomètres de la côte.

Le gouverneur Ballot l'a remonté jusqu'à cette hauteur en 1888, mais c'est seulement jusqu'à Sagon qu'en tout temps on peut, en pirogue, naviguer sur l'Ouémé. Lorsque nous arrivâmes à Sagon, on préparait une grande pirogue à notre intention.

Cette embarcation, faite d'un tronc d'arbre creusé, mesurait douze mètres de long sur un mètre et demi de large; on installe sur la partie centrale un « apatam », c'est-à-dire un abri de branchages par-dessus lesquels on fixe des pagnes, afin de nous bien garantir contre les rayons du soleil.

Des branches de palmier sont étendues au fond de la pirogue; elles nous serviront de litière, car, en pirogue, les mouvements brusques sont interdits; il faut rester couché ou assis au fond du bateau, le dos appuyé contre un bordage, « l'apatam » n'étant pas assez haut pour qu'on puisse se tenir debout.

Nous embarquons. Il est près de midi, et nous n'avons pas de temps à perdre si nous voulons arriver dans la soirée à Dogba, notre gîte d'étape. Je donne le signal du départ. Debout à l'arrière, raidissant leurs jarrets bien musclés, appuyant vigoureusement sur leurs longues perches en bambou, les piroguiers nous écartent de la rive. Le capitaine Lalouette, mon neveu et moi sommes nonchalamment étendus au fond de l'embarcation, qui s'en va doucement au fil de l'eau.

A peine sommes-nous partis qu'il faut songer à déjeuner. La pirogue des boys vient s'accoler à la

notre; le cuisinier Capot fait l'omelette quotidienne qu'on nous passe par-dessus le bord. Qu'il est désagréable et difficile de manger couché au fond d'une pirogue sans pouvoir faire un seul mouvement! A ceux qui aiment le confortable, je me garderai bien de recommander ce genre de bateau-restaurant. A chaque instant la pirogue touche sur les bas-fonds; plus de vingt fois en une heure, nous sommes arrêtés sur un banc de sable; les noirs se mettent à l'eau, sondant la rivière pour trouver une passe et, quand ils l'ont découverte, poussent ensemble à l'arrière de l'embarcation pour la remettre à flot. C'est à peine si, dans ces conditions, nous dépassons la vitesse de quatre kilomètres à l'heure.

Nous avons tout le temps d'admirer les rives superbes de l'Ouémé. A droite et à gauche, c'est la forêt tropicale avec sa luxuriante végétation : eucalyptus, palmiers, fromagers couvrent de leur ombre les berges du fleuve aux nombreux méandres. A chaque instant le paysage se transforme : tantôt le lit se resserre, et c'est un courant violent qui vous entraîne au milieu de troncs d'arbres déracinés par les dernières pluies de l'hivernage; tantôt il s'élargit, et c'est, au milieu, un énorme banc de sable sur lequel crocodiles et iguanes se reposent tranquillement au soleil de midi, et d'où se lèvent, à notre approche, des bandes de mouettes et d'oiseaux pêcheurs.

La forêt étant très dense, il n'y a, sur les rives, qu'un petit nombre de villages. Pendant les premières heures, nous rencontrons un très petit nombre de pirogues indigènes. En voici une qui remonte : c'est le courrier de France pour les postes de l'intérieur. En passant près de nous, il lance son « aukou » (bonjour), et, sans plus s'occuper de ce qui se passe

autour de lui, il continue à pousser sur sa perche avec l'air digne d'un fonctionnaire public dans l'exercice de ses fonctions. Vers cinq heures nous nous arrêtons pour dîner sur la berge.

L'expérience du déjeuner a été suffisante : nous serons mieux installés à terre. La halte dure plus longtemps que nous ne l'avions prévu, et, quand nous nous embarquons, il fait nuit; le soleil s'est couché, la lune n'est pas encore levée, on voit à peine à dix pas devant soi. Les noirs hésitent à se mettre en route : c'est seulement sur l'ordre formel de nous mener jusqu'à Dogba qu'ils consentent à continuer la descente. Vers huit heures, la lune se montre, et, avec elle, les moustiques font leur apparition. Impossible de se défendre contre ces bestioles, qui vous énervent et vous irritent. On commence à trouver la route un peu longue. A chaque instant, c'est la question : « Allons-nous bientôt arriver? » qui vient sur les lèvres de l'un d'entre nous, et c'est toujours par l'éternel « bientôt » qu'y répond le noir placé à l'avant de l'embarcation. Un brouillard très intense se lève. Nous dépassons Dogba; il nous faut remonter. Enfin, à deux heures du matin, on accoste au pied du coleau à pic sur lequel est bâti le poste. Nous grimpons à tâtons : on nous attend. Dix minutes pour installer les lits. Il est trois heures quand nous pouvons prendre un peu de repos. Le départ est fixé pour le lendemain à huit heures du matin.

Le poste de Dogba est situé sur une hauteur escarpée qui domine le fleuve Ouémé. On vient d'y construire une nouvelle maison qui servira de gîte aux nombreux voyageurs se dirigeant vers l'intérieur ou descendant vers la côte. C'est nous qui en essayons les plâtres.

Autour d'une cour centrale s'élèvent les autres bâ-

timents, destinés au chef de la station, au service des postes et télégraphes et aux magasins. A vingt mètres du logement, c'est la brousse, au milieu de laquelle se trouve le cimetière européen où reposent les corps de ceux qui tombèrent le jour du combat soutenu par les Français contre les guerriers de Behanzin.

Le village noir, peu important, est situé à quelques centaines de mètres au sud du poste.

Au nord, se trouve la grande factorerie de la compagnie Ouémé-Dahomey, où, avant de partir, nous allons passer quelques instants. Les vastes établissements de cette Compagnie sont bâtis au milieu des palmiers et des grands arbres qui s'élèvent sur les bords de l'Ouémé. Une large avenue conduit de la factorerie au fleuve, juste en face d'un marché très fréquenté qui se tient sur la rive opposée.

A neuf heures, nous reprenons notre route en pirogue; l'aimable directeur de la factorerie a eu la bonne idée de nous prêter une chaise longue grâce à laquelle nous pourrons, pendant le reste du voyage, éviter les inconvénients de la position horizontale.

A partir de Dogba les rives de l'Ouémé se transforment; ce ne sont plus les bords presque déserts que nous avons traversés la veille, mais des rives très habitées le long desquelles les villages vont se succéder sans interruption jusqu'aux marais de Porto-Novo. Il y a, sur le fleuve, un mouvement de pirogues ininterrompu. Pêcheurs tendant leurs filets, indigènes allant au marché ou en revenant donnent à cette partie de l'Ouémé un aspect très animé.

Vers onze heures, nous faisons halte chez un marabout pour déjeuner; c'est un riche traitant de la région. Il met à notre disposition sa maison, bâtie à l'européenne, et nous nous installons dans la

grande salle du premier étage, où gisent pêle-mêle des selles, des brides, des pendules, de vieux fusils, tout ce qu'on peut trouver chez un revendeur ou chez un marchand de chiffons dans un village français. Le plancher tremble sous les allées et venues des boys; le mur de la maison est lézardé sur toute sa hauteur. Cette construction tient à peine debout. Le déjeuner n'est pas long; tous les trois, nous avons hâte de quitter ce château branlant. Le marabout a refusé de partager notre repas; nous sommes en Ramadan, c'est-à-dire en carême musulman, et notre hôte, fidèle observateur du Coran, doit s'abstenir de toute nourriture depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. Il se console cependant quand il constate que nous lui laissons des restes en quantité suffisante pour qu'il puisse faire, le soir, un dîner de gala.

Nous remontons en pirogue, et à peine sommes-nous en route que nous croisons, sur le fleuve, le cadavre d'un énorme boa mesurant au moins cinq mètres de longueur. Tout ce pays est infesté de serpents; il y en a de toutes les espèces et de toutes les grosseurs.

La descente se continue sans incident, entre deux rives extrêmement peuplées. Vers cinq heures, nous passons près d'un village où l'on entend le bruit du tam-tam. Nous décidons de nous y arrêter pour dîner. Au moment où nous débarquons, grand émoi dans le village : féticheurs et féticheuses en costume de fête, femmes et enfants se sauvent à toutes jambes. Le chef vient à notre rencontre, et quelques pièces de cinquante centimes distribuées à droite et à gauche apprivoisent rapidement tous ces sauvages, qui, en quelques instants, se rapprochent et deviennent vite encombrants autour de notre table installée sur la berge.

Tous ces noirs ont peur du blanc, et nous sommes cependant à moins de dix lieues de Porto-Novo! Décidément, la banlieue de la capitale est moins en main que les régions du Nord que nous avons traversées. Vers six heures, départ. Nous entrons dans l'estuaire de l'Ouémé; la vallée s'élargit, nous sommes au milieu des marais; tous les villages sont bâtis sur pilotis. Aigrettes aux plumes blanches immaculées, canards au long bec, vautours au cou dénudé passent à chaque instant à portée de nos fusils; nous brûlons quantité de cartouches, sans grand succès du reste : à trois pas, nous tirons sur un énorme caïman qui, accoté contre la berge, achève tranquillement sa sieste. Il est impossible que nous n'ayons pas mis dedans..... Il fait un bond énorme, saute dans l'eau et disparaît.

La nuit arrive; il fait un temps horriblement lourd et une humidité pénétrante; nous sommes assaillis par les moustiques, qui ne nous laissent pas un instant de repos. A partir de l'entrée dans les lagunes, les fonds augmentent de profondeur; à la perche il faut substituer la pagaie, et nous n'avancions plus que très lentement. Cette fin de route au milieu du brouillard est énervante. Enfin, vers une heure, nous apercevons les feux de Porto-Novo, où nous débarquons à deux heures du matin.

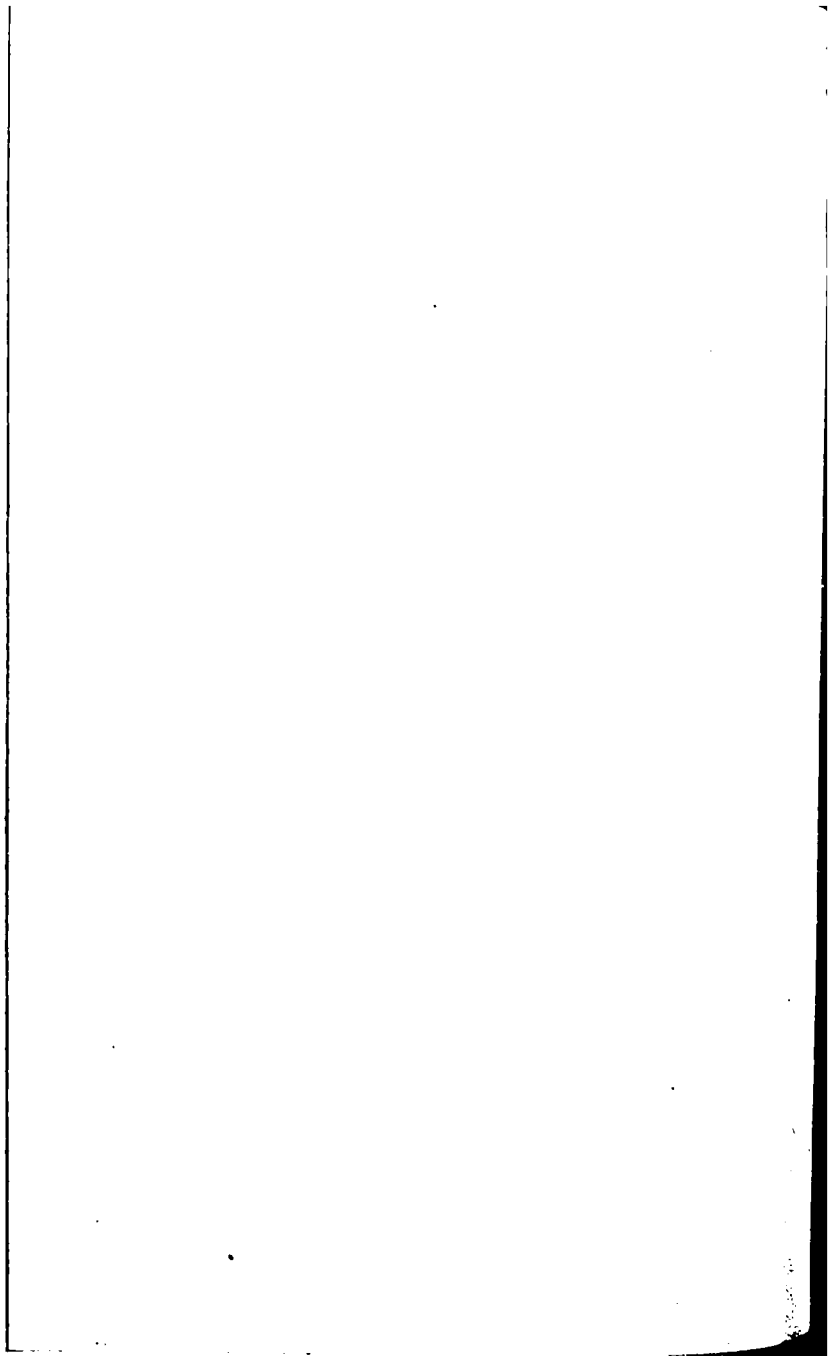
Nous sommes éreintés après ces trente-quatre heures sur trente-neuf passées au fond d'une pirogue.

Je suis enchanté d'avoir expérimenté ce mode de locomotion, mais, comme le dit très bien mon ami Lallouette, cela suffit; maintenant, la pirogue, « c'est classé »!

En six jours nous avons fait la tournée de Porto-Novo, Cotonou, Ouidah, Alladah, Abomey, Zagnanado, Sagon, Dogba, Porto-Novo, soit plus de 300

kilomètres. Pas une minute nous n'avons eu le temps de nous ennuyer!

Le surlendemain de notre rentrée à Porto-Novo nous quittons définitivement le Dahomey, après avoir pris congé des compatriotes qui nous avaient fait un si gracieux et si aimable accueil, emportant de notre séjour dans cette belle colonie un souvenir qui ne s'effacera jamais.



CHAPITRE XVII

Du Dahomey à la Côte d'Ivoire.

De Cotonou à Grand-Bassam

C'est le *Stamboul*, de la Compagnie marseillaise Fraissinet, qui nous a ramenés du Dahomey à la Côte d'Ivoire.

Le *Stamboul* est un bon vieux bateau, une ancienne connaissance à moi, sur lequel j'avais déjà navigué en 1897 entre Dakar et Grand-Bassam. Il est bien aménagé, et son commandant, le capitaine Iché, fait l'impossible pour être agréable à ses passagers. Malheureusement, le *Stamboul*, qui revient du Sud, a sa coque garnie d'herbes marines et de coquillages; aussi sa vitesse est-elle réduite bien au-dessous de sa moyenne de route. Nous mettons près de cinquante heures pour aller de Cotonou à Grand-Bassam! C'est à peine si nous pouvons arriver à temps pour débarquer avant la nuit.

L'administrateur de Grand-Bassam, M. de Powels, et le chef de cabinet du gouverneur, M. Tellier, viennent me chercher à bord. Le *Diamant*, vapeur du gouvernement, est sous pression depuis le matin sur la lagune, nous attendant pour nous transporter à Bingerville, où le gouverneur par intérim, M. Clozel, nous offre l'hospitalité.

Il est six heures quand nous quittons Grand-Bas-

sau, et c'est par nuit noire que nous nous engageons dans les passes difficiles de la lagune.

Le pilote du *Diamant* est un noir nommé Bèled, qui fait heureusement depuis longtemps ce métier et qui connaît merveilleusement tous les coins et recoins de cette mer intérieure.

On ne voit rien que l'écume blanche qui se forme à l'avant du bateau; on n'entend rien que le teuf-teuf de la machine. Le *Diamant* marche quand même à toute vitesse; on nous attend à Bingerville: il faut se hâter d'arriver. Nous sommes installés à l'avant du bateau, devisant gaiement et formant des projets pour employer le plus utilement possible les quinze ou vingt jours que nous devons passer à la Côte d'Ivoire. Vers huit heures nous apercevons les feux de Bingerville; des lanternes vénitiennes vont et viennent à quelques centaines de mètres devant nous; en cinq minutes nous sommes devant l'appontement: le *Diamant* stoppe, accoste, et nous débarquons. Bingerville est sur la hauteur, à 800 mètres du débarcadère.

On nous fait monter dans des petits wagonnets à quatre places; des noirs s'y attellent, d'autres les poussent, et, au moyen de ce funiculaire à traction humaine, nous nous trouvons hissés en quelques instants sur le plateau où s'élève l'hôtel du gouvernement.

Le tableau qui apparaît alors devant nous ne manque ni d'originalité ni de grandeur. Les noirs qui nous entourent, agitant leurs lanternes et poussant les cris les plus divers, s'écartent pour laisser passer les véhicules sur lesquels nous avons fait l'ascension; ceux qui tirent sur les cordes se mettent à courir et s'arrêtent brusquement devant l'entrée du gouvernement. Le gouverneur est là avec les fonc-

tionnaires. Compliments, accolades, poignées de main. Nous entrons.

Sur les marches du perron sont rangés les spahis du gouverneur. Ce sont des noirs superbes. Ils ont revêtu leurs grande tenue : pantalon blanc, veste écar-



Un fonctionnaire colonial.

late, chéchia rouge à turban blanc; ils sont là raides et immobiles, tenant chacun un flambeau à la main,

et leurs silhouettes immenses, qui se détachent sur la façade du palais, donnent vraiment grand air à cette réception.

Avec une bonne grâce charmante, M. Clozel nous fait les honneurs de son home, nous montre les appartements qui nous ont été réservés, et, après un dîner qui ne manque pas d'entrain, nous laisse aller prendre une bonne nuit de repos dans un grand lit, sans moustiquaire, comme nous n'en avons pas eu depuis notre départ de France.

CHAPITRE XVIII

Bingerville

Bingerville est situé au fond de la lagune Ebric, à quarante kilomètres environ au nord de Grand-Bassam. C'est, depuis deux ans, la capitale administrative de la Côte d'Ivoire.

La nouvelle ville s'élève sur un plateau dont les altitudes varient de 80 à 100 mètres, et dont les pentes descendent presque à pic jusqu'à la lagune. Orientée du côté des brises de mer, elle se trouve placée dans d'excellentes conditions hygiéniques.

En présence des épidémies de peste et de fièvre jaune qui éprouvèrent si durement Grand-Bassam en 1899 et en 1902, il était indispensable de faire évacuer par nos fonctionnaires ce point de la côte, situé sur une bande de sable entre la mer et une lagune infecte, et présentant, pour la population blanche, les plus grands dangers.

Après bien des hésitations, après avoir pesé longuement les avantages et les inconvénients qu'il y aurait à transporter les services administratifs soit sur la côte ouest, sur le plateau entre Sassandra et Drevin, soit au fond de la baie d'Abidjean, près du point choisi en principe par le capitaine Houdaille comme tête de ligne de la voie ferrée dont il venait de faire l'étude, l'administration s'arrêta à l'idée de construire la nouvelle capitale sur le plateau

d'Adjamé, situé à une dizaine de kilomètres de la baie d'Abidjean, mais présentant, au point de vue sanitaire, les avantages incontestables que nous indiquions plus haut. La nouvelle capitale reçut le nom du conquérant pacifique de la Côte d'Ivoire : elle fut dénommée Bingerville.

Un article très documenté, publié dans le *Bulletin de la Société de géographie* par M. Clozel, secrétaire général de la Côte d'Ivoire, donne, sur les conditions difficiles dans lesquelles on s'est trouvé lorsqu'on dut commencer les travaux de construction de Bingerville, de très intéressants renseignements :

La distance qui sépare Abidjean d'Adjamé est d'environ une dizaine de kilomètres. Il fallut donc faire accepter au ministère des colonies la conception d'une capitale en partie double, l'une administrative et sanitaire, l'autre à peu près entièrement commerciale. Cette organisation est de règle dans la plupart des colonies étrangères en pays intertropicaux, mais elle n'est pas encore familière aux cerveaux français saturés de centralisation administrative. Il convient donc de rendre justice à la honne grâce avec laquelle les bureaux des colonies voulurent bien admettre cette idée.

En avril 1900, les études commencèrent; le mois suivant, on attaqua les défrichements et on posa les assises de la première maison. Le 25 novembre de la même année, le gouverneur Roberdeau était installé dans le nouveau chef-lieu avec les services de son cabinet et du secrétariat général. Le nom de Bingerville, précédemment proposé par la mission Houdaille pour le port d'Abidjean, était donné à la nouvelle capitale de la Côte d'Ivoire, juste hommage au premier explorateur, au premier gouverneur, au créateur de la colonie.

Pour apprécier l'étendue de l'effort accompli sous l'énergique impulsion du gouverneur Roberdeau, improvisant en cinq mois et demi une capitale nouvelle, il faut entrer dans quelques détails et sur la nature des installations et sur les obstacles multiples que rencontre toute entreprise un peu importante dans un pays aussi neuf que la Côte d'Ivoire.

On ne trouve, dans le pays, ni ouvriers d'art, ni matériaux de construction, et le personnel dirigeant des tra-

vaux publics était alors réduit à deux adjoints et à un sous-officier du génie. Les manœuvres pouvaient se recruter dans la colonie, mais le recrutement n'était pas commencé au mois d'avril. Il ne devait, sous peine d'augmenter inutilement les dépenses, s'effectuer qu'au moment précis où les travaux devraient commencer. Le plan lui-même de la nouvelle ville n'avait pu être préparé à l'avance, puisqu'on avait dû attendre l'approbation du choix de l'emplacement où elle devait s'élever. De plus, il était essentiel que le gouvernement restât en communication avec le câble qui relie la Côte d'Ivoire à l'Europe et avec le réseau télégraphique local reliant entre eux les principaux centres de la colonie. C'était donc la construction d'une ligne télégraphique nouvelle d'un développement total de 50 kilomètres, dont 7 kilomètres consistant en un câble immergé dans la lagune Ebrié. Cette construction devait être poussée simultanément avec celle de la ville, et l'on n'avait, dans la colonie, ni le spécialiste pour la pose du câble de lagune ni le câble lui-même.

