Abidjean 1899
Les prémices d'une ville

par Jean-Jacques Fadeuilhe *

Nota

La ville portuaire située dans la baie d'Abidjean a été baptisée initialement Bingerville, en hommage à Gustave Binger, dans l'idée que cette ville deviendrait la capitale de la Côte d'Ivoire. Lorsque la décision fut prise de transférer la capitale administrative sur le plateau d'Adjamé à 15 km d'Abidjean, le nom de Bingerville fut attribué à cette ville nouvelle par un arrêté du 26 décembre 1900 pris après accord ministériel du 23 novembre :

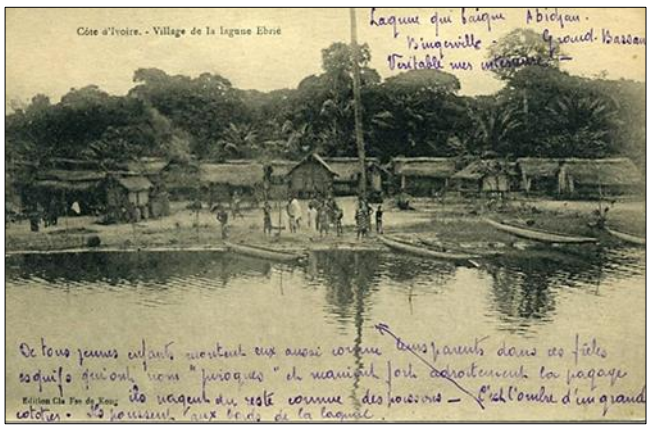
Article premier. — À compter du 1er janvier 1901 la ville d'Adjamé, où a été transféré le nouveau chef-lieu de la colonie, prendra le nom de Bingerville.

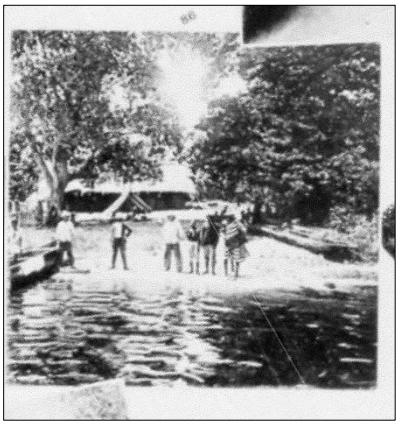
Art. 2. — Le port d'Abidjean, pour lequel ce nom avait été choisi, conservera son ancienne dénomination.

Bref rappel historique

En 1893 la France crée administrativement la colonie de Côte d'Ivoire et en fixe le chef-lieu à Grand-Bassam. Évidemment le développement de voies de pénétration se pose. Les fleuves ou rivières rejoignant la côte n'étant navigables que sur de faibles distances (la Bia jusqu'à Aboisso, la Comoé jusqu'à Alépé, le Bandama jusqu'à Broubrou, etc.), il est décidé de développer un réseau de pistes caravanières praticables en toutes saisons (parfois sur le tracé des anciennes pistes commerciales de la kola, du sel ou de l'or) et le long desquelles on pose des lignes télégraphiques. Mais très vite la création d'un chemin de fer est évoquée[1].

Dès les débuts de la présence française le site qui prendra par la suite le nom d'Abidjean, puis d'Abidjan, est identifié comme potentiellement intéressant pour y créer un centre permettant de faciliter les échanges commerciaux. À cette époque-là on ne parle encore ni d'en faire une capitale, ni d'y installer la tête de ligne du chemin de fer[2]. La connaissance du site est encore relativement imprécise. Bien sûr les noms des villages et l'importance de leur population et de leurs activités économiques sont connus : Locodjo au bord de la baie du Banco, Anoumabo sur la lagune (entre les deux ponts actuels), Cocody sur la baie du même nom à l'emplacement du stade Houphouët-Boigny, Adjamé Santey au cœur du quartier actuel d'Adjamé et enfin Agban au nord. Mais la cartographie est encore très sommaire.





À gauche :
Village de la lagune Ebrié
Carte postale
Compagnie Française de Kong (coll. JJF).

Au centre :
Débarcadère à Abidjean – 1899
Photo mission Houdaille.

***** jj.fadeuilhe@wanadoo.fr

[1] Si les premières voitures automobiles circulèrent de manière significative en Europe et aux États-Unis dès le début du XXe siècle ce n'est véritablement qu'après la 1re Guerre mondiale qu'il y eut un grand essor de l'automobile. Faute de routes adaptées ce n'est qu'en 1912 que fut importée la première voiture en Côte d'Ivoire.

[2] Sur cette période de « protectorats » on peut lire Paul ATGER, *La France en Côte-d'Ivoire de 1843 à 1893 : cinquante ans d'hésitations politiques et commerciales,* Faculté des Lettres et Sciences humaines, Dakar, 1962 - 204 pages.

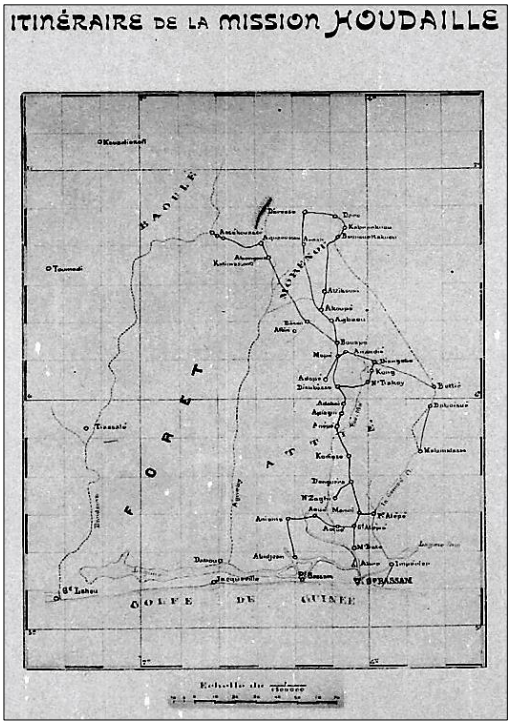
Administrateurs, militaires et commerçants ont bien perçu le potentiel de ce site et les avantages de son positionnement sur la lagune et à proximité immédiate de la mer. Il n'est donc pas étonnant qu'en 1898, lorsque la décision d'étudier la réalisation d'un chemin de fer de pénétration en Côte d'Ivoire fut prise, le site d'Abidjean soit évoqué comme tête de ligne possible parallèlement à la solution principale Grand-Bassam/Alépé[3].

Mais l'épidémie de fièvre jaune de 1899, qui emporta 30 Européens sur les 45 qui se trouvaient à Grand-Bassam au début de l'épidémie, posa le problème, déjà évoqué antérieurement, du transfert de la capitale[4]. En effet lorsque la Côte d'Ivoire fut érigée en colonie avec Grand-Bassam comme capitale (10 mars 1893), le gouverneur Binger reconnut rapidement que ce choix était inapproprié en raison de l'insalubrité du site. En 1896, le gouverneur Mouttet, à la suite du décès du gouverneur par intérim Bertin le 16 mai de cette même année, commença à rechercher des solutions alternatives et à se préoccuper des modalités du transfert, mais sans que les choses aillent très loin. En 1899, alors que la mission d'études du chemin de fer était sur place, la virulence de l'épidémie reposa la question du transfert qui se télescopa donc avec les études de la voie ferrée de pénétration.

La mission Houdaille

Fin 1898 une mission d'études dirigée par le capitaine du génie Houdaille se rendit sur place afin d'étudier une voie ferrée de pénétration en direction de Kong, un port et une ville destinée à abriter commerçants, techniciens et personnels administratifs nécessaires à la bonne marche de cet ensemble. Cette mission embarque le 23 novembre 1898 à Marseille et comprend[5] 17 Européens, dont 6 officiers et 7 sous-officiers. Tout le personnel européen, à l'exception du docteur Lamy, provient du 5e génie, régiment de chemins de fer, et a en outre une expérience dans les chemins de fer coloniaux.

Le capitaine Houdaille



Débarquée à Grand-Bassam le 16 décembre la mission se met aussitôt au travail, et dès le 23 décembre le détachement du capitaine Crosson-Duplessis, qui doit étudier le port de Petit-Bassam, se met en route.

Le 27 décembre, le capitaine Thomasset arrive å Dabou pour étudier la vallée de Bandama, mais cette reconnaissance est annulée[6]et sa mission se limite à l'étude de la baie de Dabou et aux régions voisines, et le 13 janvier il rejoint le gros de la mission à Denguera.

Le 29 décembre, le chef de la mission se rend à Alépé, point de départ provisoire de la ligne de pénétration. Parvenu le 1er février à Mopé, il y fait installer un poste à partir duquel il fait partir une série de reconnaissances dirigées par ses officiers, dans le Morenou, vers le Baoulé et vers Bettié.