Dès l'arrivée de l'approbation ministérielle, l'adjoint du génie Borne traçait rapidement le plan de la ville future, puis retournait à Grand-Bassam, où le maintenait la direction du service des travaux publics de la colonie, en laissant le soin de diriger l'exécution à son second, l'adjoint du génie Gonsolin. En quelques semaines, 140 manœuvres étaient recrutés dans la colonie en même temps que 32 ouvriers d'art, charpentiers, forgerons, maçons, dans les colonies voisines, principalement au Sénégal et à la Côte d'Or anglaise. En même temps, l'administration achetait sur place les matériaux de construction disponibles, avisait à l'utilisation la meilleure de ceux dont elle disposait, tandis que lettres et câblogrammes se succédaient, emportant en France les commandes pour ce qui ne pouvait ni se trouver ni s'improviser sur place.

M. Damblin (1), administrateur du cercle de Dabou, réglait les questions que pouvait soulever le voisinage du village d'Adjamé-Saudé; puis, en bon administrateur colo-

(1) M. l'administrateur Lamblin est, en effet, l'un des fonctionnaires les plus distingués qu'il m'ait été donné d'apprécier pendant mon séjour dans la colonie. Esprit prudent, sûr et avisé, il connaît admirablement les qualités et les défauts de la race indigène qu'il est chargé d'administrer. Il accomplit, en ce moment, chez les populations tributaires des Boubourys, une importante mission sur laquelle tout le monde, à la Côte d'Ivoire, fonde les plus grandes espérances. (Note de l'auteur.)

niai qu'il est (le véritable colonial doit tout savoir), il se métamorphosait en conducteur de travaux et assistait M. Gonsolin pour ses constructions. Dès que les lots tracés sur le papier étaient délimités, clos et défrichés, M. Jolly, le chef jardinier de la colonie, plantait dans chacun d'eux une demi-douzaine d'arbres fruitiers, manguiers, avocats, citronniers, orangers, etc. Les maisons en bois, fabriquées au Havre, arrivaient démontées, une par chaque courrier, étaient débarquées à Grand-Bassam, transportées en vapeur par la lagune jusqu'au débarcadère d'Adjamé et montées à dos d'homme sur la colline, dans le lot où elles devaient s'élever. Chaque maison était montée en vingt-cinq jours. Ces maisons sont d'un type uniforme. Elevées de deux mètres au-dessus du sol, elles sont supportées par des piliers en bois reposant sur des dés en maçonnerie. Elles se composent de trois pièces très élevées de plafond, aérées par de nombreuses ouvertures, autour desquelles tourne une véranda large de trois mètres. Elles sont destinées à loger chacune deux fonctionnaires, ou un seul s'il s'agit d'un chef de service. Le gouvernement et les bureaux du secrétariat général sortent du type commun. Ce sont deux grandes constructions en bois également, mais comptant cinq pièces chacune. Elevées sur un même alignement, elles sont reliées par un pavillon central en maçonnerie comportant deux étages, en ce moment encore en construction. Les bâtiments portant les numéros 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 19 et 20 du plan ci-joint sont aujourd'hui achevés; les numéros 10 et 11 sont en construction.

Le 2 janvier 1901, le câble et l'ouvrier spécialiste nécessaire à sa pose débarquaient dans la colonie. M. Le Tellier, chef intérimaire du service des postes et télégraphes, prenait la direction de l'opération, qu'il menait à bien en sept jours; le fonctionnement de la ligne est aujourd'hui parfait. Les profondeurs trouvées sont, en partant de la rive sud de la lagune, 11 mètres, 16 m. 50, 16 mètres, 18 mètres, 19 mètres. Ces profondeurs, dans la lagune Ebrié, à hauteur d'Abidjan, viennent à l'appui des sondages faits par la mission Houdaille et confirment, une fois de plus, la possibilité d'y faire pénétrer des navires d'un fort tonnage lorsque la percée prévue à Petit-Bassam aura été exécutée.

Jusqu'à ce jour, toutes les dépenses occasionnées par le transfert du chef-lieu ont été soldées sur les ressources ordinaires de la colonie. Elle attend la réalisation d'un très modique emprunt pour entamer la construction d'un hôpital en maçonnerie, l'installation des services de la

justice et du trésor, la canalisation qui feront de Bingerville une cité réunissant toutes les conditions de salubrité compatibles avec sa situation dans le golfe de Guinée un peu au-dessus de 5° de lat. N.

Il convient de louer le zèle et l'activité que tous ont déployés depuis le premier jour, mais il faut vraiment admirer l'énergie du gouverneur Roberdeau, qui a su maintenir en haleine toutes ces bonnes volontés, coordonner tous les efforts, et, sans se départir une minute de sa bienveillance et de sa bonne humeur habituelles, montrer la volonté la plus tenace. En s'installant au milieu des chantiers de sa nouvelle capitale au jour et à l'heure qu'il avait fixés, il a obligé tout le monde à se déclarer prêt, et, si, malgré toutes les précautions prises, les maladies épidémiques toujours possibles à la côte d'Afrique venaient à nouveau visiter Grand-Bassam, les pertes douloureuses qui ont marqué l'épidémie de 1899 nous seraient très probablement épargnées grâce à ce transfert de chef-lieu si lestement élevé.

Au moment où je me trouvais à Bingerville, en dehors de l'hôtel du gouverneur, vaste construction bâtie sur pilotis avec pavillon central à étage, il y existait, complètement achevées, une vingtaine de maisons coloniales, occupées chacune par deux ou trois fonctionnaires. On montait la charpente du palais de justice, bâti en pierre dans un style qui a des prétentions au roman, et le long de la rue unique d'autres maisons sortaient de terre.

J'ai dit qu'un petit chemin de fer Decauville, funiculaire à traction humaine, reliait la ville au port sur la lagune. Il sert à monter sur le plateau tous les matériaux de construction. Cette petite voie ferrée descend à pic pendant 800 mètres une pente qui dépasse par moment 25 et 30 centimètres par mètre. Au bas de la côte, tout près du port, on a construit les ateliers de travaux publics, briqueteries, forges, menuiserie, etc. Tout cela est très complet, très bien aménagé, et, sous l'habile direction de M. l'ingé-

nicur Michel, l'un des meilleurs et des plus anciens pionniers de la colonie, ces ateliers peuvent fournir tous les matériaux nécessaires aux réparations et aux constructions nouvelles. A proximité de Bingerville on a découvert une carrière de pierre à bâtir et un gisement d'argile qui permettront de fabriquer des tuiles et des briques dans d'excellentes conditions.

L'Européen qui arrive à Bingerville est frappé par le résultat considérable obtenu en quelques mois, et l'on ne peut trop louer l'énergie, le zèle et l'activité des hommes qui, sous la haute impulsion du gouverneur Roberdeau, ont fait sortir de terre, en quelques mois, cette nouvelle ville africaine.

CHAPITRE XIX

La baie d'Abidjean. — Le futur port. — Petit-Bassam.

La baie d'Abidjean

Le surlendemain de notre arrivée, le gouverneur voulut nous faire visiter la partie des lagunes où, selon le projet du capitaine Houdaille, doit être créé le port en eau profonde de la colonie.

J'ai déjà expliqué comment la barre qui existe tout le long de la côte rend très difficile tout embarquement ou débarquement de passagers et de marchandises. Chaque fois qu'il s'agit de faire passer la barre à une embarcation, non seulement c'est une dépense nouvelle qui vient s'ajouter au prix du fret, puisqu'il faut payer les équipes de noirs qui accomplissent cette opération difficile, mais les nombreux accidents qui se produisent, surtout au moment des grosses barres, occasionnent des pertes considérables, dépassant le chiffre énorme de dix pour cent de la valeur des marchandises qui doivent franchir cet obstacle dangereux.

Le wharf de Grand-Bassam a bien remédié en partie à ces inconvénients; mais, outre que ses tarifs sont très élevés et qu'il fait payer très cher ses services, il est nécessaire de prévoir le développement économique qu'est appelé à prendre le commerce de la colonie, et il n'est pas douteux que, dans l'avenir, cet outillage doit devenir tout à fait insuffisant.

Lors de la mission très remarquable qu'il fit à la Côte d'Ivoire en 1898, le capitaine Houdaille poussa

à fond l'étude de cette question et émit l'avis qu'il lui paraissait possible de percer la bande de sable existant entre la mer et la lagune vers le point de Petit-Bassam, situé à environ quinze kilomètres à l'ouest de Grand-Bassam. Sur ce point, la bande alluvionnaire n'a guère que 800 mètres de largeur, la barre y est relativement faible et le courant de la lagune à peu près nul. Il y a donc lieu d'espérer que, si l'on creusait là un chenal faisant communiquer la mer avec la lagune, il ne se produirait pas sur ce point une de ces barres violentes comme celles qui existent à l'embouchure des différents cours d'eau de la côte quand la mer vient se briser contre un courant rapide descendant de l'intérieur. La navigation dans le chenal serait alors possible, et les bateaux entreraient, sans danger, directement dans la lagune, suffisamment profonde pour qu'ils puissent y manœuvrer et pousser jusqu'au fond de la baie d'Abidjean, où seraient établis les quais et les magasins du port.

Avant de prendre une décision définitive au sujet de tous les grands travaux projetés, avant de déterminer le point initial du chemin de fer de pénétration, avant de savoir si la tête de ligne sera établie à Abidjean, il est donc nécessaire de savoir si le percement de Petit-Bassam est possible, et si ce percement donnera les résultats espérés.

La première pensée du gouverneur, quand j'arrivai à Bingerville, fut de me proposer une excursion à Abidjean et à Petit-Bassam.

Dès le matin nous embarquâmes à bord du *Diamant*, M. Clozel, le capitaine Lallouette, l'administrateur Tellier et moi, et, par un beau soleil qui donnait aux eaux grises de la lagune des reflets argentés, nous mîmes le cap sur Abidjean. Nous sommes

installés sur le gaillard d'avant du *Diamant*, dans d'excellents fauteuils; le pavillon bleu du gouverneur est planté sur la proue; à l'arrière battent fièrement les trois couleurs nationales. Il fait très chaud, et il ne vente qu'une très faible brise, mais la vitesse du bateau donne suffisamment d'air pour que la température soit très supportable.

La grande lagune Ebrié, sur laquelle nous naviguons, est un lac immense qui s'étend sur une lon-



A l'entrée d'un village sur la lagune Ebrié (Côte d'Ivoire).

gueur de plus de 100 kilomètres et dont la largeur varie de 3 à 10 kilomètres. Ses rives merveilleuses sont couvertes d'une luxuriante végétation. Du côté de la mer, c'est une série ininterrompue d'îles basses et marécageuses sur lesquelles poussent en brousse épaisse des palétuviers, dont les branches touffues tombent perpendiculairement dans l'eau, des

palmiers de toutes les espèces et de toutes les dimensions. Sur l'autre rive, la véritable berge du continent africain, déchiquetée par des baies successives qui s'enfoncent de plusieurs kilomètres dans l'intérieur, c'est la lisière de la forêt tropicale dans toute sa magnifique splendeur. Cette côte est très accidentée, tantôt plate et marécageuse, tantôt s'élevant à pic, tantôt descendant en pente douce, partout recouverte par des arbres gigantesques toujours verts, dont les rameaux s'étendent jusque sur les eaux de la lagune.

De distance en distance, en avant d'une étroite éclaircie, une bande de sable jaune où sont échouées quelques pirogues indique l'entrée d'un village: en apercevant le *Diamant*, les indigènes accourent avec un drapeau au bout d'une longue perche pour saluer le pavillon du gouverneur.

Nous faisons le tour de la baie d'Abidjean. C'est un coin superbe. Quel port admirable on pourrait y installer! De là, nous nous dirigeons droit sur Petit-Bassam, suivant directement la route que prendront plus tard les bateaux pour sortir du port d'Abidjean. Il faut environ trois quarts d'heure pour traverser la lagune, et il est près de midi lorsque nous débarquons à Petit-Bassam.

Le village de Petit-Bassam se réduit à une seule artère, très large, bordée de cases indigènes; cette longue rue se continue de la lagune à la mer. En quelques minutes nous sommes arrivés à la côte. La barre est certainement bien moins forte sur ce point qu'à Grand-Bassam, mais les brisants sont encore assez sérieux. L'avenir seul montrera si, après le percement de la lagune, il sera possible de les franchir sans danger. Les ingénieurs le croient, certains d'entre eux l'affirment: je ne me permettrai pas de discuter..... Dans tous les cas, il n'y a pas à hésiter,

il faut tenter l'expérience. Si elle échoue, on aura jeté à l'eau quelques centaines de mille francs, mais plaie d'argent n'est pas mortelle, surtout pour la Côte d'Ivoire; si elle réussit, Abidjean devient le grand port de commerce de l'Afrique occidentale, c'est la transformation économique de la colonie. Encore une fois, il n'y a pas à hésiter; le plus tôt possible, il faut que nous soyons fixés, aucune décision définitive ne pouvant être prise, aucun grand travail ne pouvant être commencé avant qu'on sache s'il est possible de faire entrer les bateaux dans la lagune.

C'est, du reste, la manière de voir du gouvernement et à la suite du voyage que vient de faire dans ces parages M. Roume, le très distingué gouverneur général de l'Afrique occidentale, il a été décidé que ces travaux allaient être exécutés à très bref délai.

Une loi récemment votée par les Chambres françaises met à la disposition de la Côte d'Ivoire une somme de dix millions, sur lesquels seront prélevées les quelques centaines de mille francs nécessaires au percement de l'isthme de Petit-Bassam. Dans quelques mois, par conséquent, nous serons définitivement fixés, nous saurons s'il est possible d'établir un port en eau profonde dans l'intérieur de la lagune.

Lorsque, pour retourner à bord, nous traversons de nouveau Petit-Bassam, le chef du village vient saluer le gouverneur. M. Clozel le reçoit froidement, car, les jours précédents il y a eu entre ce chef et l'administration quelques difficultés au sujet du recrutement de travailleurs pour la reconstruction de la ligne télégraphique. Le chef essaie de donner des explications, il parle et gesticule beaucoup; le gouverneur écoute et laisse dire pendant plusieurs

minutes sans prononcer un seul mot, puis se tournant vers l'interprète : « Dites au chef qu'il doit envoyer immédiatement le nombre de travailleurs qu'on lui a demandés. » Le vieux chef proteste de nouveau et continue ses jérémiades. Le gouverneur ne bronche pas, et, quand le chef a fini de parler, il lui fait à nouveau répéter l'ordre, rien de plus. Ce manège dure un certain temps, jusqu'à ce que le chef, s'apercevant que le gouverneur est plus entêté que lui, arrive à céder et à déclarer qu'il va se conformer aux ordres qu'il a reçus. « C'est bien », dit simplement le gouverneur en se retirant. M. Clozel m'explique alors qu'en employant cette méthode « du calme » pour régler avec les noirs un différend on arrive très facilement au résultat que l'on veut obtenir.

L'indigène aime, en effet, à parler et à discuter pendant des heures. Rien ne le frappe comme cette tranquillité affectée du blanc. Il faut savoir s'armer de patience, le laisser dire, le laisser « palabrer » une journée entière si c'est nécessaire; en lui signifiant de temps en temps sa volonté absolue de ne pas céder, on est à peu près certain d'obtenir de lui ce que l'on désire.

« — J'ai eu des « palabres », des discussions qui ont duré quelquefois quinze et même vingt heures, me-disait M. Clozel. En employant cette méthode, je n'ai jamais eu besoin d'avoir recours à la violence, et j'ai toujours eu le dernier mot. J'ai toujours obtenu du noir ce que je voulais. »

J'appelle sur cette méthode « du calme » toute l'attention de nos jeunes administrateurs.

Il est deux heures quand nous rembarquons sur le *Diamant*. A quatre heures nous sommes de retour à Bingerville.

CHAPITRE XX

Dabou. — La lagune. — Le fort. — La mission.

Dabou

Je n'avais pu visiter en 1897 la partie est de la lagune Ebrié. Le gouverneur ayant mis le *Diamant* à ma disposition, nous partîmes par une belle matinée, le capitaine Lallouette, l'administrateur Tellier et moi, pour Dabou, avec l'intention d'y rester quatre jours et de rayonner autour de ce poste important.

Il faut cinq heures pour se rendre de Bingerville à Dabou. J'ai décrit plus haut la traversée de la lagune jusqu'à Abidjean. Au delà, c'est le même paysage, jusqu'au moment où la nappe d'eau s'élargit. On navigue alors entre deux rives très basses sur une véritable mer intérieure, semée de petites îles, barrée par de longues pêcheries autour desquelles canards, hérons, aigles pêcheurs cherchent leur nourriture. Ces oiseaux sont très difficiles à approcher; nous brûlons plus de cent cartouches pour en tuer cinq ou six. Je dois confesser que nous fûmes trop souvent maladroits!

Vers quatre heures de l'après-midi nous arrivons en face de la baie de Dabou. Tout au fond, au pied d'une immense plaine herbeuse qui descend en pente douce jusqu'à la lagune, on aperçoit une ligne blanche de constructions européennes. C'est le village de

Dabou, dominé à droite et à gauche par des hauteurs qui, de loin, paraissent se dresser à pic au-dessus des eaux.

Sur le mamelon de droite se détachent deux grandes maisons à étage : l'une est habitée par les Pères de la mission, l'autre par les religieuses, qui ont installé là une école de filles. Sur la hauteur à gauche, on aperçoit, à travers les arbres, un bâtiment carré sur lequel flotte le drapeau français : c'est le fort de Dabou, construit par Faidherbe en 1843, et qui sert aujourd'hui de résidence à l'administrateur. Au pied du fort a été construit un appontement permettant à la plupart des vapeurs d'accoster.

Cet ensemble de constructions au milieu d'une clairière, encadré par les grands arbres verts de la forêt, produit de loin une agréable impression. On se figure que, derrière ce joli paravent, il doit y avoir quelque chose. Malheureusement, ce quelque chose se limite à une centaine de paillottes, dans lesquelles habitent les trois ou quatre cents noirs qui constituent toute la population indigène du village.

Le tirant d'eau du *Diamant* étant trop fort, il nous est impossible d'accoster. On nous envoie une pirogue, et quelques minutes après nous débarquons sur l'appontement, où nous attendent les administrateurs, les Pères de la mission et les miliciens, rangés en bataille, qui sont venus rendre les honneurs.

Ce sont de très bons soldats, ces miliciens, des Sénégalais solides et bien bâtis, appartenant tous à ces races guerrières qui firent, avec les Borgnis-Desbordes, les Archinard et les Audéoud, la conquête du Soudan; ils ont une tenue militaire qui n'est pas brillante : vareuse bleue et chéchia rouge, mais cela ne les empêche pas d'en être très fiers et de se croire tout à fait supérieurs aux indigènes de

la Côte d'Ivoire; il faut voir avec quel air de mépris, parlant d'un noir de Dabou, un Sénégalais vous dit : « Ça y est Buschman, ça y est sauvage; ça y a pas civilisation ». Les administrateurs qui savent se servir de ces milices en obtiennent des résultats merveilleux; ce sont des auxiliaires précieux dont le dévouement au blanc est absolu. Je donne à ces troupes le nom de milices, et je commets une inexactitude, car depuis deux ans on les a baptisées « gardes de police ».



L'entrée du fort de Dabou (Côte d'Ivoire).

La loi de 1900, sur l'organisation de l'armée coloniale avait, en effet, placé les milices sous les ordres du commandant supérieur des troupes dans chaque colonie, de sorte que, pour une opération de police, un administrateur ne pouvait déplacer un milicien sans la permission de l'autorité militaire. D'où con-

flits qui n'auraient pas manqué de se produire. On a agi sagement en transformant ces miliciens en policemen. En temps de paix, ils sont les agents de l'autorité civile. C'est seulement en temps de guerre, s'il y avait une colonne sérieuse à organiser, qu'ils passeraient sous les ordres directs de l'autorité militaire.

A Dabou, il y a, en tout, vingt-cinq ou trente gardes de police; à Bingerville, il y en a une centaine, et, pour toute la colonie, leur nombre ne dépasse pas deux cents hommes.

C'est un administrateur, officier de réserve, qui, à la portion centrale, exerce le commandement de toutes ces forces de police; les sous-officiers sont tous noirs.

En débarquant, je passe devant le front de ces troupes imposantes (!) Je serre la main de deux ou trois médaillés et leur fais annoncer à tous qu'ils auront le soir quelques caisses de limonade (car ce sont des musulmans qui ne boivent pas d'alcool) pour boire à ma santé.

Le chef de poste, M. Aubin, nous emmène à la résidence, où des appartements nous ont été préparés. La montée est rude : un large escalier de pierre, ombragé par des manguiers immenses, conduit à la porte du fort. Le mur d'enceinte a six mètres de hauteur et se développe sur les quatre faces d'un carré ayant environ quarante mètres de côté. La place d'armes a été transformée en jardin, et tout au fond, sur la partie de l'enceinte qui fait face à la porte d'entrée, s'élève une belle construction en pierre. Le rez-de-chaussée, bâti en casemates, est divisé en six belles pièces toutes habitables. Le premier étage, occupé par l'administrateur, vient d'être refait à neuf à la suite d'un incendie et ne con-

tient pas moins de six chambres très hautes d'étage et bien aérées.

Une large véranda, formant balcon, entoure tout le premier étage de cette construction.

Les bâtiments de service, poudrière et magasins, sont installés aux quatre coins de la place d'armes.

Le fort de Dabou est, en somme, une jolie résidence : bâti à cinquante mètres au-dessus du niveau de la lagune, on y est en bon air, et, si l'on y souffre de la chaleur pendant la journée le soir il y vente bonne brise, et les moustiques n'y sont pas trop gênants.

Quelques instants après notre arrivée, nous descendons au village serrer la main des trois ou quatre commerçants qui dirigent les factoreries de Dabou et faisons l'ascension du manelon sur lequel est bâtie l'école dirigée par les Pères de la mission. Les enfants viennent de partir en vacances à l'occasion des fêtes de Noël; il en reste seulement une vingtaine, qui me sont présentés par le Père supérieur; l'un d'eux me lit le compliment suivant :

MONSIEUR LE DÉLÉGUÉ DE LA CÔTE D'IVOIRE,

Ce matin nos maîtres, enfants de la France, nous ont annoncé la visite à Dabou d'un homme politique bien dévoué aux intérêts de la glorieuse patrie, surtout pour tout ce qui concerne le vaste domaine colonial de la République.

Notre village de Dabou est petit et modeste, mais il rappelle un grand nom, celui du général Faïdherbe. On dit aussi que l'immortel Binger, ce grand ami de la Côte d'Ivoire, a beaucoup aimé le site charmant de Dabou.

Aujourd'hui, nous apprenons à connaître et nous conserverons fidèlement dans nos petits cœurs un troisième nom illustre, celui de M. Le Hérisse, député, et délégué auprès du gouvernement français.

Que le ciel vous conserve longtemps, pour le plus grand

bien de la République et pour les intérêts des colonies africaines!

Votre visite, nous en avons la douce espérance, sera pour la Côte d'Ivoire et pour Dabou en particulier une source de progrès nouveaux.

A la veille d'une nouvelle année, permettez-nous de vous offrir, avec nos vœux de bonheur pour vous et pour les vôtres, un autre vœu qui vous sera certainement très agréable.

Puissent les négrillons de l'Afrique, des rives du Niger à celles plus lointaines encore du Congo et du lac Tchad, répéter bientôt avec nous avec le même accent : « Vive la France! »

En ce beau jour du 28 décembre, au cri de : « Vive la République française! » nous sommes fiers d'ajouter : « Vive Monsieur Le Hérissé, député, et délégué de la Côte d'Ivoire.

C'est beaucoup, pour un noir de dix ou douze ans, de lire un aussi long papier. Il s'en tira, ma foi, très suffisamment et répondit en français ainsi que ses camarades aux différentes questions que nous leur posâmes.

On nous fait visiter l'atelier d'imprimerie que l'un des missionnaires, le Père de Chazotte, a organisé depuis seulement quelques mois et dont il a la haute direction.

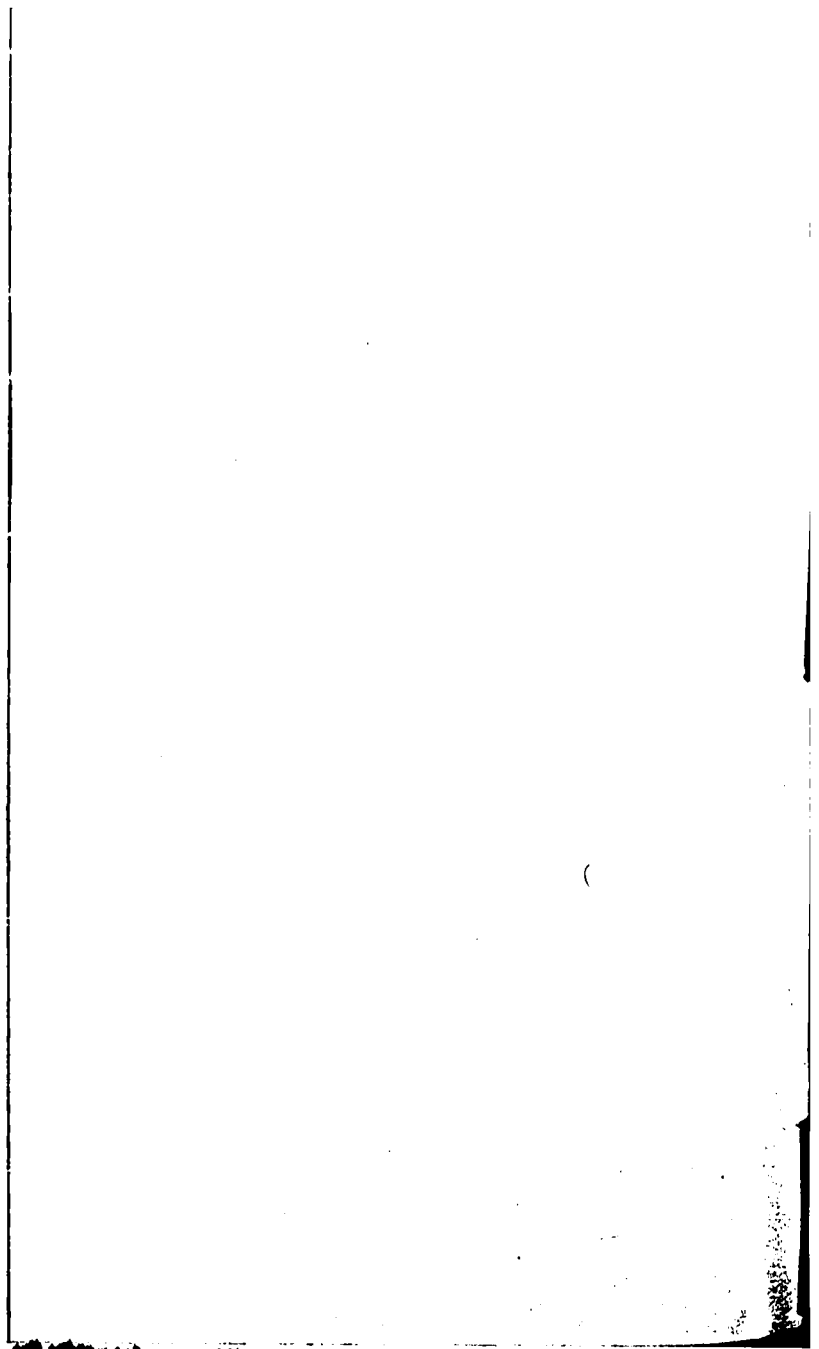
Il y a là des petits noirs qui commencent à faire tous les travaux d'impression nécessaires aux commerçants de la colonie. Le Père de Chazotte est très fier de ses apprentis typographes et les fait travailler devant nous.

Puis il nous faut rentrer chez les Pères, où l'on nous a préparé un vin d'honneur. Je leur ai appris, en arrivant que le gouvernement français avait déposé au Sénat un projet de loi tendant à autoriser leur congrégation; aussi les Pères sont-ils dans la joie. et c'est de tout cœur et en toute sincérité que le

Père supérieur, en me portant un toast, boit à la France, à la République, à son Président.

Avant de quitter la mission, nous visitons les plantations de café qui datent de cinq ans à peine et donnent de belles espérances. Le temps nous manque pour aller, ce jour-là, rendre visite aux Sœurs qui dirigent l'école de filles; la nuit va venir, nous rentrons au fort.

C'est l'administrateur Tellicr, un gentleman parfait, qui pendant toute cette tournée remplira les fonctions de fourrier. Ses boys, unis à ceux du chef de poste, M. Aubin, ont fait merveille. Le menu fut délicat et abondant. Il y avait un certain canard au sang qui ne laissa rien à désirer. Il y eut surtout, pendant ces repas, pris le soir sous la véranda du fort, un entrain et une bonne humeur dont pas un de nous ne se départit un seul instant.



CHAPITRE XXI

Jacqueville. — Le roi Bonny

Le lendemain matin nous allons visiter Jacqueville.

Le village de Jacqueville est bâti le long de la côte; il faut, pour s'y rendre, traverser la lagune en bateau puis faire à pied cinq kilomètres à travers la forêt qui couvre la bande alluvionnaire située entre la lagune et la mer.

Le *Diamant* met une heure et demie pour faire la traversée; il est environ dix heures du matin quand nous nous mettons en route pour faire la petite étape qui nous sépare de Jacqueville.

Il fait chaud, mais la route est très ombragée, et l'on ne souffre pas trop de la chaleur. Sur un marigot qui se trouve à peu près à moitié route, on a construit un pont qui n'a pas moins de soixante mètres de longueur. Provisoirement, cette passerelle a été établie avec des planches fixées sur des troncs de palmiers; mais le provisoire dure depuis longtemps déjà, et le pont est en mauvais état; il faut faire des prodiges d'équilibre pour ne pas tomber et se casser les jambes lorsqu'on s'est engagé sur cette voie difficile. On va, m'a-t-on dit, réparer ce pont à bref délai : ce ne sera pas un travail de luxe.....

Le dernier kilomètre avant d'arriver à Jacqueville

est très pénible; il faut marcher dans le sable, où l'on enfonce jusqu'au-dessus de la cheville. A proximité de la mer, toute végétation a disparu; il est onze heures et le soleil tape très durement. Aussi est-ce avec grande joie que nous arrivons au poste de Jacquville et que nous y trouvons, avec bonnes figures d'hôtes, des rafraichissements qui nous parurent délicieux.

Il n'y a à Jacquville qu'un brigadier des douanes qui fait fonction de chef de poste. M. Désiré — c'est son nom — est l'un des plus anciens fonctionnaires de la colonie; ce brave homme vit là dans une paillette, installé d'une manière un peu trop rudimentaire. On éprouve une impression pénible à voir flotter les couleurs nationales au-dessus de cette bicoque quand, à côté de la résidence officielle du seul représentant de la France, s'élève une longue suite de maisons de commerce françaises et étrangères bien construites, ayant belle apparence.

La mission catholique est installée à côté du poste : elle est occupée par deux Pères et un Frère qui donnent l'instruction à une cinquantaine de négri-lons. Lors de notre passage, les enfants étaient en vacances. On m'a affirmé que plusieurs commencent à parler français et que les missions de commerce avaient pu recruter parmi eux un certain nombre d'employés pour leurs comptoirs.

Nous devons déjeuner chez Bonny, roi de Jacquville, qui habite à l'extrémité du village; pour nous y rendre, nous suivons, pendant près d'un kilomètre, une longue ligne de maisons bâties le long de la côte et en face desquelles, à moins de vingt-cinq mètres, la barre vient se briser en mugissant. On a beau essayer de marcher à la file indienne le long des clôtures des maisons, on n'arrive pas à trouver

un terrain solide; le sable est très fin, très friable, on n'avance qu'avec une extrême difficulté.

Enfin, nous voici devant une maison qui porte en enseigne : « Chef Bonny, roi de Jacquville ». Le déjeuner nous attend, et le couvert est dressé dans une salle très proprement installée au premier étage d'une maison construite à l'européenne.

Bonny est l'un de nos plus vieux chefs de la Côte d'Ivoire et l'un des premiers sur lesquels s'appuya Binger lors de son expédition pacifique dans ces régions. C'est un gros traitant, riche, intelligent, qui fait un commerce considérable; il est dévoué à la France et continue à nous rendre des services.



Sur le bord de la mer, à Jacquville (Côte d'Ivoire).

L'ameublement de la pièce dans laquelle nous déjeunons n'est pas banal : c'est un intérieur de salle

à manger de paquebot. Un superbe buffet en palissandre occupe tout un côté de la salle; sur les étagères, il y a quantité de bibelots de toute espèce; je ne compte pas moins de cinq pendules et de quatre boîtes à musique (!) accrochées aux murs, des portraits de Bonny, de Binger et de Victoria Queen, des glaces rondes aux cadres dorés surmontées de l'aigle impériale aux ailes déployées; au centre de l'appartement, suspendue au plafond, juste au-dessus de la table, une crédence de bord supporte des verres en cristal de toutes les dimensions. Comme tous les chefs noirs, Bonny a réuni dans cette pièce toutes les acquisitions qu'il a pu faire, tous les cadeaux, tous les pots-de-vin qu'il a pu recevoir des Européens; mais il faut reconnaître que, chez lui, il y a beaucoup de propreté et aussi beaucoup plus de goût que chez ses collègues en royauté.

Quand nous avons fini de déjeuner, nous faisons dire à Bonny de venir prendre avec nous un verre de champagne. Il arrive immédiatement avec un de ses fils, qui lui sert d'interprète.

Le roi de Jacquville est un homme d'environ cinquante ans, de taille moyenne, solidement bâti, à l'aspect dur et intelligent.

Nous parlons longuement de Binger, pour lequel il a une profonde vénération; il nous dit combien il a regretté de ne pouvoir aller en France avec son fils il y a quelques années, et combien il serait heureux de revoir Binger. Il me donne, à plusieurs reprises, l'assurance de son attachement à la France et me charge de dire au gouverneur qu'en toutes circonstances on peut compter sur son dévouement absolu. Bonny a une assez grosse influence sur ses administrés; il la doit non seulement au prestige que donne la richesse, mais aussi et surtout à sa grande

générosité. Il y a quelques mois, au moment des fêtes des funérailles d'un de ses fils, il a dépensé plus de vingt mille francs pour gorger de tafia et de gin ses administrés!

Après le déjeuner, nous quittons Bonny pour aller faire visite aux commerçants de Jacquville. Ils ont pavosé le matin en notre honneur; c'est la moindre chose d'aller les remercier.

Ce fut une promenade particulièrement dure que celle qui consista à faire six stations successives dans les trois maisons françaises et les trois maisons anglaises de Jacquville! Tous ces commerçants vivent en très bonne intelligence et réalisent, sur ce point de la côte d'Afrique, la véritable entente cordiale franco-anglaise. Il y a un tennis-club à Jacquville, et tous les Européens en font partie. La veille de mon passage, ces messieurs s'étaient réunis pour fêter Noël; ils avaient vidé pas mal de bouteilles de champagne, et mon arrivée prolongea le Christmas de vingt-quatre heures. Partout il fallut boire, partout il fallut toaster à la France, à l'Angleterre; pendant trois heures nous dûmes déguster tous les crus de notre grand vin français, depuis le Moët jusqu'au Clicquot, en passant par l'extra-dry! Dieu! quelle après-midi! Quel estomac il faut avoir quand on va à Jacquville, n'est-ce pas, mon cher Lalouette?

Cinq kilomètres à faire à pied, c'est excellent après une telle journée. Avons-nous assez bien marché pour aller retrouver le *Diamant*! Il était près de six heures quand nous nous sommes rembarqués. A sept heures nous étions rentrés à Dabou. Et dire que le soir, à dîner, il fallut, pour la huitième fois de la journée, boire de nouveau du champagne! O Moët de la Côte d'Ivoire, nous ne vous oublierons pas de sitôt!

Je ne veux pas terminer ce chapitre sur Jacquville sans appeler l'attention de l'administration sur le grand intérêt qu'il y aurait à relier Jacquville à la lagune par une petite voie Decauville réclamée depuis longtemps par le commerce européen. Ce chemin de fer rendrait des services considérables, il coûterait peu à établir, et contribuerait à développer le commerce sur ce point de la côte.

CHAPITRE XXIII

Les Boubourys. — Les sœurs missionnaires.

Les Boubourys

Dès le lendemain matin nous reprenons la visite des lagunes. Cette fois, le *Diamant* met le cap à l'ouest, dans la direction de Grand-Lahou. Nous longeons les bords merveilleux des baies de Cosserou et de Topa, qui s'enfoncent de plusieurs kilomètres dans l'intérieur.

Cette partie des lagunes est, paraît-il, très peuplée; elle est habitée par les Boubourys, des noirs très indépendants qui ont pour chef suprême le vieux Youssès et se refusent à reconnaître notre autorité malgré tous les moyens employés depuis dix ans pour les soumettre.

Je me souviens qu'en 1897, le gouverneur Mouttet espérait venir à bout de ces sauvages en employant la douceur et la persuasion. En 1898 ils tuaient deux blancs et les mangeaient. En 1899 ils refusaient de recevoir nos agents, et ces dernières années la situation ne s'est point modifiée. Il est cependant impossible que cela continue indéfiniment. Il est inadmissible qu'on ne puisse débarquer sur la lagune à quelques kilomètres de Dabou, au centre de la colonie, sans être exposé à recevoir des coups de fusil; aussi le gouverneur Clozel vient-il de charger M. l'admi-

nistrateur Lamblin de prendre toutes les mesures nécessaires pour arriver à la prompte soumission de ces tribus.

M. Lamblin est un jeune fonctionnaire très énergique, très intelligent; dans les circonstances les plus difficiles, il a toujours montré de grandes qualités de calme et de sang-froid; on est en droit de fonder sur sa mission les plus grandes espérances. Où les autres ont échoué, il doit pouvoir réussir.

Les Boubourys se livrent surtout à la pêche dans les eaux des lagunes; ils font avec l'intérieur le commerce du poisson fumé; le jour où ils comprendront qu'on est décidé à ne pas les laisser pêcher s'ils se refusent à payer l'impôt, s'ils continuent à s'opposer au passage de nos commerçants, il est plus que probable qu'ils reviendront à des sentiments meilleurs et que leur soumission ne se fera pas attendre longtemps.

La pêche dans la lagune est en effet très fructueuse; le poisson s'y trouve en abondance. Je me souviens de la pêche miraculeuse que fit devant nous, avec une cartouche de dynamite, le mécanicien du *Diamant*. Une seule détonation amena à la surface une centaine de livres de poisson! S'ils veulent continuer à exploiter les lagunes, les Boubourys ont donc tout intérêt à vivre avec nous en bonne intelligence; espérons qu'ils finiront par le comprendre!

Nous rentrons dans l'après-midi à Dabou, et, comme nous devons quitter définitivement ce poste le lendemain matin, nous faisons une tournée de visites d'adieux dans le village et allons rendre visite aux religieuses qui dirigent l'école des filles.

L'établissement des Sœurs est situé à proximité de la mission; il y a là quatre religieuses qui donnent l'instruction à quarante ou cinquante fillettes

de dix à quinze ans. J'ai dit précédemment ce qu'il fallait penser de l'œuvre éducatrice des missionnaires de la Côte d'Ivoire, combien est pénible et difficile l'œuvre apostolique qu'ils ont entreprise. Pour les religieuses, la vie est encore plus dure, la femme supportant plus difficilement que l'homme le climat pernicieux de ces pays malsains. Ceux des fonctionnaires qui ont voulu amener leurs femmes ont dû les renvoyer en France après un séjour de quelques mois. En ce moment, il y a seulement six blanches à la Côte d'Ivoire : ce sont les six religieuses de Bassam et de Dabou. Elles sont installées depuis fort peu de temps, et, malgré tout l'effort qu'elles font pour paraître aimables et bien portantes devant leurs visiteurs, on est péniblement impressionné en constatant combien le paludisme les a en peu de temps anémiées.

Si encore ces pauvres Sœurs avaient l'espérance d'obtenir quelque résultat appréciable! Mais, hélas! elles se rendent compte qu'il faudra bien des générations avant que l'éducation de la femme noire puisse servir à quelque chose. Elles forment des fillettes aux travaux du ménage, à la couture; elles leur apprennent un peu de français. A quoi cela servira-t-il, sinon à former des « femmes pour blanc », c'est-à-dire des compagnes pour fonctionnaires, pour commerçants ou pour colons!

Ce n'est point là, évidemment, le but de l'institution, et peut-être serait-il préférable que les Sœurs se cantonnassent, jusqu'à nouvel ordre, dans les œuvres hospitalières. Il y a, là-bas, assez de malades pour qu'elles trouvent à satisfaire leur vocation de dévouement et d'abnégation. Les pauvres Sœurs voudront me pardonner cette boutade, qui n'enlève rien à la profonde émotion que j'ai ressentie en admi-

rant la grande œuvre qu'elles ont entreprise à Dabou. J'ai le devoir de dire toute la vérité.

Nous primes, le soir, au poste, notre dernier repas avec l'administrateur Lamblin, qui rentrait d'une mission dans la région de Tiassalé.

Le menu était parfait; nous avons abattu quelques canards, qui firent un excellent salmis, et les Pères de la mission nous avaient apporté des légumes frais, des radis, des aubergines, qui nous permirent de laisser ce soir-là de côté les boîtes de conserves de Rodet et de Potin.

M. Lamblin, qui administre le cercle depuis déjà longtemps et qui connaît admirablement le pays, dans une conversation très intéressante nous mit au courant des mœurs et des coutumes des habitants des lagunes et en particulier des Alladians, sur lesquels il a publié un rapport très documenté qui a paru dans *les Coutumes indigènes de la Côte d'Ivoire*, par MM. Clozel et Roger Villamur, et dont je crois intéressant de donner quelques extraits.

CHAPITRE XXIV

Coutumes des Alladians

De la famille.

Organisation de la famille. — La famille, qui a pour base l'union par le mariage, comprend l'époux, l'épouse ou les épouses et leurs enfants. Elle offre, à première vue, toutes les apparences de la famille chez les peuples civilisés; mais, en réalité, elle n'est en quelque sorte que momentanément constituée, et disparaît avec le chef de famille sans presque laisser de traces.

En effet, que le père vienne à mourir, les épouses iront rejoindre leurs parents, et les enfants de ces différentes épouses ne se considéreront guère comme liés parce qu'ils sont issus d'un même père.

Qu'une femme vienne à divorcer, elle emmènera ses enfants, et c'est à peine si ceux-ci se souviendront de celui qui a été l'époux de leur mère et leur père.

La paternité ne donne, pour ainsi dire, pas de droit sur l'enfant, et, au sens que donnent les Alladians au nom de parents, l'enfant n'est pas le parent de son père. Le père est bien le chef de la famille ainsi constituée, mais son autorité n'existe presque pas.

La véritable famille, chez les Alladians, est celle qui est créée par les liens du sang. Elle comprend tous les individus de la branche utérine. C'est celle sur laquelle est basée l'organisation sociale de la tribu. Les membres se nomment *étiocos*, et c'est l'aîné de ces *étiocos* qui en est le chef. Ce peut être un homme ou une femme.

Parenté. — Les parents sont les individus de même sang, comme il vient d'être dit.