Carte et portrait ci-dessus extraits de l'album *Côte d'Ivoire. Mission Houdaille. Étude du chemin de fer et du port. Vues photographiques.*
Source : gallica.bnf.fr

[3] Petit-Alépé est la limite de navigabilité de la Comoé pour les petits bateaux à vapeur. Cette solution avait l'avantage de s'appuyer sur un pôle commercial existant (Grand-Bassam) mais multipliait les ruptures de charge : bateau/Grand-Bassam puis Grand-Bassam/vapeurs de lagune et enfin vapeurs de lagune/gare ferroviaire d'Alépé.
[4] Gaston JOSEPH, *La Côte d'Ivoire, le pays, les habitants*. Émile Larose libraire éditeur, Paris, 1917.
[5] En outre 25 tirailleurs furent recrutés à Saint-Louis, 84 porteurs engagés à Konakry, et 10 interprètes, boys ou cuisiniers à Bassam. En tout ce sont 140 personnes qui seront sur le terrain.
[6] L'annulation de cette reconnaissance fut due à la maladie de l'administrateur, M. Voisin, atteint d'une bilieuse, et transporté d'urgence å Grand-Bassam, le gouverneur jugeant utile, en raison de l'état des négociations engagées avec les Boubourys, de remettre å une date ultérieure une reconnaissance qui aurait pu donner lieu å des malentendus.

Le 17 mars 1899, il commence son mouvement de retour en piquetant le tracé du chemin de fer de Mopé å Petit-Alépé, où il parvient le 3 avril. Après deux jours de repos 4 détachements sont à nouveau organisés. L'un, sous les ordres du lieutenant Macaire, va effectuer des sondages en lagune et sur la Comoé ; le second, commandé par le capitaine Crosson-Duplessis, complète les études du port de Petit-Bassam Abidjean et étudie l'embranchement reliant Abidjean à la ligne de pénétration projetée ; le troisième, dirigé par l'adjoint du génie Borne, exécute le tracé de l'embranchement Grand-Bassam Alépé. Enfin, un sergent relève le cours de la Comoé, d'Alépé à Bettié. Plus tard le lieutenant Macaire se rend à Malamalasso pour étudier un projet d'usine hydraulique donnant 2 000 chevaux, la possibilité d'un train à traction électrique étant envisagée.

Pendant ce temps, les sous-officiers disponibles, sous la direction du chef de mission et du capitaine Thomasset, rédigent les divers projets dans un bureau de dessin construit en quelques jours en pleine forêt, à 2 km d'Alépé.

Les études menées aboutissent à proposer[7] :

- Un projet de ligne de chemin de fer d'environ 90 km allant d'Alépé (point terminus de la navigation à vapeur sur la Comoé) à Mopé-Bouapé par Memmi, Danguira, et Kodiosou ;
- Un avant-projet d'embranchement de Bouapé à Goliéso sur le N'Zi, dit embranchement du Baoulé ;
- Un avant-projet d'embranchement de Bouapé à Daresso, dit embranchement du Mprenou ;
- Un projet de port à Petit-Bassam – Abidejan ;
- Un avant-projet de raccordement ferroviaire d'Abidjan à Motéso, sur la ligne principale.

Notons que par « port » on entend à la fois les installations portuaires proprement dites, les installations de la tête de ligne du chemin de fer et la ville destinée à abriter les services techniques, administratifs et commerciaux nécessaires à leur fonctionnement ainsi que l'habitat et les services pour les personnels.

Album photo sur la Mission
Source : gallica.bnf.fr

L'épidémie de fièvre jaune

Le 31 mai, en raison de l'épidémie de fièvre jaune[8] qui sévit alors, la mission ne peut repartir par Grand-Bassam et doit se rendre à Jacqueville, point désigné pour l'embarquement. Elle doit y attendre jusqu'au 26 juin pour qu'un navire l'accepte à son bord. Durant ce séjour un nouveau bureau de dessin est installé et des copies de tous les dossiers sont exécutées. Le 15 juillet, après une absence de huit mois le personnel débarque à Marseille et dès le lendemain le chef de mission peut déposer à l'Inspection générale des travaux publics des Colonies 13 dossiers, contenant plus de 300 pièces ou dessins, complétement terminés en double exemplaire.

Cette épidémie de fièvre jaune, qui éclate à Grand-Bassam pendant que la mission séjourne dans l'intérieur, est particulièrement virulente et dure du 24 mars au 25 août. Les comptes rendus du gouverneur ont permis à Christophe Wondji d'en retracer les principales étapes :

- 24 mars : apparition sournoise, quelques cas sont signalés ;
- 20 avril - 25 mai : intensité ; nombreux morts ;
- fin mai - 10 juillet : arrêt de l'épidémie ;
- 11 juillet - 25 août : recrudescence, nombreux morts.