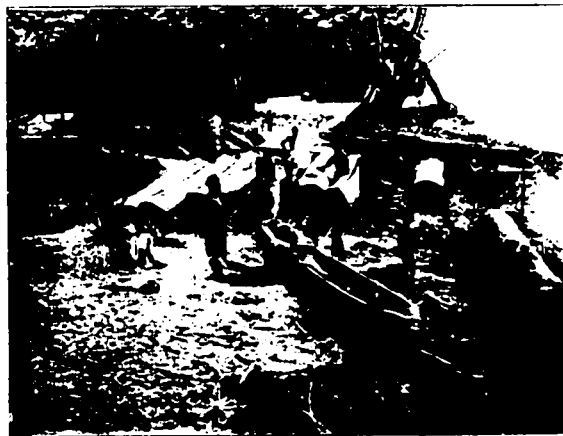
La parenté ne s'établit que par la tige maternelle, sauf

dans un seul cas, celui où un individu épouse une esclave de la famille.

Cette esclave et ses enfants font partie de la famille par le fait du mariage, et les enfants deviennent les *étiocos* du père. Ils peuvent, par conséquent, hériter de lui. Il est à remarquer, cependant, que ces enfants nés d'une esclave passent toujours après les autres.

De l'alliance. — Tous les individus alliés se nomment *amis*.

L'alliance ne crée aucun droit de parenté, et, comme seuls les parents héritent entre eux, les alliés n'ont aucuns droits à l'héritage.



Chantier d'acajou à Moosou (Côte d'Ivoire.)

Elle ne crée aucun droit à la tutelle, sauf dans le cas où il n'y aurait aucun *étioco*; ce cas est excessivement rare.

L'alliance n'a aucun effet au point de vue du mariage; seule la parenté est un empêchement absolu.

L'oncle *étioco* a tous les droits sur le neveu; il peut l'obliger à venir habiter avec lui, et son autorité passe avant celle du père.

À la mort du père, le neveu va généralement habiter chez

son oncle; il ne reste avec la mère que s'il est en très bas âge ou si celle-ci en fait la demande et si l'oncle y consent. À la mort du père la fille reste avec la mère; c'est l'oncle qui en est le tuteur.

En général, pour tous les actes principaux de la vie, l'autorité appartient aux étioscos et n'est donnée aux alliés qu'en l'absence absolue d'étioscos.

Du mariage.

Monogamie, polygamie, polyandrie. — Les Alladians sont polygames, et le nombre de femmes que peut prendre un individu n'est limité que par sa situation de fortune.

La polyandrie n'existe pas légalement.

La condition de la femme reste la même lorsque le mari en épouse plusieurs, sauf pour la première, qui garde la direction de la maison et le pas sur les autres. Cette prérogative existe toujours, excepté dans le cas d'indignité : celle qui en jouit serait alors remplacée par la suivante.

Lorsque le mari veut prendre une nouvelle femme, il fait un cadeau à celles qu'il a déjà et les consulte sur son choix. Si les femmes ne l'approuvent pas, il peut passer outre.

C'est toujours l'homme qui apporte la dot.

Le bien de la femme ne se confond pas avec celui du mari, et réciproquement. Si la femme apporte quelque chose en se mariant, elle en reste propriétaire. Ce que le mari lui a donné lui appartient en propre, et ce n'est qu'en cas de rupture ou de mort du mari qu'elle en doit compte.

La dot proprement dite est la somme de neuf paquets de manilles versée au moment où la fiancée est remise entre les mains du futur.

Personne ne prononce les unions. Elles sont décidées par le conseil des étioscos, et les actes seuls sanctionnent le mariage.

De la filiation.

La filiation ne s'établit que d'une seule manière, par la tige maternelle, sauf dans le cas d'un homme prenant une esclave pour femme. Les enfants qu'il a de cette femme deviennent ses étioscos, ce qui ne se produit dans aucun autre cas.

La filiation est toujours légitime. Que l'enfant soit naturel ou légitime, cela importe peu : il a toujours les mêmes droits à la succession de ses étioscos, c'est-à-dire des parents de sa mère.

Dans tous les actes de la vie courante, le père a la direction de l'enfant; mais, s'il s'agit de choses devant avoir de l'influence sur sa vie entière, l'oncle a le droit d'intervenir, et son avis est suivi de préférence à celui du père.

Le père doit pourvoir aux besoins de ses enfants; en réalité, c'est surtout la mère qui s'en occupe, et c'est d'ailleurs à elle qu'incombent la garde et la surveillance de l'enfant lorsqu'il est en bas âge.

Etant données les conditions dans lesquelles vivent les indigènes, l'enfant n'est une charge que pour sa mère et seulement pendant l'allaitement, qui dure quelquefois plusieurs années et va jusqu'à quatre ou cinq ans. Dès l'âge de cinq ou six ans, l'enfant rend des services, soit en travaillant aux plantations, soit en portant de l'eau, du bois, etc., etc. Pendant tout ce temps, et jusqu'à douze ou treize ans, il reste entièrement nu et ne coûte par conséquent pas un sou d'entretien.

La mère a le droit de corriger son enfant au même titre que le père.

Les enfants ne peuvent être vendus ni par le père ni par la mère ou par les *étiocos*.

Us et coutumes qui touchent aux cérémonies accompagnant les décès.

Dès que le décès est constaté par les membres de la famille, on envoie un messenger en informer les *étiocos* qui sont dans le village, et ils se réunissent. On recherche alors si la mort est naturelle ou non, car elle est souvent attribuée aux sorciers, jeteurs de sorts, ou aux fétiches. Pour cela, on attache ensemble deux longs bambous avec des bandes de tissu, faites en déchirant l'un des vêtements qu'avait le défunt au moment de sa mort. Ces deux bambous, qui représentent le cadavre, sont placés sur la tête de deux individus quelconques qui sont ou sont supposés être sous l'influence du fétiche dès qu'ils les ont touchés.

Un des *étiocos* interpelle alors le cadavre supposé et lui pose des questions sur les causes de sa mort.

Les réponses sont données par les mouvements des hommes qui portent les bambous. Ils marchent en avant lorsque la réponse est affirmative et en arrière lorsqu'elle est négative.

Si la mort est attribuée à un sort, on cherche alors qui l'a jeté et on invite le défunt à montrer la case qu'habite le jeteur de sorts. Les porteurs de bambous, qui pendant toute la cérémonie s'agitent convulsivement, sortent alors

de la case et errent dans le village jusqu'à ce qu'ils aient trouvé celle habitée par celui qui est accusé. Tous les individus qui habitent cette case se présentent successivement devant les bambous, qui par les mouvements en avant ou en arrière désignent le coupable ou déclarent que ce n'est pas celui qui s'est présenté.

Cela fait, on revient à la case du défunt, et on fixe l'heure et les détails de la cérémonie. On informe alors officiellement les femmes, les enfants et tous les proches que l'individu est mort, et les lamentations commencent. On tire aussi des coups de fusil. On désigne ensuite deux messagers qui sont chargés d'aller informer du décès tous les chefs de famille du village et en même temps de les aviser de ce qui a été décidé pour l'enterrement.

Tous les gens de l'endroit viennent faire une visite au mort et se lamentent avec les membres de la famille. A l'heure fixée pour la cérémonie, les amis du mort se rendent à la maison mortuaire en apportant des cadeaux, qui consistent en pagnes, vivres, bœufs, etc., etc., sauf des ignames, du manioc et, en général, les vivres très communs dans le pays. On place le corps sur deux des plus grands pagnes apportés, puis on déchire un morceau de chacun des autres et on couvre le cadavre avec.

Chaque fois qu'on place un morceau de ces pagnes, l'un des membres de la famille prononce le nom de celui qui en a fait cadeau.

On ajoute à cela quelques bijoux, des manilles, etc., etc., puis on relève les deux côtés des deux grands pagnes et on enveloppe le cadavre avec tout ce qui a été disposé sur lui; les pieds restent découverts.

Une natte neuve, dont les bords ont été coupés, sert d'enveloppe par-dessus le tout. On place le cadavre sur la tête de deux hommes qui recommencent la cérémonie faite avec les deux bambous, cérémonie qui consiste à rechercher les causes de la mort.

Cette opération terminée, qu'on ait ou non trouvé le coupable, on procède à la mise en terre. Elle se fait généralement dans la case même ou dans la cour de la maison si c'est un homme riche, ou en dehors du village si c'est un individu de condition moyenne ou pauvre. Le cadavre est placé dans une fosse et recouvert de terre.

Les sacrifices humains qui accompagnaient la cérémonie ont disparu depuis fort longtemps.

On tire des coups de fusil, et la famille et les amis font le tour du village en chantant.

Tous ceux qui ont assisté à l'enterrement vont ensuite se baigner avant de rentrer chez eux.

Le lendemain, les amis et connaissances de la famille apportent des boissons : gin, rhum, etc., etc., aux parents, et on commence à boire et à chanter au son du tam-tam. C'est à ce moment, lorsque la mort est attribuée à un sort, qu'est interrogé celui qui est accusé de l'avoir jeté.

L'individu accusé nie toujours. Il est alors condamné à prendre « le bois rouge ».

Les libations prennent fin vers midi; mais elles recommencent tous les soirs pendant deux semaines environ, excepté cependant les jours où le vin de palme est fétiche.

La première partie des funérailles est ainsi terminée.

Les femmes et les *étiocos* se rasent entièrement la tête après le décès et à la fin des funérailles, c'est-à-dire trois mois ou un an après l'enterrement suivant la qualité du défunt. Pour les notables, on fait aussi une fête trois ou quatre mois après le décès : en ce cas, les femmes et les *étiocos* doivent encore se raser la tête.

Les femmes doivent rester enfermées depuis la mort jusqu'à la fin complète des funérailles; elles ne doivent sortir que si une mort se produit dans le village; elles peuvent alors faire une visite de condoléance avant l'enterrement. Trois mois ou un an après le décès, suivant la qualité du défunt, on fait une dernière fête qui dure deux ou trois jours. A ce moment, les femmes sont remises en liberté, et elles apportent aux *étiocos* un cadeau qui consiste en vivres de toute nature. Les *étiocos* préparent alors un repas auquel on convie tout le village.

La case dans laquelle les femmes ont séjourné est détruite.

Le lendemain on ouvre la succession.

Le deuil consiste surtout à ne pas revêtir les pagnes et bijoux qu'on porte les jours de fête.

De l'esclavage.

L'esclavage volontaire n'existe pas, et l'esclavage pour dettes n'existe pas davantage, car il ne serait pas exact de dire qu'un homme qui reste volontairement à la disposition d'un autre est un esclave même momentané.

En réalité, l'homme est accepté en garantie d'une somme d'argent, d'un prêt, d'une dette, mais il n'est pas pour cela esclave. Il participe, il est vrai, dans la mesure de sa force, au travail qui se fait chez l'individu chez lequel il est en

garantie, et son travail, considéré comme intérêt de l'argent, n'est pas rétribué; mais de là à l'esclavage il y a loin.

L'individu en garantie garde tous les privilèges de l'homme libre, et la seule condition qu'il soit tenu d'observer est la résidence fixe.

Il ne peut s'absenter du village sans l'autorisation de celui chez lequel il est en garantie.

Il est évident que son maître momentané cherchera à tirer de lui le plus de travail possible, mais il aura pour lui des égards qu'il n'aurait pas pour un esclave.

L'individu en garantie d'une somme d'argent est nourri par celui chez lequel il est placé.

Chez les Alladians, comme en général chez les diverses peuplades de la Côte d'Ivoire, on ne trouve pas de domestiques ou de salariés quelconques. Ils sont remplacés par l'esclave. Celui-ci est acquis par son maître, qui a le droit de le revendre, mais qui n'en use que lorsqu'il y est contraint par les circonstances ou par l'inconduite de l'esclave.

L'esclave est loin d'être ce que notre imagination nous le représente en Europe, et la plupart des domestiques ou ouvriers blancs travaillent beaucoup plus et sont moins heureux que l'esclave nègre qui vit sans souci du lendemain et sans préoccupation aucune. Il participe au travail du maître, mais il n'est ni plus ni moins rudoyé qu'un enfant de la maison. Il travaille aux plantations aux jours fixés par la coutume, c'est-à-dire trois ou quatre fois par semaine.

Il arrive souvent que la femme esclave devient l'épouse du maître ou d'un de ses fils. Dans ce cas, si elle se conduit bien, elle fait partie de la famille, puisque ses enfants deviennent les *étiosos* du mari.

Les enfants d'esclaves ne sont pas vendus et font partie de la maison; ils sont plutôt traités comme les clients dans la *gens* romaine que comme des esclaves. Ils peuvent posséder, mais l'héritage appartient de droit au maître. Ce dernier n'use pas toujours de ce droit, et, si l'esclave s'est constitué une famille, il lui laisse souvent l'héritage. Lorsque l'esclave est docile et intelligent, il est toujours bien traité par son maître, qui lui donne alors toute facilité pour se marier, commercer et se faire une vie indépendante.

On cite, à Jacquville, des familles d'esclaves qui sont très riches. Cette richesse appartient, en principe, au maître, mais elle reste toujours entre les mains de l'esclave ou de sa famille. Le maître la considère un peu comme une réserve à laquelle il fera appel en cas de nécessité; c'est, en somme, pour lui un capital que son esclave fait fructi-

fier et dont il se réserve d'user si le besoin s'en ferait sentir, mais dont l'esclave conserve la jouissance.

L'esclave ou ses descendants ne peuvent se marier sans l'autorisation du maître.

En général, l'esclave n'est jamais maltraité, et le maître cherche plutôt à se l'attacher en usant avec lui de bons procédés.

Les conditions dans lesquelles sont placés les esclaves sont ainsi assez bonnes pour que nous ne nous pressions pas trop d'intervenir en leur faveur. Les libérer serait leur rendre un mauvais service.

Libres du jour au lendemain, ils ne pourraient que mourir de faim ou aller supplier leur maître de les reprendre.

Ce serait aussi supprimer du même coup une grande partie de la main-d'œuvre et, par conséquent, retarder le développement déjà si lent de ce pays.

Il n'en serait pas de même si l'esclave était habitué à un travail régulier; il deviendrait alors un précieux auxiliaire pour les industriels et commerçants qui viennent s'établir dans la colonie. Malheureusement, habitué à ne fournir qu'une somme de travail très restreinte et surtout très irrégulière, il se soumet très difficilement aux exigences, cependant très naturelles, des Européens, qui demandent à leur personnel d'être présents du matin au soir.

Les esclaves trouvent que la liberté achetée au prix du travail assidu ne vaut pas la condition d'esclave, dans laquelle on exige beaucoup moins d'eux.

Se presser de faire disparaître l'esclavage serait, en somme, mécontenter à la fois le maître et l'esclave, cela sans profit pour nous. Le seul moyen d'arriver promptement à une solution est de supprimer les grands conquérants africains qui se faisaient les pourvoyeurs des pays environnants. Ainsi, les esclaves qu'on trouve chez les Alladians viennent tous des razzias de Samory. La suppression de ce dernier a plus fait pour la cause antiesclavagiste dans cette contrée que nous ne pourrions faire en dix ans.

Droit criminel.

De l'infraction.

La légitime défense est admise comme circonstance devant amener une atténuation de la peine, mais elle n'est jamais une excuse absolue.

Les principaux actes tombant sous l'application de la loi pénale sont : l'assassinat, le viol, l'incendie, le vol, l'adultère, les coups et blessures, les insultes.

Des peines.

Quel que soit le cas, la peine est laissée à l'appréciation de l'assemblée qui juge l'affaire. Il n'existe ni minimum ni maximum. La peine n'est jamais infamante. Elle est, en général, basée sur l'idée de dédommagement. Les peines corporelles n'existent pas; celles privatives de la liberté,



La lagune devant Grand-Bassam (Côte d'Ivoire).

pas davantage. Les peines en usage sont les peines pécuniaires. Il faut indiquer aussi la peine de mort, qui, si elle n'est jamais appliquée par condamnation régulière, l'est néanmoins au moyen du fétiche. Ainsi, l'individu qui est soumis à l'épreuve du bois rouge est bien souvent condamné à mort sans qu'aucune sentence soit prononcée. Sa mort n'en est pas moins décidée aussi bien que s'il avait été condamné régulièrement.

Juridictions indigènes.

La justice est rendue, suivant les cas, par l'assemblée des notables présidée par le chef, par de simples arbitres choisis par les parties ou par le conseil des étioscos lorsqu'il s'agit d'affaires de famille, successions, divorces, etc., etc.

Lorsque les arbitres, auxquels on a souvent recours en premier lieu, ne peuvent mettre d'accord les deux parties, on a recours à l'assemblée des notables, qui juge en dernier ressort.

Que ce soit le conseil des notables, les arbitres ou le conseil des étioscos qui jugent une affaire, le protocole est toujours le même.

L'assemblée a lieu sur une place du village, presque toujours à l'ombre d'un grand arbre, dans la cour de la maison du chef ou du chef de famille.

Chacune des parties s'y rend, entourée des membres de sa famille et de ses amis, chacun apportant son siège ou le faisant porter par un gamin ou un esclave.

Le premier groupe arrivé s'installe d'un côté de la place. Lorsque le deuxième groupe vient à son tour prendre place, il va d'abord saluer le premier, puis s'installe du côté opposé. Le premier groupe va alors rendre son salut au deuxième. Si dans l'intervalle le chef et les notables sont arrivés, ils ont pris place entre les deux groupes qui représentent les parties; chacun de ceux-ci va les saluer, et leur chef et les notables rendent à leur tour le salut.

Ce n'est qu'après cet échange de politesses que commencent les débats.

C'est le porte-canne du chef qui les dirige au nom de son maître. Lorsque le moment est venu, il invite la partie plaignante à exposer son affaire, puis ensuite la parole est donnée à l'autre partie. En général, le silence est observé. C'est au porte-canne qu'il appartient de le rétablir lorsqu'il est troublé par des interruptions de la partie adverse. S'il y a lieu, l'assemblée demande les explications complémentaires qui lui paraissent nécessaires, écoute les témoins, etc., etc.

L'affaire entendue, les notables et le chef, les arbitres ou le conseil des étioscos se retirent à l'écart pour délibérer et reviennent ensuite prendre leurs places. Le porte-canne rend alors publique la décision du tribunal en indiquant les considérants.

L'arrêt ainsi rendu n'est pas toujours irrévocable; ainsi,

lorsqu'il s'agit de fixer une indemnité, la somme indiquée est presque toujours exagérée; celui qui est condamné demande une diminution. Si la partie adverse n'y consent pas, il arrive souvent que les membres de l'assemblée qui viennent de fixer eux-mêmes cette somme interviennent en faveur du condamné, et la diminution est alors accordée en partie ou en totalité. La peine, qui, comme nous l'avons vu, consiste en une amende, est, en principe, applicable immédiatement, c'est-à-dire que la somme fixée doit être versée devant l'assemblée.

Dans la pratique, cela ne se fait pas toujours. Si la partie qui succombe ne peut payer, elle est seulement tenue de donner des garanties représentant la somme et de fixer une époque pour le remboursement.

La preuve s'établit par l'aveu, par les déclarations des témoins, par l'épreuve du fétiche.

L'aveu est admis comme une preuve suffisante pour établir la culpabilité. Ce n'est que lorsqu'on ne peut obtenir l'aveu qu'on emploie la preuve testimoniale ou l'épreuve du fétiche.

Les témoins jouent un rôle important dans le règlement des affaires indigènes; c'est en effet toujours sur leur déclaration, lorsqu'il n'y a pas aveu, qu'est basée la décision des juges.

Ils sont convoqués par les parties ou à la demande du tribunal; ils sont toujours entendus en audience publique et devant les parties.

Avant de témoigner, ils prêtent serment de la manière que l'exige chacune des parties, mais ils ne sont pas tenus de se soumettre à l'épreuve du fétiche (huile bouillante, poison, etc.). Le même témoin est souvent appelé par les deux parties.

En général, le témoin se fait toujours payer par la partie qui le fait comparaître. Le prix est débattu séance tenante et publiquement. S'il est appelé par les deux parties, chacune d'elles paye la moitié de la somme fixée; le versement est fait immédiatement. Si, au cours d'une audience, la comparution d'un témoin semble nécessaire, on demande un individu de bonne volonté pour aller l'inviter à se rendre au palabre. Ce messager doit être absolument étranger aux parties en cause. Il reçoit, pour son déplacement, une indemnité fixée d'un commun accord entre lui et la partie qui fait comparaître le témoin.

En principe, le témoin ainsi appelé ne doit pas être mis au courant des débats avant sa comparution.

En réalité, il se renseigne toujours et sait parfaitement tout ce qui s'est dit et les questions qu'on lui posera.

Si le témoin appelé habite trop loin pour comparaitre le même jour, l'audience est reportée au jour fixé par l'assemblée.

Lorsque, par suite de l'absence de témoins ou de l'insuffisance des témoignages, on ne peut arriver à prouver un fait, on a recours à l'épreuve du fétiche. C'est généralement pour prouver son innocence ou la bonne foi de ses déclarations que l'accusé s'y soumet. Il le fait souvent spontanément et invoque lui-même l'autorité du fétiche.

L'épreuve du fétiche revêt une infinité de formes. Dans les cas ordinaires, elle consiste simplement à prêter serment sur un objet auquel le possesseur attribue des pouvoirs surnaturels, par exemple de faire mourir ou de rendre tout au moins malade l'individu qui mentirait après avoir juré de dire la vérité.

Dans les cas plus graves, les épreuves les plus employées sont le vomitif, l'huile bouillante, le poison.

On emploie généralement comme vomitif une décoction d'écorce d'arbre ayant les propriétés voulues, mais sans danger pour le patient.

Il s'administre d'une manière assez originale.

Ce ne sont pas les parties en cause qui subissent l'épreuve, c'est un individu quelconque choisi d'un commun accord entre elles.

Celui-ci doit absorber la décoction, et, suivant l'effet produit, on en conclut que l'un ou l'autre des plaideurs a raison ou tort.

C'est, en somme, l'état de l'estomac du patient qui décide dans la circonstance; c'est aussi le bon plaisir de celui qui prépare la décoction et qui, en mettant plus ou moins d'écorce d'arbre, détermine plus ou moins vite la contraction de l'estomac.

Les deux parties, avant de soumettre le patient à l'épreuve, conviennent que l'une ou l'autre aura gain de cause suivant l'effet produit par le vomitif. Ainsi, si le patient ne se trouve pas incommodé par le breuvage fétiche, la partie qui aura opté pour le résultat négatif aura gain de cause.

Un délai est fixé pour la durée de l'épreuve : c'est le temps que l'un des assistants mettra pour se rendre à un point désigné et en revenir. Au moment où le breuvage est absorbé, l'individu chargé de fixer le temps de l'épreuve se mettra en route et se rendra au point indiqué, puis reviendra.

A son retour, le patient aura ou n'aura pas résisté à l'effet du breuvage absorbé; la décision des juges sera basée sur l'effet produit.

L'épreuve de l'huile bouillante n'offre pas plus de garantie que la précédente.

Elle est subie par l'accusé, s'il s'agit de prouver un crime ou un délit; elle est rarement demandée par deux plaideurs ensemble.

Elle consiste à plonger la main dans un récipient plein d'huile bouillante pour en retirer un anneau de fer placé au fond.

Au préalable, le patient s'enduit la main d'un liquide visqueux préparé avec du pourpier écrasé et délayé dans l'eau.

C'est évidemment dans la préparation de ce liquide que se trouve la solution.

Lorsque le patient doit être reconnu non coupable, il est préparé de manière à protéger efficacement la main; dans le cas contraire, le liquide est moins épais et n'isole pas suffisamment la peau qui est brûlée par le contact de l'huile. faite d'avance et prépare donc le liquide en conséquence.

Le féticheur qui fait procéder à l'opération a son opinion. J'ai assisté à plusieurs épreuves de ce genre, et, en observant attentivement, j'ai pu me rendre compte du procédé employé par le féticheur pour donner à l'épreuve toutes les apparences de la sincérité.

Avant de faire subir l'épreuve au patient, le féticheur fait lui-même quelques expériences. Lorsque l'huile est bien chaude, on apporte dans un récipient le liquide préservateur, et, après s'être enduit la main de liquide, il la plonge dans l'huile et retire, sans ressentir la moindre brûlure, le bracelet qui s'y trouve. Il fait même procéder plusieurs assistants à la même opération et ceux-ci ne se brûlent pas plus que lui.

Puis vient le tour du patient. C'est à ce moment qu'il est intéressant d'observer ce qui se produit. S'il doit être reconnu coupable, dans les premières expériences faites par le féticheur lui-même et par les assistants, on aura épuisé le liquide contenu dans le récipient, et il sera nécessaire d'aller en prendre d'autre pour le remplacer. Celui qu'on apportera n'aura pas les mêmes propriétés que celui qui a servi la première fois, et le patient se brûlera. On se gardera bien, dans ce cas, de procéder à de nouvelles expériences qui démontreraient la fourberie du procédé.

Il ne faut pas se hâter de condamner ces pratiques bizar-

res, qui, dans la main d'un féticheur intelligent, habile et consciencieux, ne servent qu'à transformer en preuve réelle les preuves morales qui existaient contre un accusé.

Poison. — L'épreuve du poison (dite aussi du bois rouge) est interdite depuis notre occupation; je me bornerai donc à expliquer rapidement comment elle était pratiquée.

Elle consistait à faire absorber au patient une décoction préparée avec un bois spécial, qui n'était autre chose qu'un poison très violent amenant la mort en quelques heures. Celui qui l'absorbait devait ou la rejeter ou mourir.

L'individu soumis à cette épreuve était au préalable enfermé par les soins du féticheur, pendant 36 ou 48 heures; il ne devait, durant ce temps, prendre aucune nourriture.

Cette précaution avait pour but de neutraliser l'effet des antidotes qu'il pouvait avoir pris.

Le féticheur préparait le poison devant l'assemblée des notables, puis le faisait absorber au patient, qui était ensuite enfermé de nouveau.

Si le poison était rejeté, l'accusé était reconnu innocent et remis en liberté; dans le cas contraire, il mourait, et sa culpabilité se trouvait ainsi démontrée.

Il est évident que, comme dans les épreuves précédentes, l'action de la préparation administrée était soumise à la volonté du féticheur, qui la composait de manière à produire le résultat qu'il voulait obtenir.

Cette épreuve était fréquemment employée, et plus d'un chef a fait ainsi disparaître un individu gênant. La peine de mort n'existant pas dans les coutumes indigènes, on se servait aussi de ce moyen pour se débarrasser d'un criminel, sans avoir à le condamner — ce que le tribunal n'aurait pas fait dans la crainte de s'attirer la haine de la famille.

Les épreuves que je viens d'indiquer étaient subies par toute personne adulte sans distinction de sexe. Refuser de s'y soumettre, pour celui ou celle qui était accusé d'un délit ou d'un crime, équivalait à s'avouer coupable.

On comprendra qu'étant données les conséquences graves de la dernière, notre occupation ait employé tous les moyens de la faire disparaître.

L'épreuve de l'huile bouillante, qui s'emploie de plus en plus rarement, disparaîtra d'ailleurs également dans un avenir très prochain.

Des féticheurs. — Le féticheur, lorsqu'il est intelligent, est le principal auxiliaire de la justice. Nul, mieux que lui,

ne sait ce qui se dit et ce qui se passe, aussi bien dans le village qu'il habite que dans les environs. Il se déplace, du reste, assez fréquemment, intrigue un peu partout, connaît tout le monde et sait toujours où il doit s'adresser pour avoir un renseignement. Son rôle lui facilite singulièrement sa tâche.

Il est, en effet, à la fois, médecin et ministre du culte, et l'exercice de ces fonctions en fait bien vite un observateur habile. Le besoin de voir et de savoir en fait aussi un policier capable de déduire, de faits en apparence sans importance, des indications lui permettant de se faire une opinion sur tout ce qui se passe.

Ses multiples fonctions lui font rapidement connaître le cœur humain et ses faiblesses; et il en tire une expérience qui en fait un indicateur précieux dans le règlement des affaires indigènes. Qu'un vol se commette, c'est à lui qu'on s'adressera pour trouver le coupable, et trois fois sur quatre il obtiendra un résultat.

Ce n'est certainement pas au pouvoir surnaturel qu'il prétend avoir qu'il faut attribuer la facilité avec laquelle il réussit dans ses recherches; c'est à son expérience, à ses observations et à son instinct de policier qu'il la doit.

S'il s'agit de rechercher un criminel, il a bientôt fait de déterminer celui ou ceux qui avaient intérêt à commettre le crime, et ses recherches porteront, sans tarder, sur un groupe d'individus dans lequel il trouvera le coupable. S'il réussit, il se gardera bien de le dénoncer : il serait obligé de se découvrir en indiquant les moyens qui lui servent habituellement. Il attendra que l'assemblée se réunisse pour juger l'affaire et fera en sorte que le coupable soit soumis à l'épreuve du fétiche, épreuve dans laquelle la culpabilité de l'accusé sera démontrée par la manifestation du pouvoir surnaturel, dont le féticheur dit disposer.

Le féticheur habile cherche, en toute circonstance, à faire croire qu'il est l'intermédiaire par lequel se manifeste la puissance divine, ou, tout au moins, il a le pouvoir d'obtenir par ses invocations d'être inspiré par elle.

Cela lui permet de seconder les chefs dont l'autorité est souvent méconnue.

Ainsi, lorsqu'un chef veut prendre une mesure quelconque, donner un ordre sans mettre en cause son autorité, souvent précaire, il fait agir le féticheur. Celui-ci, par ce rôle d'intermédiaire de la puissance divine, rend aussi de grands services aux chefs, qui, étant donné l'état d'anarchie dans lequel vit le pays, ont peu de puissance. La volonté du chef est alors présentée par le féticheur comme

une inspiration divine et acceptée sans discussion. Il en est de même lorsque, dans une affaire très importante, il est nécessaire de prendre une décision : dans la crainte de s'attirer des haines, ou de faire des mécontents, le chef ou les notables ont recours à l'invocation du fétiche, auquel ils font déclarer ce qu'ils veulent.

Réformes.

Au point de vue des réformes à apporter dans la composition des tribunaux indigènes, il ne me paraît pas utile de s'occuper du tribunal composé d'arbitres choisis par les parties, pas plus que de celui qui règle les affaires de famille et qui est composé des éticos, puisque leurs décisions n'ont d'effet qu'autant qu'elles sont acceptées par les parties.



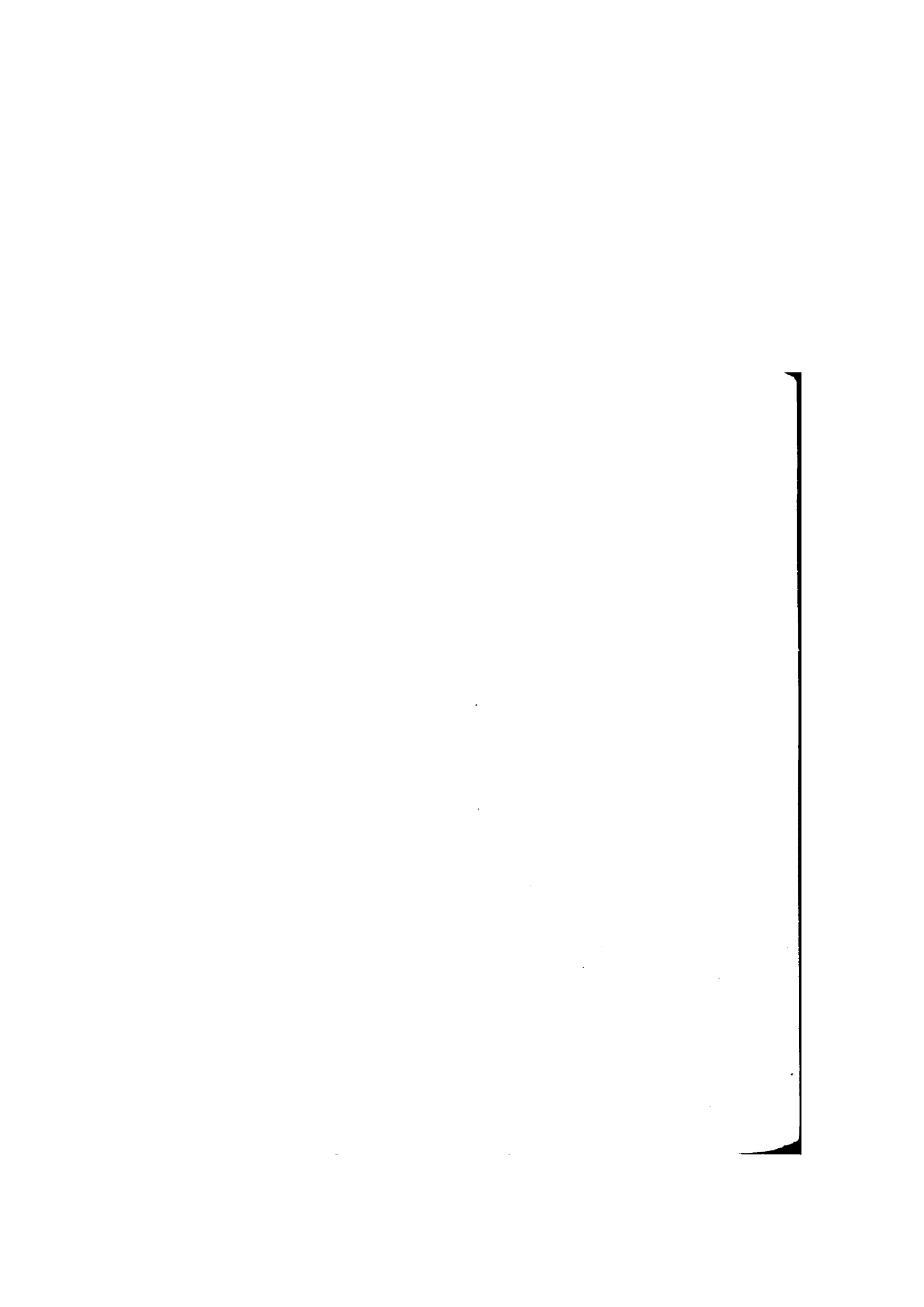
Une place de Grand-Bassam pendant la saison des pluies.

Seul, celui composé des notables est intéressant, puisque sa compétence est illimitée et que ses décisions sont sans appel.

Il est à remarquer que sa composition n'est réglée d'au-

cune manière; si les notables y assistent, c'est de leur plein gré. Ceux qui répondent à l'appel du chef sont, dans bien des cas, intéressés à donner gain de cause à l'une des parties; les indifférents ne se dérangent pas. Il en résulte que, si l'une des parties est plus puissante que l'autre, elle fera venir les notables qui lui sont favorables et disposera ainsi d'une majorité qui lui permettra d'obtenir une décision en sa faveur.

On pourrait, je crois, rendre le jugement moins arbitraire en composant un tribunal de notables, désignés par chaque village en nombre proportionnel à l'importance de la population. Ils seraient nommés pour une période déterminée et se réuniraient à jours fixes sous la présidence du chef. Les affaires seraient jugées sous le contrôle de l'administration. Les notables désignés seraient tenus d'être présents. Ils ne pourraient recevoir de cadeaux. Il serait aussi nécessaire de donner plus d'autorité à ces tribunaux, en mettant à leur disposition les moyens nécessaires pour faire respecter leurs décisions — ce qui leur manque totalement, puisqu'ils ne disposent d'aucune force de police.



CHAPITRE XXV

Les mines d'or de la Côte d'Ivoire

Il est certain que l'or se trouve à peu près partout sur le territoire de la Côte d'Ivoire.

Depuis notre illustre Binger, le conquérant pacifique de cette région, qui écrivait, au retour de son premier voyage : « Je pense qu'il n'existe pas, dans le monde entier, de pays où l'on rencontre autant de poudre d'or et de pépites aux mains des indigènes », tous les explorateurs sont d'accord pour reconnaître la richesse en or de nos possessions de l'Ouest Africain.

De la publication officielle sur l'Exposition universelle de 1900, j'extrais le passage suivant :

La géologie du pays peut se résumer en très peu de mots. On est en présence d'un terrain latéritique, avec sous-sol primaire. La latérite est une sorte de poudingue ferrugineux, résultant de la décomposition du granit sous-jacent. Elle domine dans tout le bassin du Niger et les pays avoisinants. Sa teneur en minerai varie selon les régions. Le fer ne constitue pas la seule richesse métallique de la Côte d'Ivoire. On a aussi découvert un peu d'étain, de cuivre, de plomb argentifère. Mais c'est sur la question de l'or qu'il convient d'insister. La présence du précieux métal est connue depuis longtemps, par ce fait que les naturels ont toujours employé, comme monnaie courante, de petits sacs de poudre d'or. Mais la situation exacte des gisements n'a pu être déterminée que récemment. Les indigènes, seuls propriétaires et exploitants, ne font pas volontiers de confidences en pareille matière. Il a fallu attendre les résultats des explorations. Il y a plusieurs gisements

sur la rive gauche du Comoé, notamment dans l'Indénié, près de Zaranou et d'Assikasso, dans le Bondoukou, près de la ville du même nom. Il s'en rencontre aussi au nord de la lagune de Grand-Bassam. Les hautes vallées du Cavalley et de la Sassandra, les bords du Bandama Rouge passent pour réserver aux prospecteurs des surprises agréables. De ce côté, une mine est exploitée par les indigènes, celle de Kokombo, dans le Baoulé. Cette dernière est même jusqu'à ce jour la plus importante de la colonie. L'or se trouve dans les collines de 150 mètres qui entourent le village. Les indigènes creusent des puits profonds de 25 à 30 mètres, larges d'un mètre, et les réunissent par groupes de sept ou huit, pour former une espèce de cavé où ils travaillent ensuite nuit et jour par équipes alternées. Ils remontent les blocs de quartz à l'aide de lianes, puis les portent au village, où ils les pulvérisent avant de les faire laver par les femmes. L'or en poudre, ou en petites pépites, est évalué à la côte par les noirs, au point de vue monétaire, à 95 francs l'once de 32 grammes. Ils divisent l'once en 16 akés de 6 francs, et l'aké en 12 takons de 50 centimes. L'or qui peut être exploité, c'est-à-dire qui est reçu dans les comptoirs européens en échange de marchandises, puis expédié en France, est loin de représenter la production totale de la colonie. Beaucoup d'akés et de takons s'en vont par le pays des Achantis et le Libéria; beaucoup aussi continuent à circuler dans l'intérieur. Voici toutefois ce qui a pu être exporté du 1^{er} janvier 1890 au 31 décembre 1897 : 1.286 kilog. 399, valant 3.836.845 francs. Moyenne annuelle : 155 kilog. 799, valant 479.605 francs. Les années les meilleures ont été 1896, avec 918.365 francs; puis 1893, avec 656.896 francs; les moins fortes, 1890, avec 208.587 francs, et 1893, avec 217.989 francs.

Depuis 1897, l'exportation est allée en diminuant. Voici les chiffres, extraits du rapport officiel du gouverneur pour 1901 :

ANNÉES.	POUDRE D'OR.	
	POIDS.	VALEUR.
1897.....	159 kil. 700 gr.	495.070 Francs.
1898.....	101 kil. 017 gr.	313.152 —
1899.....	33 kil. 408 gr.	103.564 —
1900.....	8 kil. 078 gr.	25.042 —
1901.....	21 kil. 410 gr.	64.230 —

Il est curieux de remarquer que la diminution de l'exportation de l'or commence en 1898 au moment précis où s'organisent en Europe et dans la colonie des Sociétés minières pour la recherche du précieux métal et pour son exploitation. Les indigènes ont-ils eu peur de voir le blanc venir s'installer chez eux, ont-ils cessé brusquement l'exploitation des terrains d'alluvion, ou bien, ont-ils trouvé du côté du Soudan ou de la Gold-Coast anglaise l'écoulement de la poudre d'or? Je l'ignore, mais ce qui est certain, c'est qu'en 1900 on a exporté seulement la quarantième partie de ce qu'on exportait quatre ans auparavant, en 1896.

Depuis que l'existence des richesses aurifères de la Côte d'Ivoire a été révélée au public, il s'est formé un grand nombre de syndicats, de groupements, de sociétés financières, qui ont demandé et obtenu plus de six cents permis de recherches et plus de cent permis d'exploration.

Beaucoup de ces concessions ont été accordées à des personnes sérieuses, voulant vraiment se livrer, à la Côte d'Ivoire, à la recherche de l'or.

Il en est malheureusement qui ont été attribuées par le gouvernement à des gens qui n'avaient d'autre but que de trafiquer de leurs permis, de vendre, pour quelques billets de mille francs, les droits que leur conférait la signature ministérielle.

Pendant quelque temps, ce fut la course aux permis et le *Journal officiel* de la colonie avait souvent plusieurs colonnes remplies par les insertions de demandes de ce genre. M. Doumergue a mis le holà, et il a bien fait. Il est regrettable seulement qu'il soit arrivé trop tard au ministère des colonies.

La plupart de ces permis sont maintenant groupés

entre les mains d'un certain nombre de Sociétés qui les ont acquis des concessionnaires.

Au moment où j'écris ces lignes, les recherches de ces différentes Sociétés peuvent s'exercer sur près de trois millions d'hectares situés dans les vallées de la Comoë et de la Bandama. Il est inutile de dire qu'avant de quitter la France, pour me rendre à la Côte d'Ivoire, j'avais suivi, avec le plus grand intérêt, le grand mouvement créé autour de cette question des mines d'or.

Mes fonctions de délégué de la colonie m'en faisaient un devoir.

Beaucoup de personnes m'avaient demandé mon opinion personnelle; si ces affaires d'or étaient sérieuses; si l'exploitation des mines donnait de bons résultats; si on pouvait sans crainte y placer de l'argent; toutes questions dont sont assaillis journellement ceux qui, d'une manière officielle, se trouvent mêlés à l'administration d'un pays lointain.

J'avais bien lu les articles dithyrambiques, publiés par certains journaux, qui faisaient à leurs lecteurs des descriptions féeriques de la Côte d'Ivoire, ce nouveau Transvaal français :

De l'or, de l'or partout, dans ces régions, de l'or dans les alluvions vivantes qui forment le lit des fleuves, des rivières, des ruisseaux; de l'or dans les alluvions de la plaine, rajeunies, revivifiées chaque année par les inondations périodiques et qui s'étendent au loin, à perte de vue, sur cet immense pays plat; de l'or dans les alluvions abandonnées et qui dorment au flanc et jusque sur la crête des coteaux; de l'or dans des quartz blancs comme neige, roses ici et là comme des églantines au printemps, ou bien bleuâtres, d'un bleu moutonné de nuit sereine, ou d'un bleu franchement bleu tirant sur le noir, ou bien gris de fumée, ou bien encore d'un noir de jais; de l'or dans des schistes; de l'or dans des conglomérats qui, oxydés près de la surface, très fortement ferrugineuse, présentent une masse

noirâtre, ressemblent de loin à quelque scorie volcanique, aux tons fauves, où les galets roulés, à gangue sombre, jouent des boursouffures et qui sont perforés de mille trous, de minuscules cavernes, par les érosions très violentes et très profondes sous ces climats *honeycombed*, comme disent les Anglais, c'est-à-dire présentant, à force de trous, l'aspect d'un rayon de cire aux alvéoles vidés.

Ces descriptions enchanteuses me laissaient, je l'avoue, quelque peu rêveur; mais je n'osais pas, je n'avais pas le droit de dire, alors, que tout cela était exagéré.

A ceux qui m'interrogeaient, je répondais timidement :

« — Je sais seulement ce que vous savez; qu'il y a de l'or à la Côte d'Ivoire; que des Sociétés se sont formées pour en faire l'exploitation. J'ignore complètement si l'or existe en quantité suffisante pour rémunérer les capitaux employés à sa recherche; si les Sociétés sont sérieuses; si elles sont suffisamment outillées pour mener à bien l'œuvre qu'elles ont entreprise. Venez me voir quand je rentrerai du voyage que je vais faire prochainement. Peut-être pourrai-je, alors, vous donner d'utiles renseignements! »

Maintenant que me voici rentré, que j'ai vu de mes yeux ce qui existait, j'ai le devoir de dire toute ma pensée, sans exagération. Je ne puis que confirmer d'une manière très nette l'opinion exprimée en 1901 par le gouverneur Roberdeau dans son rapport d'ensemble :

Bien que l'or se trouve à peu près partout sur le territoire de la colonie, il semble bien difficile de se prononcer, pour le moment, sur sa richesse minière.

Les études se sont généralement bornées à la recherche des terrains qui semblent offrir les conditions les plus favorables à une exploitation, mais cette exploitation n'a

été commencée nulle part et il serait prématuré de se prononcer sur le rendement par rapport aux frais et, par suite, sur la valeur réelle des gisements.

Toutefois, les prospecteurs les plus dignes de foi sont généralement d'accord pour ce qui concerne les alluvions qui seraient dès maintenant considérés comme n'offrant pas une richesse suffisante pour couvrir les frais d'exploitation.

Il ne faudrait pas cependant étendre cette opinion à tous les terrains alluvionnaires dont certains n'ont pas été prospectés.

En 1902, il n'y avait rien de changé, et le 1^{er} janvier 1903, alors que j'étais à Grand-Bassam, l'exploitation n'était commencée nulle part.

Il y avait des prospecteurs explorant le Sanwi et l'Indenié dans le bassin de la Comoë, mais la situation qui nous est créée par les populations turbulentes du Baoulé rendait difficile à ce moment toute recherche sérieuse dans le bassin de la Bandama.

Telle était, je le répète, le 1^{er} janvier 1903, la situation des mines d'or de la Côte d'Ivoire. Rien de plus, rien de moins.

Quels résultats obtiendront les différentes sociétés qui se sont constituées ? L'avenir nous le dira ; les unes paraissent établies sur des bases sérieuses ; elles ont à la côte un petit nombre d'ingénieurs qui vivent là comme des travailleurs modestes et consciencieux. Elles peuvent inspirer confiance. Il en est d'autres qui, malheureusement, ne se présentent point dans d'aussi bonnes conditions.

L'une d'elles par exemple : *Ivory-Coast*, a maintenant pignon sur rue ; le pavillon anglais bat fièrement au-dessus de l'écusson consulaire placé en réclame sur la façade de son hôtel. Elle possède un état-major considérable, des directeurs, des sous-directeurs, des avocats-conseils à 25.000 francs d'appointements, des

courriers en livrée superbe; elles font autour de ses affaires une réclame inouïe. Et cependant jusqu'à ce jour elle n'a pas sorti de terre une once d'or.

Que si on pousse à fond l'examen de la situation de cette société, on fait des découvertes qui ne manqueront pas d'intéresser les capitalistes français. On va en juger.

IVORY COAST GOLDFIELDS Ltd.

Société constituée à Londres le 11 septembre 1901.

Capital : Liv. st. 350.000 (8.750.000 fr.) divisé en 300.000 actions de liv. st. 1.

Le capital primitif était de liv. st. 250.000; il a été augmenté de liv. st. 100.000 en février 1902 par l'émission de 100.000 actions nouvelles.

Objet : Acquisition et mise en valeur de permis de recherches minières à la Côte d'Ivoire.

La société a constitué trois petites compagnies françaises : société minière de la Côte d'Ivoire, société des mines d'or et placers de Bianco, société des mines d'or de l'Indénié.

Elle a récemment pris des intérêts dans une entreprise minière du sud de l'Afrique.

Concessions : Les rapports officiels indiquent que la Société possède des propriétés à la Côte d'Ivoire représentées par 101 permis, dont 80 de recherches et 21 d'exploration, en tout 1 million d'hectares environ. Mais il y a lieu de faire remarquer que ces chiffres comprennent les concessions de diverses autres sociétés dans le capital desquelles l'Ivory Coast Goldfields a des participations; ces dernières peuvent approximativement représenter la moitié du total des concessions.

Conseil d'administration : MM. M. F. Armstrong (président), R. D. Preston, Rignald Ward, Max Lyon, André Goldschmidt, Raguenaud de Puchesse.

Secrétaire : M. H. J. Barclay.

Siège social : A Londres, 158 Leadenhall Street E. C.

(Les actions de la Société sont cotées à Londres et à Paris (marché en banque). Cours extrêmes cotés en 1902 : à Londres, 104 et 30 francs; à Paris, 82 et 28 francs. Cours d'introduction à Paris, 75 francs.)

Vous avez bien lu — n'est-ce pas? — le paragraphe relatif aux concessions; on y affirme « que la Société possède des propriétés à la Côte d'Ivoire, représentées par 101 permis, dont 80 de recherches et 21 d'exploration en tout *un million d'hectares*, dont Ivory-Coast annonce posséder au moins la moitié, soit *cing cent mille hectares*.

Eh bien, en dehors de l'immeuble que la Compagnie occupe à Grand-Bassam et d'un terrain de quelques centaines de mètres qu'elle vient d'acheter à Bingerville, et où elle fait construire une maison, « l'Ivory Coast Company », ne possède *rien* dans la colonie, ni un seul permis de recherche, ni un seul permis d'exploration.

Cela résulte des documents officiels dont j'ai pu, comme tout le monde, prendre connaissance au siège du gouvernement de la colonie.

Je sais bien que l'Ivory Coast a dans son conseil d'administration des gens qui, personnellement, ont obtenu des permis; mais, pas plus que d'autres permis qu'elle a pu acheter, « l'Ivory-Coast » n'a le droit, en tant que société, de s'en dire propriétaire. Pour en faire état, il serait nécessaire qu'elle eût obtenu l'autorisation du Gouvernement. Or, cette autorisation, elle l'a demandée, *mais elle ne l'a pas obtenue*.

Le décret du 6 juillet 1899, réglant les conditions dans lesquelles seront accordées les permis de recherches et concessions à la Côte d'Ivoire, contient deux articles, 8 et 25, qui sont formels et ainsi conçus :

Art. 8. — Nulle personne, nulle société ne peut entreprendre ou poursuivre en son nom des explorations, des recherches ou une exploration sans être munie d'une autorisation personnelle délivrée par le gouverneur.

Art. 25. — Le permis de recherches peut être cédé à toute

personne ou société munie de l'autorisation prévue à l'article 8 ci-dessus.

La cession donnera lieu à un droit d'enregistrement qui ne pourra dépasser 5 p. 100 du prix de la cession et qui sera perçu conformément aux règles en vigueur dans la colonie.

Or, le 1^{er} janvier 1903, pour aucun permis, l'*Ivory-Coast* ne se trouvait dans les conditions exigées par le décret.

Je précise :

Le 1^{er} mai 1902, l'*Ivory-Coast*, voulant se conformer au décret, fait une demande tendant à obtenir l'autorisation d'entreprendre des recherches sur des concessions qui lui ont été cédées par des tiers.



La mission catholique de Bouaké (Côte d'Ivoire).

Le 4 juin 1902, le gouverneur accuse réception de cette demande, et fait savoir qu'avant d'accorder l'a-

Dabomey.

torisation, la Société ait à lui communiquer ses statuts.

Le 1^{er} janvier 1903, l'Ivory-Coast n'avait pas encore répondu au gouverneur, et n'avait, par conséquent, aucune autorisation d'entreprendre des recherches sur des concessions qui avaient pu lui être cédées par des tiers.

Je n'ai pas ouï dire que, depuis, cette autorisation ait été accordée.

Le « bluff », dans ce cas particulier, m'a paru tellement fort que j'ai cru de mon devoir de bien l'établir afin que cet excellent M. Gogo soit prévenu et y regarde de près avant de donner dans le panneau tendu devant lui.

Mais, je tiens à le répéter, s'il est des Sociétés minières dont il faut se méfier, il en est d'autres qui peuvent inspirer confiance.

Il paraît certain, par exemple, que ces critiques ne sauraient atteindre des Sociétés qui, comme celles de *Kokumbo*, se sont constituées pour exploiter, par les méthodes nouvelles, des gisements aurifères qui se trouvent sur des terrains dont elles ont, en vertu de décisions ministérielles qui datent de 1898, la pleine et entière propriété.

Ces mines de *Kokumbo* sont d'une richesse indiscutable, puisque depuis nombre d'années les indigènes, par des sondages peu profonds ont pu en extraire une grande quantité d'or.

Il y a tout lieu d'espérer que sur ce point de la colonie, une affaire minière bien menée devra donner des résultats sérieux.

Si, dans la plupart des grandes affaires industrielles et financières, se glissent souvent des faiseurs qui exploitent sans merci la crédulité naïve du gros public, il y a aussi, il ne faut pas l'oublier, des gens

sérieux et honnêtes, sachant mener à bien l'œuvre qu'ils ont entreprise, et faisant fructifier les capitaux qu'on leur a confiés.

J'espère, pour l'avenir de la Côte d'Ivoire, que ces derniers seront les plus nombreux. Et je dis à mes concitoyens : Vous pouvez marcher; mais étudiez avec soin les affaires qui vous sont proposées et renseignez-vous sur la moralité et la compétence des gens qui les mènent : *Soyez prudents!*



Vertical line of text on the left side of the page.

Vertical line of text on the right side of the page.

CHAPITRE XXV

Dîner et réception au Gouvernement. — Le 1^{er} janvier à Bingerville. — Retour à Grand-Bassam. — La fièvre jaune. — Départ.

Le 29 décembre, nous rentrions à Bingerville, après nous être livrés sur la lagune à une véritable hécatombe de gibier d'eau : aigles pêcheurs, canards, hérons encombraient le pont du *Diamant*. Cette fois, mon ami Lallouette avait son œil de bon tireur. Les boys et les noirs de l'équipage eurent dans notre chasse de quoi alimenter leur popote pendant la durée des fêtes de la nouvelle année.

En arrivant à Bingerville, nous trouvons une dépêche annonçant l'arrivée pour le lendemain à Grand-Bassam de la *Ville-de-Maceio*, bateau de la Compagnie des Chargeurs-Réunis, à bord duquel se trouvait le gouverneur du Dahomey. Il fut convenu immédiatement avec M. Clozel que nous irions à Grand-Bassam, afin de pouvoir passer quelques heures avec notre ami commun M. Liotard.

Lorsque nous arrivons à Grand-Bassam, le 30, vers onze heures du matin, on nous apprend que le bateau a dû prolonger son escale à Grand-Lahou et qu'il arrivera seulement dans la nuit.

M. Clozel, le capitaine Lallouette et l'administrateur Tellier rentrent à Bingerville et me laissent à Grand-Bassam, où, installé dans la résidence du gou-

verneur — une jolie petite villa bâtie sur le bord de la mer — j'attendrai l'arrivée de la *Ville-de-Maceio*.

Le 31 au matin, le bateau est sur rade et doit faire escale jusqu'à six heures du soir. Je me fais conduire à bord, et, sans grand'peine, je décide le gouverneur Liotard à débarquer pour venir passer quelques heures à Bingerville. Avant midi, nous étions arrivés au gouvernement. Je ramenaï avec moi, en même temps, deux autres passagers rentrant de congé : l'administrateur Nebout, l'un des plus anciens, l'un des meilleurs et des plus dévoués parmi les fonctionnaires de la Côte d'Ivoire, et l'ingénieur chef du service des travaux publics M. Michel, auquel on doit la plupart des grands travaux exécutés dans la colonie et qui a fait sortir Bingerville de terre en quelques mois.

Il y eut au gouvernement un grand déjeuner en l'honneur du gouverneur du Dahomey. M. Clozel fit à son collègue une très cordiale réception, et, à l'heure des toasts, ce ne fut pas sans une émotion profonde que nous entendîmes ces deux bons Français échanger leurs impressions sur l'avenir des colonies qu'ils ont la tâche difficile de gouverner.

Ensemble, ils ont collaboré, au Congo, à l'œuvre de Brazza; c'est sans doute à cela qu'il faut attribuer ces idées communes qu'ils émettent sur la direction à imprimer aux affaires africaines. De la bienveillance, du calme, de la méthode et de l'esprit de suite, telles sont les quatre principes sur lesquels s'appuie leur politique au Dahomey et à la Côte d'Ivoire.

C'est d'hier seulement que notre domination dans ces pays est devenue effective. Cette politique a déjà donné des résultats féconds, et il n'est pas douteux que, grâce à elle, nos jeunes colonies vont entrer rapi-

dement dans la voie du développement économique et du progrès.

Dans l'après-midi du 31 décembre je fis un nouveau voyage à Grand-Bassam pour reconduire à son bord le gouverneur du Dahomey, et le soir j'étais de retour à Bingerville pour finir l'année 1902 au gouvernement.

C'est la coutume, à la Côte d'Ivoire, que, deux fois par an, au 1^{er} janvier et au 14 juillet, le chef de la colonie invite tous les Européens à venir passer la soirée à l'hôtel du gouvernement. La façade est brillamment illuminée avec des lanternes vénitiennes; les spahis, en grande tenue, sont échelonnés de chaque côté de l'escalier d'honneur, et, vers dix heures, tous les blancs présents à Bingerville se trouvent groupés autour du représentant de la France. Tout le monde est gai; tous paraissent oublier pour un temps les misères de la vie coloniale pour ne penser qu'à la joie de se trouver réunis. Combien y en aura-t-il, parmi tous les souhaits de bonheur faits ce soir-là, qui pourront se réaliser? Combien des soixante Français qui étaient présents verront se terminer cette année 1903? Vienne demain une épidémie comme celle de ces dernières années, et la plupart de ces hommes, jeunes, ardents, vigoureux, seront fauchés en quelques semaines, en quelques jours. Cet avenir n'est pas rose. Mais tous ces braves gens s'en inquiètent peu; ils aiment leur métier, ils se plaisent dans la brousse, ils ont le sentiment très haut placé de leur responsabilité, peu leur importe ce qui pourra arriver : n'est-ce pas pour la France qu'ils travaillent?

Quand sonne minuit, le gouverneur porte à ses collaborateurs un toast auquel il veut bien m'associer, et c'est de tout cœur qu'à mon tour je lève mon verre à ces vaillants pionniers de notre civilisation.

La réception ne prend fin qu'à l'aurore; il fait grand jour quand les derniers invités quittent le gouvernement. On entend au loin le tam-tam du village noir, et c'est au son de cette musique, aussi simple que peu harmonieuse, que nous regagnons nos appartements.

La journée du 1^{er} janvier à Bingerville ne manqua point d'intérêt, non parce que, tout comme à Paris, nous assistâmes au défilé ininterrompu de tous ceux qui, à un titre quelconque, croyaient avoir droit à des étrennes, mais parce que, pendant toute la journée, le village noir fut en liesse et qu'il nous fut donné d'assister à une fête toute locale et sans préparation officielle.

Dans la petite rue d'Adjamé (c'est le nom du village noir de Bingerville), il n'y a pas moins de cinq orchestres : les jeunes gens, les femmes et les enfants font tam-tam, sans cesser un seul instant de danser depuis le matin jusqu'au milieu de la nuit, ce pendant que les vieux du village se partagent en une infinité de morceaux un petit bœuf dont le gouverneur leur a fait cadeau et que, dans toutes les cases, on prépare le « foutou », plat national composé d'huile de palme, de piments, de tomates et de poisson fumé.

Les noirs « civilisés », c'est-à-dire les Sénégalais de la milice, les employés de l'imprimerie, de la poste et des travaux publics, les boys des fonctionnaires ont mis leurs habits de fête; la plupart sont vêtus à l'européenne avec des complets qui leur ont été expédiés de Paris, en colis postal, par une maison de confections. Ils seraient grotesques si on les voyait en France dans ces tenues étriquées, mais, à la Côte d'Ivoire, ils donnent le ton de l'élégance. Il faut voir avec quelle prétention ils prennent des poses ridicules lorsque, donnant le bras à une femme, ils s'a-

vancent en s'éventant avec un petit mouchoir de soie! Leurs chapeaux de paille tiennent à peine sur le sommet de leur tête. Habités à marcher pieds nus, ils ont l'air horriblement gênés dans leurs souliers jaunes, à quatre francs cinquante. Les jours ordinaires, drapés à l'antique dans leurs pagnes multicolores, ils ont vraiment grand air; pourquoi diable éprouvent-ils le besoin, dès qu'ils ont quelques sous d'économie, de se déguiser en Français?



Le chef Assouin et ses femmes. — Noosou (Côte d'Ivoire).

(La femme assise à la gauche d'Assouin étant dans son jour fétiche, a la figure barbouillée de blanc.)

Les femmes, elles aussi, se sont affublées de toilettes fantastiques : robes de soie et de velours de toutes les couleurs, madras en soie brochée autour de la tête, bijoux d'or au cou, aux bras et aux oreilles. Ces dames de l'aristocratie marchent pieds

nus, nonchalamment appuyées sur le bras de leur cavalier, et le tout-Bingerville des premières se livre à une danse échevelée autour d'un orchestre composé d'une grosse caisse, d'un tambour, d'une petite flûte et d'un cymbalier. Il faut voir avec quelle énergie la grosse caisse marque les trois temps d'une sorte de polka! Ce bruit du tam-tam vous poursuit toute la journée et toute la nuit; on le conserve dans l'oreille longtemps après l'avoir entendu.

Les autres noirs, les « sauvages », ceux qui n'étaient pas encore de singer l'Européen, font tam-tam dans une cour très étroite où sont empilées trois ou quatre cents personnes. C'est à peine s'il y a place pour les danseurs. L'orchestre se compose de cornes d'ivoire, de tambourins et de cymbales. Les danseuses sont à peu près nues; elles ont, pour tout vêtement, une ceinture autour de la taille, des amulettes aux bras et autour du cou, et, quand l'une d'elles vient d'ébaucher un pas qui a l'heur de plaire à l'assistance, c'est à qui, parmi les jeunes gens présents, lui jettera des parfums sur le corps ou à qui arrivera premier pour lui mettre dans la bouche une pièce de monnaie.

Il y avait là une jeune fille de treize à quatorze ans, jolie et fort bien faite, qui eut un succès considérable : son corps ruisselait sous les flacons d'eau de Cologne; on lui mit, devant nous, successivement, dans la bouche, plus de dix francs de menue monnaie! Vieux et jeunes, blancs et noirs, tous, y compris mon ami Lallouette, se pâmaient en la voyant danser. Et, pendant tout le temps que dure le tam-tam, le vin de palme, le gin et le tafia coulent à flots. Le soir, tout ce monde est ivre, la fête finit, à quatre heures du matin, faute de danseurs.

Le lendemain, nous dûmes quitter définitivement

Bingerville pour aller passer à Grand-Bassam les trois dernières journées de mon séjour dans la colonie, emportant du temps passé chez notre aimable hôte, M. Clozel, le meilleur souvenir, ravis de l'accueil si gracieux que nous firent les habitants de Bingerville.

Avant d'arriver à Bassam, nous nous arrêtrâmes quelques instants à Moossou, grand village situé à trois kilomètres de Bassam et habité par des commerçants noirs et par des pêcheurs.

Les missionnaires ont à Moossou une assez belle installation; leur école est fréquentée par une cinquantaine d'élèves, et ils ont une briqueterie qui fournit chaque mois plusieurs milliers de briques à nos commerçants. L'établissement est placé sous la direction d'un de mes compatriotes et amis, le Père Bailleul, le type parfait du missionnaire africain. C'est lui qui sert de mécanicien et de pilote à un joli petit bateau à vapeur qu'il a ramené de France il y a quelques mois et avec lequel les Pères assurent, par la lagune, le service des différents postes où ils ont établi des missions.

Le roi de Moossou est un petit vieillard qui répond au nom de Cadieu; quand il connaît mon arrivée, il vient me saluer et m'invite à aller chez lui. Il tient beaucoup à ce que j'accepte son invitation, car il a pour concurrent un roi *in partibus* qui répond au nom d'Assouin avec lequel ses relations sont plutôt tendues, et il craint que je n'aille chez Assouin au lieu d'aller chez lui.

Je mets tout le monde d'accord en allant chez les deux monarques, en vidant chez Cadieu une coupe de champagne et en prenant un verre d'absinthe chez Assouin.

Les installations de ces deux chefs se ressemblent;

elles sont aussi mal tenues l'une que l'autre; elles se composent d'une série de paillottes bâties autour d'une grande cour centrale, au fond de laquelle se trouve la salle des palabres où se rend la justice, où se règlent les litiges et les discussions. Assouin et Cadieu ont mis tous les deux leur nouveau képi de chef — noir brodé d'or — qui a remplacé la casquette de livrée à galon d'or dont on les avait affublés autrefois. Ils me reconduisent à bord du *Diamant* et m'annoncent qu'ils viendront le lendemain à Grand-Bassam me rendre visite. On lève l'ancre, et quelques minutes après nous sommes installés à la résidence de Grand-Bassam, que le gouverneur a bien voulu mettre gracieusement à notre disposition.

Nous restons là quarante-huit heures en compagnie du capitaine Lambert et du lieutenant Nodé-Langlois, deux officiers très distingués, qui viennent de passer deux ans dans le Baoulé et qui rentrent en France en même temps que nous.

Grand-Bassam — La fièvre jaune

Je profite de ces deux journées pour faire visite aux Européens de Grand-Bassam, m'enquérir de leurs désirs et connaître leurs besoins.

Au cours de ces dernières années, Grand-Bassam a été dévasté par la fièvre jaune; en moins d'un an, de 1902 à 1903, le fléau y a fait de nombreuses victimes.

Sur une population moyenne de soixante-dix à quatre-vingts blancs, il n'y a pas eu moins de quarante-huit cas suivis de quarante-deux décès.

Aussi dans toutes les maisons que je visite, chez les fonctionnaires comme chez les commerçants, me

parle-t-on de la fièvre jaune et des mesures qu'il y a à prendre pour en empêcher le retour. C'est, à vrai dire, le seul sujet de conversation.

L'origine de l'épidémie de 1902 est restée incertaine, aussi a-t-on incriminé tour à tour : des pagnes ou étoffes importés de la colonie anglaise voisine (Golot-Coast), des effets contaminés provenant du Sénégal, des travaux de défoncements pratiqués en divers points, l'exhumation de cadavres d'individus morts de fièvre jaune au cours d'épidémies antérieures, etc. (1).

Parmi toutes ces hypothèses, une seule paraît reposer sur des bases sérieuses et semble de nature à expliquer d'une manière satisfaisante la genèse de l'épidémie; les détails qui suivent, qui ont été donnés par M. le docteur Rousselot Benaud, chef du service de santé de la colonie à cette époque, permettront de juger de sa valeur.

Lors de l'épidémie de 1899, des cas de fièvre jaune ont été traités dans presque tous les immeubles de Bassam; dans certains d'entre eux il s'est produit des décès, entre autres dans la maison X... où, du 12 au 20 mai 1899, six personnes furent atteintes de fièvre jaune; cinq d'entre elles succombèrent. A côté de cet immeuble se trouve un marigot d'eau saumâtre, distant de la mer de 90 mètres, d'une profondeur moyenne de 2 mètres qui n'assèche jamais, bien que diminuant d'étendue suivant les saisons et l'état de la barre dont les volutes arrivent parfois jusqu'à lui, après avoir franchi la dune.

Or il est bien avéré que, pendant la maladie des six personnes frappées par l'épidémie, on jetait dans

(1) *La fièvre jaune à Grand-Bassam en 1902*, par le docteur Rousselot Benaud, médecin-major de 1^{re} classe des troupes coloniales.

ce marigot toutes les déjections, ainsi que les linges et les objets divers souillés par ces malades.

Depuis longtemps, mais surtout depuis la dernière épidémie de 1899, les autorités médicales et le comité d'hygiène avaient demandé le comblement de ce marigot qui paraissait dangereux pour la santé publique. Ce travail, décidé en principe, avait toujours été remis à une date ultérieure.

En juillet 1902, l'agent principal de la maison X... , propriétaire du marigot et de l'immeuble situé dans son voisinage immédiat, se décida à exécuter les travaux de comblement qui, commencés le 1^{er} juillet, furent terminés le 24.

Le marigot était assez poissonneux; aussi les indigènes avaient-ils l'habitude d'y pêcher à des époques assez éloignées. Au cours des travaux, la partie immergée se rétrécissant de plus en plus, le poisson se trouva réuni dans un espace relativement restreint; les noirs (hommes, femmes et enfants), ne voulant pas laisser échapper une si bonne aubaine, reprirent la pêche et tendirent à plusieurs reprises leurs filets en pataugeant dans la vase, qu'ils rejetaient en abondance sur les bords où elle se desséchait promptement au soleil.

Et M. le docteur Rousselot conclut que la vase rejetée sur les bords a pu donner lieu, en se desséchant, à la production de poussières qui ont servi de véhicule à la contagion, que cette hypothèse est la seule qui puisse expliquer d'une façon rationnelle l'explosion subite de la fièvre jaune à Grand-Bassam.

Il ne m'appartient pas de contredire ni même de discuter les conclusions du rapport du praticien très distingué qui dirigea avec tant de zèle et de dévouement les services sanitaires de la Côte d'Ivoire pendant l'épidémie de 1902, mais j'estime avec beaucoup

d'habitants de la colonie que, s'il est dangereux de remuer les terres, il est non moins dangereux de ne pas isoler complètement la population européenne des cases infectes habitées par les noirs, qu'il est dangereux de laisser transformer la lagune en un cloaque infect dans lequel on jette tous les immondices et toutes les ordures de la ville et qu'il est déplorable qu'on n'ait pas encore pris les mesures nécessaires pour approvisionner en eau potable la population européenne de Grand-Bassam, aujourd'hui réduite à boire une eau de puits contaminée.

Il n'existe, d'autre part, à Grand-Bassam, ni hôpital ni maison d'isolement; l'ancien hôtel du gouvernement, transformé en ambulance, au mois de janvier dernier, ne possédait pas un seul lit! Le personnel hospitalier est manifestement insuffisant; malgré tout son dévouement, il ne peut suffire à la tâche.

Il y a là une situation dont la gravité ne saurait échapper à ceux qui ont la lourde responsabilité du pouvoir.

Si on ne peut supprimer la fièvre jaune, du moins doit-on employer tous les moyens pour chercher à en atténuer les effets. Immédiatement et sans engager de très grosses dépenses, je crois qu'il serait possible :

1° D'ordonner l'organisation de l'ambulance et l'aménagement d'un pavillon d'isolement;

2° D'ouvrir au gouverneur de la Côte d'Ivoire les crédits nécessaires pour achever le comblement de tous les marigots, et pour établir sur la lagune deux ou trois appointements permettant de jeter les ordures au large;

3° D'envoyer, le plus tôt possible, un chaland-citerne permettant d'approvisionner en eau potable la population européenne.

Ces trois mesures peuvent être prises immédiatement; il y a sur place un gouverneur jeune, actif, énergique, qui saura en assurer la rapide exécution. Elles sont simples, pratiques, ne coûteront pas des centaines de mille francs et seront comme l'amorce des grands travaux d'assainissement prévus au programme de la colonie.

Hésiter serait criminel. Quoi qu'il arrive dans l'avenir, même si le centre commercial de la colonie venait à être déplacé, par sa situation géographique à l'embouchure de la Comoë et sur le bord de la grande lagune, *Bassam sera toujours Bassam* et restera un point commercial important de la côte d'Afrique. Ce centre, il faut l'assainir et l'améliorer : dans les circonstances présentes c'est un devoir qui s'impose.

Le 11 du mois de mai 1903, au cours d'une conférence de médecins anglais et étrangers réunis à l'Institut de médecine tropicale de Liverpool, le professeur Ravel, de Philadelphie fit la déclaration suivante :

« Il y a peu de temps encore, des gens d'affaires étaient portés à se moquer de l'homme qui passait ses jours et ses nuits l'œil sur la lentille d'un microscope, se disputant avec les débris d'un moustique ou d'un insecte quelconque. Qu'ils considèrent aujourd'hui les bienfaits inestimables que les patientes recherches de Ross, en Angleterre, de Reed, en Amérique, ont répandu sur l'humanité. Grâce à la science, la Havane, pendant des siècles la terre d'élection de la fièvre jaune, a été assainie. *Depuis deux ans, il n'y a pas eu à la Havane un seul cas de fièvre jaune.* »

Puis le professeur Ravel expliqua que les énergiques mesures prises à la Havane n'eurent pas seu-

lement pour effet de sauver tant de vies humaines, mais qu'elles ont encore ramené la richesse dans un port qui, par suite des quarantaines imposées à ses provenances, était presque toujours séparé du monde entier.

Il termina en assurant que les mêmes heureux résultats seront acquis sur toute l'étendue de l'île de Cuba et dans le Centre-Amérique.

Pourquoi ne pourrait-on pas faire à Grand-Bassam ce que les Américains sont arrivés à faire à la Havane?

Pourquoi n'organiserait-on pas chez nous comme à Cuba la chasse aux moustiques, puisqu'il paraît démontré que c'est par la piqûre de cet insecte que se transmet le germe de la fièvre jaune?

MM. Blanchard et Dyé, dans le *Bulletin de la Société de biologie*, ont publié une note très intéressante sur les moustiques à la Côte d'Ivoire. Voici leur conclusion :

« Il nous a semblé nécessaire d'attirer d'une façon pressante l'attention des pouvoirs publics sur les enseignements que comporte la constatation de l'abondance des *Stegomyia* à la Côte d'Ivoire : à Grand-Bassam, en particulier, la fièvre jaune tend à devenir endémique, menaçant ainsi à tout moment d'une nouvelle épidémie nos colonies voisines, Sénégal, Guinée, Dahomey; or, la ville de Grand-Bassam est toujours insalubre, elle n'a encore ni hôpital, ni maison d'isolement. Nous obéissons donc à un devoir impérieux en poussant un cri d'alarme; le moustique qui inocule la fièvre jaune abonde dans la colonie; il constitue un danger permanent; c'est aller d'un cœur léger au-devant des plus terribles responsabilités que de ne pas prendre d'urgence toutes les

mesures de protection que commande une aussi redoutable situation. »

On ne saurait mieux dire, nul plus que moi ne désire que ce cri d'alarme soit entendu.

Il y va non seulement de l'existence de Grand-Bassam, mais de l'avenir de la Côte d'Ivoire et de notre empire Ouest africain tout entier.

La *Ville-de-Maranaho* arrive sur rade dans la nuit du 3 au 4 janvier. Dès le matin, le capitaine Renaud, commandant du bateau qui nous amena sur la côte d'Afrique et va nous ramener en France, descend à terre et vient nous faire visite. Inutile de dire avec



le capitaine Renaud, commandant *La Ville de Maranaho*.

quelle joie nous serrâmes les mains de cet excellent commandant, combien nous fûmes heureux de le retrouver après six semaines de séparation. En avous-

nous dit des paroles, en avons-nous raconté des histoires, ce matin-là!

A midi nous étions à bord, et dans l'après-midi le bateau levait l'ancre, saluant du canon cette Côte d'Ivoire si belle à visiter, si intéressante à suivre dans son développement économique, et à laquelle mon plus ardent désir est de pouvoir rendre en dévouement tout ce que par trois fois déjà elle a bien voulu me donner en confiance!

Vertical line on the left side of the page.

Vertical line on the right side of the page, with a small horizontal tick mark at the top.

CHAPITRE XXVI

Le retour. — Impressions sur le Congo, l'Oubanghi, le Gabon et le Chari.

La traversée du retour fut excellente, il y avait à bord un grand nombre d'officiers et de fonctionnaires rentrant en France, après un séjour au Chari ou au Congo, tous en excellente santé, ne paraissant pas trop se ressentir du dur métier qu'ils venaient de mener pendant deux ans dans ces régions équatoriales.

C'est le commandant Tétard, de l'infanterie coloniale, « le conquérant du Kanem », comme l'appelle avec une emphatique conviction son second, le brave capitaine Paraire, qui, parmi les officiers du bord, est le plus élevé en grade. Il ramène avec lui le capitaine Thomasset, qui fit, en 1898, avec le commandant Houdaille, l'étude du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, l'un des plus brillants et des plus distingués parmi les officiers du génie qui se sont voués à la vie coloniale.

Il y a encore là un jeune enseigne de vaisseau, M. d'Huart, qui depuis quatre années n'est point rentré en France; après un séjour de deux ans au Sénégal, il est allé, pendant deux autres années, commander la flottille du Tchad. Malgré ce long séjour, le cancrelas colonial ne l'a pas atteint, et c'est très dignement que, parmi les marsouins et les marins

du commerce, il représente, à bord du *Maranaho*, le grand corps des officiers de vaisseau.

Le lieutenant Salaün, l'administrateur Gaboriaud, quelques jeunes fonctionnaires et des commerçants congolais complètent le personnel passager, au milieu duquel, pendant toute la traversée, ne cessent de régner le meilleur esprit et la plus grande gaieté.

Les escales sont les mêmes au retour qu'à l'aller. Nous y revoyons les mêmes choses intéressantes et y retrouvons les mêmes figures amies. Inutile de dire que, chaque jour, c'est sur le Congo, l'Oubanghi et le Chari que roulent principalement les conversations. On a beaucoup dit, mais encore très peu écrit sur ces régions à peine connues; aussi m'a-t-il paru intéressant d'ajouter à ce volume, qui traite de choses africaines, les impressions personnelles que j'ai recueillies auprès de mes compagnons de voyage. Je les livre au public sans commentaires; elles ne manqueront pas d'intéresser tous ceux qui suivent le développement de l'action française sur le continent noir.

Congo, Oubanghi et Gabon

Le Congo français, qui s'allonge le long du Congo et de l'Oubanghi, sur près de 2.500 kilomètres de longueur, est constitué par un ensemble de régions sensiblement homogènes, tant par la nature de leurs productions que par leur articulation fluviale et l'absence de toute difficulté orographique. C'est le pays de l'ivoire, du caoutchouc et de la gutta; c'est un climat très malsain, en raison de la constante humidité et de l'absence de tout endroit salubre où l'Européen puisse se remettre et reprendre des forces;

c'est un pays dont l'ensemble de la population est encore réduit à la plus primitive sauvagerie, où se pratique couramment l'anthropophagie, où la question de main-d'œuvre rencontre le maximum de difficultés.

Le commerce de l'ivoire, qui, dès le début, permit des bénéfices considérables, eut une influence néfaste sur l'avenir de la colonie en développant d'une façon exagérée les qualités de débrouillage, d'initiative, des premiers commerçants aux dépens de l'esprit de méthode, de patience, indispensable quand il y a à vaincre autant de difficultés.

Au début, quand notre occupation se bornait à quelques points de la côte, on eut affaire à des races belliqueuses, mais intelligentes et commerçantes, comme les Pahouins, voire même les Bakougos, qui, formant rideau entre les blancs et les groupes de l'intérieur, facilitaient des échanges dont ils retiraient de sérieux bénéfices.

La marche en avant nous les aliéna et nous mit en rapport avec des populations, aussi primitives que possible, végétant misérablement dans des régions à demi inondées, dénuées de sel, insuffisamment alimentées en bananes, obligées en quelque sorte de recourir au cannibalisme pour satisfaire les exigences de leur estomac.

Il fallut gagner le Haut-Oubanghi pour retrouver des races qui, tout en partageant bien des vices de leurs congénères du Congo et du Bas-Oubanghi, eussent les signes d'une mentalité moins bestiale, d'une adaptation possible à une existence supérieure. Dans ces régions, le manioc, le mil ont d'ailleurs déjà remplacé la banane; l'éléphant, le bœuf sauvage et surtout le poisson, assurent aux populations une alimentation plus réconfortante.

Il semble donc que des sources de l'Oubanghi aux régions du Gabon, une poussée concentrique de races conquérantes a refoulé dans les marécages malsains de la forêt équatoriale les autochtones, nègres primitifs, dont le nombre tend à décroître progressivement, en raison des conditions déplorables dans lesquelles ils vivent. Or, précisément, ce sont ces régions humides et malsaines où l'on rencontre le caoutchouc en abondance, et il est aisé de se rendre compte des difficultés colossales que rencontrent nos administrateurs et nos commerçants lorsqu'ils veulent amener ces primitifs à commercer et à travailler: pourquoi se donner du mal quand on n'a aucun désir à satisfaire, quand on n'éprouve aucun besoin?

Il y a quelques années, un mouvement considérable se produisit en France pour la mise en valeur de ces régions. Le succès ne couronna pas cet effort financier, et maintenant la plupart des concessions sont en faillite. Pour se rendre compte des causes de cet échec, avant d'accuser le système des grandes concessions ou l'administration de la colonie, il est intéressant de voir si l'opération a été menée, par nos commerçants, avec la prudence et la méthode nécessaires.

Tout d'abord c'est le découpage sur la carte des diverses concessions. On paraît oublier que la prospection du pays n'est pas faite, que les rivières ne sont pas toujours navigable et même, dans ces pays à faible relief, ne sont parfois que de simples expansions de ruisselets insignifiants. La question de la main-d'œuvre n'est même pas envisagée. Bref, chaque Société veut, avant tout, avoir son morceau, son petit royaume au Congo.

Puis, c'est l'engagement d'un personnel européen beaucoup trop nombreux pour le rendement probable

de début, et insuffisamment préparé à la tâche qui va lui incomber. C'est un amalgame de jeunes gens, pleins d'enthousiasme et d'inexpérience, et d'anciens coloniaux, vicillis dans les explorations, mais nullement dressés aux affaires et à leur direction.

L'esprit de particularisme, caractéristique du Français, amène chaque Société à l'achat d'un outillage coûteux, de qualité inférieure, hors de proportion avec les services qu'il doit rendre. Alors que deux ou trois bateaux suffiraient à écouler les premiers stocks de marchandises achetées aux indigènes et qu'une installation économique de réparation suffirait, chaque Société a ses bateaux et ses chantiers.



L'avant de La Ville de Maranhão.

Le personnel auxiliaire sénégalais, indispensable dans un pays où l'Européen, constamment épuisé, ne peut fournir qu'un travail de très faible rendement, est recruté à la hâte et sans soin. Son utilisation est, d'ailleurs, incomprise; ce sont des maçons,

des charpentiers que l'on choisit pour installer des factoreries, des logements pour les blancs, tandis qu'il faudrait des *dioulas*, des traitants noirs, habitués à fréquenter l'indigène, à entrer en pourparlers avec lui avec l'aide d'une petite pacotille, à le rassurer, à l'amener insensiblement à l'idée de jouir de son gain, et du fruit de son travail.

On connaît mal les indigènes avec lesquels on va entrer en contact, on ignore leur misère, ce que peuvent être leurs besoins. On s'embarrasse de marchandises qui ne leur conviennent pas, et l'on manque de ce qui pourrait les attirer; du sel et de la viande ont souvent plus d'effet, sur des gens qui ont faim, que de la verroterie ou des étoffes.

Placés dans des conditions aussi désavantageuses, lancés en plein inconnu, sans intermédiaires, avec des naturels défiants, parfois hostiles, les agents européens avaient suffisamment de peine à assurer leur propre existence; ils ne pouvaient songer à fournir des dividendes aux actionnaires. Il leur fallait construire des cases, obtenir des vivres, et les mille difficultés de la vie journalière se compliquaient de l'insalubrité du climat, des impossibilités du ravitaillement, du manque de communications.

En dépit des insuccès économiques, une œuvre très utile de reconnaissances s'accomplissait cependant. L'intérieur des concessions était parcouru en tous sens, des renseignements très intéressants, qu'il eût été indispensable de connaître avant de se lancer en pleine aventure, étaient rapportés. Tous concordèrent, en général, sur l'abondance du caoutchouc et sur la difficulté de l'obtenir. En remontant vers l'intérieur, le contact avait été pris avec des populations plus denses, plus intelligentes, avec lesquelles il y avait lieu d'espérer des transactions prochaines.

Certaines rivières à bassin largement découpé n'étaient seulement pas de faibles ruisseaux, d'autres à l'état de formation présentaient de vastes tourbières où la circulation n'était même pas possible. Bref, après trois ans de dépenses et d'efforts, l'avis général était qu'on s'y était mal pris et que c'était à recommencer.

De ce résumé rapide, il semble résulter qu'il y a lieu tout d'abord d'incriminer le manque de méthode qui a présidé à l'œuvre entreprise. On s'est laissé entraîner à la recherche facile de l'ivoire, qui tend à disparaître, et l'on a négligé l'étude économique de l'exploitation du caoutchouc, plus difficile et moins rémunératrice, mais aussi plus durable.

Il semble également que, sans entrer dans la discussion du régime des concessions tel que ce régime a été appliqué au Congo français, de gros inconvénients apparaissent. Et, d'abord, la multiplicité des concessions qui a mis certaines sociétés dans l'obligation d'engager des dépenses considérables pour des zones inexploitées ou, tout au moins exploitables seulement dans un avenir très éloigné. Cet émiettement du pays entre les sociétés à droits étendus entraîne souvent de grosses difficultés, car telle rivière qui appartient à une société rivale peut être appelée à rendre les plus grands services, comme voie d'écoulement à une autre société et, d'un autre côté, le passage de matières d'exportation dans une exploitation voisine, peut être une cause de graves conflits. Les indigènes, à peine fixés au sol, n'hésitent pas à abandonner leurs villages s'ils se sentent tant soit peu molestés, voire même par simple caprice, et leur exode d'une concession à l'autre est aussi facile pour eux que défavorable pour les concessionnaires. La multiplicité des concessions entraîne aussi la multi-

plicité des agents européens, augmente le ravitaillement, nécessite un énorme matériel, dans un pays où toute importation est grevée de frais de transports fabuleux. Enfin, il semble également que l'Etat n'a pas tenu ses engagements vis-à-vis des sociétés concessionnaires qui payaient en somme fort cher le droit d'être protégées : la sécurité n'était pas assurée, l'indigène n'ayant jamais payé d'impôt ni reconnu aucune autorité, sentant derrière lui la forêt où aucun blanc n'avait jamais mis les pieds, se sentait très fort vis-à-vis du blanc nouvellement débarqué et ne se donnait pas la peine de dissimuler vis-à-vis de lui sa défiance naturelle.

Il paraît donc résulter, de cet ensemble d'inconvénients, que la multiplicité des concessions fût une faute dans un pays aussi peu avancé, aussi peu préparé que l'était le Congo français. Deux ou trois sociétés se le partageant eussent pu en tirer profit, car elles auraient exploité ce qui était exploitable, préparé le reste, proportionné l'effort financier au résultat probable. En dehors de certains procédés particuliers, les Belges n'ont pas agi autrement et toutes leurs sociétés aux noms les plus divers sont syndiquées, ont leur outillage en commun, et, loin de se faire concurrence, se prêtent un mutuel appui. On peut même dire que l'administration et la milice ne sont qu'une branche de ce vaste syndicat. Au point de vue humanitaire, les inconvénients d'une pareille entente ont eu suffisamment d'éches pour qu'il ne soit plus utile d'y revenir. Au point de vue économique, la conséquence de ce système est une exploitation intensive qui peut, à un moment donné, tarir les sources les plus abondantes.

Sans copier servilement ce qui se passe de l'autre côté du Pool, il y a lieu de bien se rendre compte

des causes qui ont amené la grande prospérité du Congo belge et d'en faire son profit.

La création de deux ou trois grandes sociétés qui se partageraient l'exploitation du Congo semble donc la solution la plus convenable à la situation actuelle. Ces sociétés bénéficieraient de l'expérience tentée par celles qui les ont précédées, elles obtiendraient, à bas prix, un matériel qui a coûté fort cher au début à cause de la concurrence, elles sauraient dans quelles directions il y a lieu de tenter la pénétration, et ne risqueraient plus d'éparpiller inutilement leurs efforts.

Le Gabon resterait, en revanche, ouvert à l'initiative particulière, le commerce y serait entièrement libre.

Les raisons qui légitiment les monopoles à l'intérieur du Congo ne s'appliquent plus, en effet, à l'état des pays côtiers : si les difficultés de toutes sortes et les risques que l'on court dans les pays neufs exigent une garantie représentée par l'octroi de certains privilèges, puisque l'Etat ne peut satisfaire aux premières avances, le Gabon, au contraire, avec ses ressources immédiates tant en bois qu'en caoutchouc, avec les promesses considérables d'un sous-sol riche en minerais, avec ses facilités d'écoulement à la côte, que la création d'un chemin de fer décuplerait, le Gabon est le pays de la concurrence entièrement libre.

Il faudrait seulement qu'on ne se contentât pas d'une sorte de protectorat vague, à l'abri duquel les indigènes, les Pahouins surtout, se considèrent comme indépendants. La sécurité est indispensable au développement de toute colonie; il est évident qu'elle ne règne pas dans celle-là. Une série de travaux poussés méthodiquement, un réseau de routes enveloppant progressivement les pays rebelles, les dé-

coupant en une série de tranches de surveillance facile, puis la création d'un chemin de fer, sans idée préconçue, mais à rendement immédiat, que l'on pousserait dans la suite soit sur Brazzaville, soit sur la Sangha, suivant la ligne la plus rémunératrice. Telle est l'ensemble de mesures qui feraient du Gabon une des possessions les plus prospères de notre domaine colonial.

Il semble que le but de cette ligne de chemin de fer ne doive pas être de faire concurrence à celui du Congo belge, du moins dans son principe. Cela amènerait d'ailleurs une guerre de tarifs préjudiciable à l'avenir économique des deux colonies. Il s'agit d'un chemin de fer d'exploitation, dirigé par conséquent non vers des centres géographiques mais vers des centres commerciaux ou industriels, en raison de la densité de la population, des ressources du sol et sous-sol. Dans la suite, cette voie économique pourra rendre au point de vue politique des services considérables, contribuer puissamment à la civilisation de ces pays; on ne saurait oublier, en effet, les admirables résultats de la ligne du Cayor : les incorrigibles détresseurs de route et pillards Yoloffs et Serères sont devenus d'honnêtes cultivateurs d'arachides; cette région que l'on considérait comme désertique, grâce à l'intelligente initiative des Européens, produit de 12 à 15 millions d'arachides, la moitié du mouvement économique du Sénégal. Or, les productions du Gabon sont de qualité beaucoup plus relevée, la culture de la vanille et du cacao réussit fort bien dans les plantations des alentours de Libreville. Le jour où l'intérieur sera réellement ouvert, nul doute qu'elles ne viennent augmenter considérablement la liste des exportations. En tout cas, les bois et le caoutchouc, les minerais de cui-

vre plus tard, assureront à un chemin de fer, convenablement conçu, un fret suffisant et rémunérateur.

Pour ce qui est du Congo proprement dit, nous avons vu que le régime des grandes concessions paraissait le mieux approprié. Il est évident que les sociétés profitant de l'expérience acquise réduiront leurs frais au strict minimum, surtout pendant la période du début. Le personnel européen sera choisi avec soin et présentera les meilleures garanties, il sera le plus restreint possible, largement aidé par des auxiliaires Sénégalais, habitués au commerce. Ce sont ces auxiliaires qui seront chargés d'amener les transactions, de fréquenter les indigènes, de les allécher à l'aide d'une pacotille, de développer en eux la notion du mieux qui leur fait aujourd'hui défaut.

C'est aussi bien œuvre d'éducateur et civilisateur qu'œuvre de traitant qu'on leur demandera de remplir. N'y aurait-il pas, dans ces conditions, avantage à reprendre l'œuvre de Faidherbe, à islamiser ces populations? N'est-il pas de constatation générale que là où a pénétré l'influence musulmane nos rapports commerciaux sont beaucoup plus faciles, ainsi qu'il appert de notre action dans les sultanats du Haut-Oubanghi?

A ceux que le péril musulman peut inquiéter, il y a lieu de faire remarquer que la mentalité du pur nègre est très éloignée de toute métaphysique; l'enthousiasme religieux n'ébranlera pas de longtemps les cerveaux de gens essentiellement matériels, préoccupés de vivre, sans atavisme intellectuel. Il est d'observation que, partout où l'on a eu des difficultés avec les musulmans, c'était avec des gens de sang sémite, jusques et y compris les Toucouleurs. L'oriental est sujet aux rêveries, le noir pense le moins

possible; l'oriental est plutôt taciturne, le noir prolixe et bavard. Bref, ce sont des tempéraments aussi différents que possible. Enfin, la fidélité à la France de ses soldats noirs islamisés, pseudo-musulmans en réalité, n'a plus besoin d'être démontrée, elle s'est affirmée récemment encore dans les affaires du Kanem et il a été loisible de constater que les auxiliaires du Madhi étaient des Tripolitains, des Touaregs, des Orientaux. Au milieu de ces troubles, la population noire est restée indifférente, la question religieuse ne l'a nullement émue, seules les conséquences de la lutte, du vainqueur ou du vaincu, lui causaient une anxiété fort légitime.

L'avantage de l'islam en ce qui touche les populations du Congo est sa dissémination facile et rapide. Son code d'hygiène et de morale est à la portée de cerveaux les plus simples, ses prescriptions s'accommodent aisément avec les coutumes des peuplades plus ou moins primitives; ses effets de relèvement social et moral, en écartant nettement la similitude d'existence du noir et de l'Européen, constituent une garantie précieuse de conservation d'une race trop neuve brusquement en contact avec une race trop vieille. Une fusion trop complète pourrait avoir de désastreuses conséquences, dont la plus grave serait la disparition de la race ou du moins un surcroît d'activité de dégénérescence.

Le noir islamisé a conscience de lui-même, il apprécie l'Européen qui lui fournit les éléments de son bien-être et il reconnaît les bienfaits de la justice et de la paix. Il est parfaitement capable de reconnaissance et d'attachement pour le pays dont il comprend chaque jour davantage l'influence bienfaisante. L'abstention de liqueurs fortes, la démarcation bien nette entre sa vie de famille et sa vie d'affaires, celle-là

en dehors de tout contact avec le blanc, celle-ci en communauté avec lui, assurent non seulement la conservation de la race, mais aussi sa multiplication. Le musulman est prolifique et c'est la meilleure garantie de succès lorsqu'il s'agit de faire œuvre colonisatrice dans des pays où l'habitant est si rare.

Chari. — Pays du Tchad

La colonie française qui formait l'ancien territoire des pays et protectorats du Tchad, devenue aujourd'hui, sous le nom de Chari, une annexe administrative du Congo, n'est point une région homogène, à caractère nettement défini, dont l'avenir économique puisse être envisagé sans avoir recours à de nombreuses hypothèses.



Un campement de marins sur les bords du Chari.

Allongée du sud vers le nord, sur 7 à 8 degrés de latitude, cette possession française participe du Congo à son origine pour se perdre dans les sables du Sahara, en traversant des régions tropicales, à caractéristique soudanaise.

En fait, elle tend à se séparer en deux blocs économiques, constitués l'un par les pays équatoriaux, l'autre par les pays tropicaux des rives du Tchad.

Malgré la ligne de communication intérieure du Chari, cette démarcation est très nette et ne peut échapper à personne : tout y contribue d'ailleurs, la nature du sol et ses produits, les races des habitants et leurs mœurs. Au sud les pays de caoutchouc et des païens sauvages, au nord les pays des conquérants musulmans, chasseurs d'esclaves.

Autour du Tchad sont groupés une série d'Etats musulmans, Bornou, Baguirmi, Kanem, Ouadaï, qui, quelles que soient les phases par lesquelles ils ont passé, ont un caractère commun : ce sont des étapes des races sémitiques ou lybiennes, venant de l'est et refoulant devant elle le nègre primitif. Gagnées à l'islam, ces populations ont créé de véritables marches frontières à la limite des pays païens, où elles pouvaient, sans trop de difficultés, razzier les esclaves nécessaires au commerce des caravanes de Tripoli.

En dépit des guerres intestines qui marquent à chaque page l'histoire politique de ces divers Etats, un mouvement d'échanges très actif convergeait vers Tripoli, mouvement qui avait considérablement augmenté depuis une cinquantaine d'années et avait amené dans certains de ces Etats, en particulier dans le Bornou, toutes les manifestations d'une richesse réelle et d'une civilisation avancée. L'augmentation du trafic intérieur a du reste coïncidé avec la sup-

pression de la traite par mer. C'est à Tripoli que tout l'Orient s'adressait pour avoir ses plus beaux esclaves noirs, ses meilleurs eunuques. Les caravanes apportaient, en échange, des armes à feu, de belles étoffes, du sucre, du thé, tout ce que les échelles du Levant peuvent offrir à l'avidité des Orientaux, jusqu'à de vieilles armures de fer, débris d'un autre âge. Dans ces conditions, l'activité générale de la population était bien plus portée sur les moyens de se procurer des captifs que sur ceux de demander au sol la possibilité de satisfaire ses goûts de luxe et de vanité. Aussi, les industries locales sont-elles demeurées sensiblement stationnaires, l'art de travailler le fer est très inférieur à ce que l'on rencontre chez des peuples bien plus sauvages, le tabac n'a jamais dépassé la consommation locale, le coton n'est employé que pour fabriquer de grossiers tissus, seules les plumes d'autruche, l'ivoire et les peaux de filali constituaient le fret de retour des chameaux, dont les charges s'étaient dispersées sur les marchés de Dikoa-Kouka-Massenya.

L'occupation française de ces pays, suivie de celle des autres puissances européennes, va bouleverser leur vie économique, en portant un coup mortel au commerce des caravanes par la suppression de la traite des esclaves. Peut-être ne faut-il pas chercher d'autre cause à l'appui singulier que les Tripolitains prêtent au Madhi-Senoussi dans sa lutte contre les Français au Kanem? L'ivoire de plus en plus rare, les plumes d'autruche insuffisamment industrialisées, les peaux préparées ou filalis ne constituent pas un fret suffisamment rémunérateur des dangers et des pertes de toutes sortes qui guettent le commerce des caravanes dans la traversée du Sahara. C'est la fail-

lite. Obligés de chercher ailleurs les moyens de retrouver leur ancienne prospérité, les habitants s'adonneront à la culture du sol, ou perfectionneront leur industrie locale de l'élevage de l'autruche et de la préparation des cuirs. De toute façon, obligés de s'orienter vers une voie nouvelle, ils choisiront la plus facile et la plus courte, celle de la Bénoué : dix jours de marche séparent Dikoa de Yo'a, à travers un pays peuplé, couvert de nombreux troupeaux, où une route carrossable peut être tracée en peu de temps et sans difficultés. A partir de Yola, c'est la navigation en vapeur jusqu'à la mer, c'est-à-dire le système de transports le plus économique que l'on puisse souhaiter. En tout, un seul transbordement à Yola.

Si l'on compare cette voie à celle du Chari-Congo, aucun doute ne peut subsister que la seule artère commerciale des pays du Tchad est celle de la Bénoué-Yola-Dikoa.

Le Chari n'est, en effet, navigable que pendant quatre mois de l'année pour les vapeurs; encore son cours supérieur, le Gribingui, est-il obstrué par des rapides peu commodes et gêné par des coudes brusques et étroits. Ensuite, c'est la traversée de la ligne de faite des bassins du Congo-Chari, dans un pays où les bêtes de somme ne peuvent vivre, où la population est aussi misérable et aussi rare qu'on puisse se l'imaginer, puis les rapides de l'Oubanghi, la descente du Congo, enfin le chemin de fer belge qui achève de grever d'un taux fabuleux la marchandise, qui a résisté à tant de manipulations et d'avatars divers. La comparaison ne saurait donc être soutenue entre ces deux voies de pénétration, le commerce n'hésitera pas et remontera la Bénoué pour gagner les pays du Tchad.

Dans l'ensemble de ces pays, la France possède ceux à l'est du Chari : ce sont les moins avancés, les moins peuplés.

Dans le Bas-Chari, l'œuvre française s'exercera dans la région la plus défavorable, la plus éloignée de la vraie voie commerciale de la Bénoué, et les efforts qu'elle tentera pour la mise en valeur de ce pays semblent devoir être appelés à profiter à ses voisins anglais et allemands. Dikoa est, en effet, le grand centre économique de la partie sud du Tchad, en raison de sa population, de sa proximité de Yola ; c'est là que se rendront les indigènes pour échanger les produits de leur pays contre les objets venus d'Europe et qui leur manquent. Cette attraction est fatale et il est impossible de l'empêcher.

Le Bas-Chari peut être appelé, en revanche, à jouer un rôle important dans le développement du Congo. C'est sa meilleure raison d'être. Le Bas-Chari est le pays du bœuf et du sel, fabriqué avec la cendre de caffaris-soyata. Or, le Congo en manque complètement et il faut y voir une des causes de la difficulté d'acclimatement des Européens et de l'état précaire dans lequel croupissent les indigènes, tant au point de vue physique que moral. Le meilleur remède contre le cannibalisme est la viande de bœuf. Une nourriture saine et abondante augmentera la capacité musculaire de ces races primitives, développera en elle une certaine mentalité par la notion de besoins à satisfaire, de bien-être à acquérir.

Le goût du travail en sera la conséquence naturelle et la difficulté de la main-d'œuvre qui paralyse le Congo y trouvera peut-être sa solution.

Un courant d'échanges s'établissant entre ces deux pays ne manquera pas d'être rémunérateur pour ceux qui l'entreprendront, puisqu'il se transformera, en

fin de compte, en ivoire ou en caoutchouc. Chacun y trouvera son avantage, d'autant plus que le café du Haut-Oubanghi pourra lutter dans la région musulmane avec celui importé par la Bénoué et offrir un élément de transaction de plus.

Sans offrir par lui-même des débouchés à l'expansion économique française, le Bas-Chari ne constitue pas une quantité négligeable. Ses rapports avec le Congo peuvent contribuer efficacement à la mise en valeur de celui-ci et le courant d'échanges qui en résultera, être très profitable à l'œuvre générale entreprise en Afrique.

Le Haut-Chari se rattache nettement à la région équatoriale, tant par son climat que par la nature de ses produits et de ses habitants. C'est un pays à caoutchouc et à ivoire, mais, en raison de son élévation en latitude, la qualité du caoutchouc est quelque peu inférieure. C'est également un pays qui a souffert considérablement des razzias des chasseurs d'esclaves. De véritables déserts se sont créés dans ces parages, les journées de marche se succèdent sans que l'on rencontre d'êtres humains, et ceux qui subsistent, sans cesse traqués et pourchassés, arrivent au degré le plus voisin de l'animal. La prévoyance n'existe pas et la notion d'une récolte suffisante pour manger toute l'année a disparu, si elle a jamais existé. Les enfants sont rares ainsi que les vieillards, bref, tous les signes d'une disparition prochaine caractérisent le Mougia, race primitive de ces contrées.

Un tel pays a évidemment besoin de se refaire; il lui faut la paix et la sécurité et si quelque ressort caché sommeille chez l'indigène, une période de relèvement succèdera à la dépression actuelle. Ce n'est pas encourageant pour les grandes entreprises, d'au-

tant plus que le portage est indispensable et qu'on ne trouve pas de porteurs.

L'ivoire encore assez abondant, un peu de caoutchouc, peuvent permettre un chiffre d'affaires modeste en attendant des temps meilleurs. Au fur et à mesure que les populations se seront ressaisies, il sera possible d'augmenter l'effort, mais là plus qu'ailleurs, prudence et patience sont indispensables.

Une telle situation suffit à elle seule pour condamner une entreprise qui aurait pour but de remplacer le portage par un chemin de fer. C'est une idée très belle au point de vue philanthropique, mais une affaire déplorable économiquement parlant. Ce chemin de fer ne supprimera pas le transport sur la voie ferrée belge, les manipulations de Brazzaville et de Bangui, la circulation précaire sur le Chari, il ne pourrait jamais concurrencer pour les pays du Tchad la voie si simple de la Bénoué et Yola-Dikoa.

A un autre point de vue, son action locale sur les pays traversés serait nulle, en raison de la rareté de la population, de son inaptitude présente à toute transformation. Les quelques tonnes d'ivoire et de caoutchouc transportées ne compenseraient jamais les difficultés et le prix des transports de matériel.

Réduire le portage en utilisant la voie anglo-allemande dans la plus large mesure et attendre que l'impulsion vienne de l'arrière, telle est, présentement, la seule solution pratique.

Ce serait folie que de croire à la prospérité économique d'une région quand d'immenses étendues en arrière sont inexploitées.

Le Haut-Chari subira le contrecoup de la poussée qui doit commencer logiquement par le Congo; le branle doit venir de la côte : c'est la seule façon d'exiler toute nouvelle surprise décevante.

Le Congo outillé, débarrassé de la servitude belge. entraînera dans son mouvement les régions qui doivent évoluer dans son orbite : le Haut-Chari en sera et justifiera à cette époque la création d'une voie ferrée.

Ces impressions sur nos colonies du Gabon, du Congo, de l'Oubanghi et du Chari sont celles de tous ceux avec lesquels il m'a été donné de m'entretenir pendant mon voyage de retour. Officiers, fonctionnaires, agents commerciaux, tous sont d'accord pour déclarer que nous sommes mal engagés, et qu'il faut remédier au plus vite à une situation que les maladresses du gouvernement général de M. Grodet n'ont fait que compliquer. Je les livre sans insister davantage aux méditations de nos gouvernants.



FIN

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER.

Avant-propos. — Vue d'ensemble. — La traversée.

	Pages.
Avant-propos.	7
Vue d'ensemble.	8
La traversée.	11

CHAPITRE II.

Ténériffe. — Dakar.

Ténériffe.	17
Dakar.	19

CHAPITRE III.

Conakry.	23
------------------	----

CHAPITRE IV.

Bereby. — Les Kroumen. — Grand-Bassam.

Bereby.	33
Les Kroumen.	34
Grand-Bassam.	36

CHAPITRE V.

*Cotonou. — La barre. — Le wharf. — Les lagunes. — Porto-Novo.
— L'arrivé. — Le gouvernement. — M. Kiki.*

Cotonou.	39
Porto-Novo.	48

CHAPITRE VI.

*Porto-Novo. — La vie européenne. — Les marchés.
Les écoles.*

Porto-Novo.	53
Les écoles.	59

CHAPITRE VII.

La justice au Dahomey.	65
--------------------------------	----

	Pages.
CHAPITRE VIII.	
La banlieue de Porto-Novo	71
CHAPITRE IX.	
<i>Adjarra. — La lagunc. — Adjon.</i>	
Adjarra	75
La lagune	76
Le roi Adjon	77
CHAPITRE X.	
Une visite au roi Toffa	81
CHAPITRE XI.	
<i>Voyage à l'intérieur. — Cotonou. — Ouidah.</i>	
Voyage à l'intérieur	87
De Cotonou à Ouidah	90
CHAPITRE XII.	
Le chemin de fer du Dahomey	95
Transport du ciment	101
Campement des indigènes	105
CHAPITRE XIII.	
De Ouidah à Allada	117
CHAPITRE XIV.	
<i>D'Allada à Toffo. — Kinta. — Abomey.</i>	
D'Allada à Toffo	127
Kinta	131
CHAPITRE XV.	
<i>Abomey. — La mission Moll. — Un tam-tam.</i>	
Abomey	135
La mission Moll	136
Un tam-tam	138
CHAPITRE XVI.	
<i>Abomey à Zagnanado et Sagon. — Retour à Porto-Novo.</i>	
Départ d'Abomey	149
Zagnanado	151
L'Ouémé	156

TABLE DES MATIÈRES 267

CHAPITRE XVII.

Du Dahomey à la Côte-d'Ivoire.

De Cotonou à Grand-Bassam.	Pages. 165
------------------------------------	---------------

CHAPITRE XVIII.

Bingerville.	169
----------------------	-----

CHAPITRE XIX.

La baie d'Abidjean. — Le futur port. — Petit-Bassam.

La baie d'Abidjean.	175
-----------------------------	-----

CHAPITRE XX.

Dabou. — La lagune. — Le fort. — La mission.

Dabou.	181
----------------	-----

CHAPITRE XXI.

Jacquerville. — Le roi Bonny.	189
---------------------------------------	-----

CHAPITRE XXII.

Les Boubourys. — Les sœurs missionnaires.

Les Boubourys.	195
------------------------	-----

CHAPITRE XXIII.

Coutumes des Alladians.	199
De la famille.	199
Du mariage.	201
De la filiation.	201
Us et coutumes qui touchent aux cérémonies accompa-	
gnant les décès.	203
De l'esclavage.	204
Droit criminel. — De l'infraction.	206
Des peines.	207
Juridictions indigènes.	208
Réformes.	214

CHAPITRE XXIV.

Les mines d'or de la Côte d'Ivoire.	217
---	-----

CHAPITRE XXV.

	Pages.
Dîner et réception au Gouvernement. — Le 1 ^{er} janvier à Binger-ville. — Retour à Grand-Bassam. — La fièvre jaune. — Départ.	220
Grand-Bassam. — La fièvre jaune.	236

CHAPITRE XXVI.

Le retour. — Impressions sur le Congo, l'Oubanghi, le Gabon et le Chari.	245
Congo, Oubanghi et Gabon.	246
Chari. — Pays du Tchad.	257