---

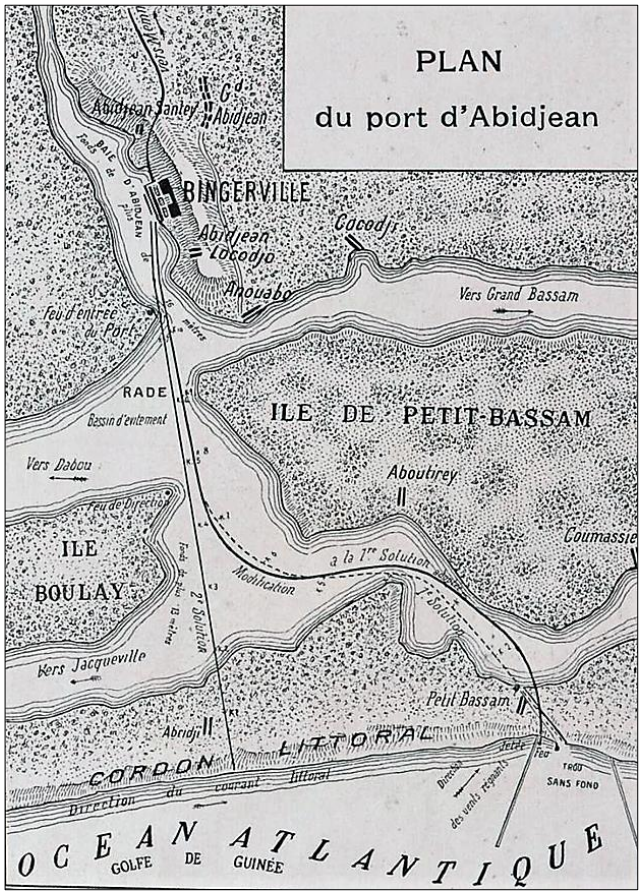
[7] Un album photo a par ailleurs été constitué et peut être consulté sur le site gallica.bnf.fr :
Côte d'Ivoire. Mission Houdaille. Étude du chemin de fer et du port. Vues photographiques. Album de 96 photos et cartes de la mission Houdaille de 1899. Portraits des capitaines Houdaille, Crosson-Duplessis, Thomasset, du lieutenant Macaire, du docteur Lamy, de l'adjoint du génie Borne, du roi Benieh de Bettié de1899.

[8] Sur les épidémies de fièvre jaune à Grand-Bassam voir notamment Christophe WONDJI, "La fièvre jaune à Grand-Bassam (1899-1903)", in : *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 59, n°215, 2e trimestre 1972. p. 205-239.
En ligne : https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1972_num_59_215_1596 (consulté 08 2023)

Cette situation remet au premier plan le dossier du transfert du chef-lieu du territoire au moment où la mission Houdaille vient de terminer ses travaux et semble valider notamment le site d'Abidjan comme tête de ligne du chemin de fer, port, et ville commerciale et administrative.

Le dossier devant le comité des Travaux publics[9]

Le 28 octobre 1899 le dossier établi par la mission Houdaille est appelé au comité des Travaux publics des Colonies qui désigne deux commissions : l'une pour le dossier chemin de fer et l'autre pour le port (y compris la ville) à Abidjean.



En novembre le dossier du port est présenté par le capitaine Houdaille. Celui-ci est visiblement partisan de regrouper le chef-lieu, la ville commerciale, le port et la tête de ligne du chemin de fer sur un même site à Abidjean. *« Il expose tout d'abord les raisons de diverses natures qui motivent la création d'un port et d'une ville à Abidjean. Il reconnait que le choix initial de Grand-Bassam se justifiait parfaitement au plan commercial compte tenu de sa position au débouché de la Comoé et en liaison avec le système lagunaire (lagune Ebrié, lagune Potou, lagune d'Ono). Malheureusement ce site présente de nombreux inconvénients en raison de sa topographie. La zone est basse, les terrains alentours sont submergés en période de hautes eaux, pour trouver de l'eau de source il faut aller à 20 km. De plus la langue de sable sur laquelle la ville est bâtie avait environ 1 200 mètres de large il y a 30 ans, mais après des alternances d'accroissement et de diminution cette bande se trouve réduite à 400 mètres seulement en 1899 dont seulement 250 mètres sont utilisables. Lors du raz de marée du 1er mai 1899 la mer a complétement traversé Grand-Bassam et l'eau s'est écoulée dans la lagune.*

Le capitaine Houdaille rappelle qu'à plusieurs reprises ces dernières années la question du transfert a été évoquée. Gustave Binger le premier avait suggéré Petit-Bassam comme site possible. En 1896 M. Le Hérissé reprit cette idée auprès du gouverneur Mouttet et en 1897 une mission composée de M. Fontaneilles inspecteur des travaux publics des colonies et M. Michel chef du service des travaux publics du territoire qui venait de prendre son poste, se rendit sur place. Malheureusement cette mission trop courte ne permit pas de se rendre compte « de la position merveilleuse d'Abidjan ». »

En 1898 la commission mise en place par M. Mouttet pour étudier la question se prononça pour un statu quo. À cette occasion le service de santé proposa le site de Drewin aussitôt rejeté car trop éloigné de l'activité commerciale concentrée sur la lagune Ebrié. Puis en 1899 M. Michel proposa le site d'Adjamé, entre Bassam et Abidjean, sur une hauteur à 60 mètres d'altitude où les effets de la brise de mer se faisaient sentir.

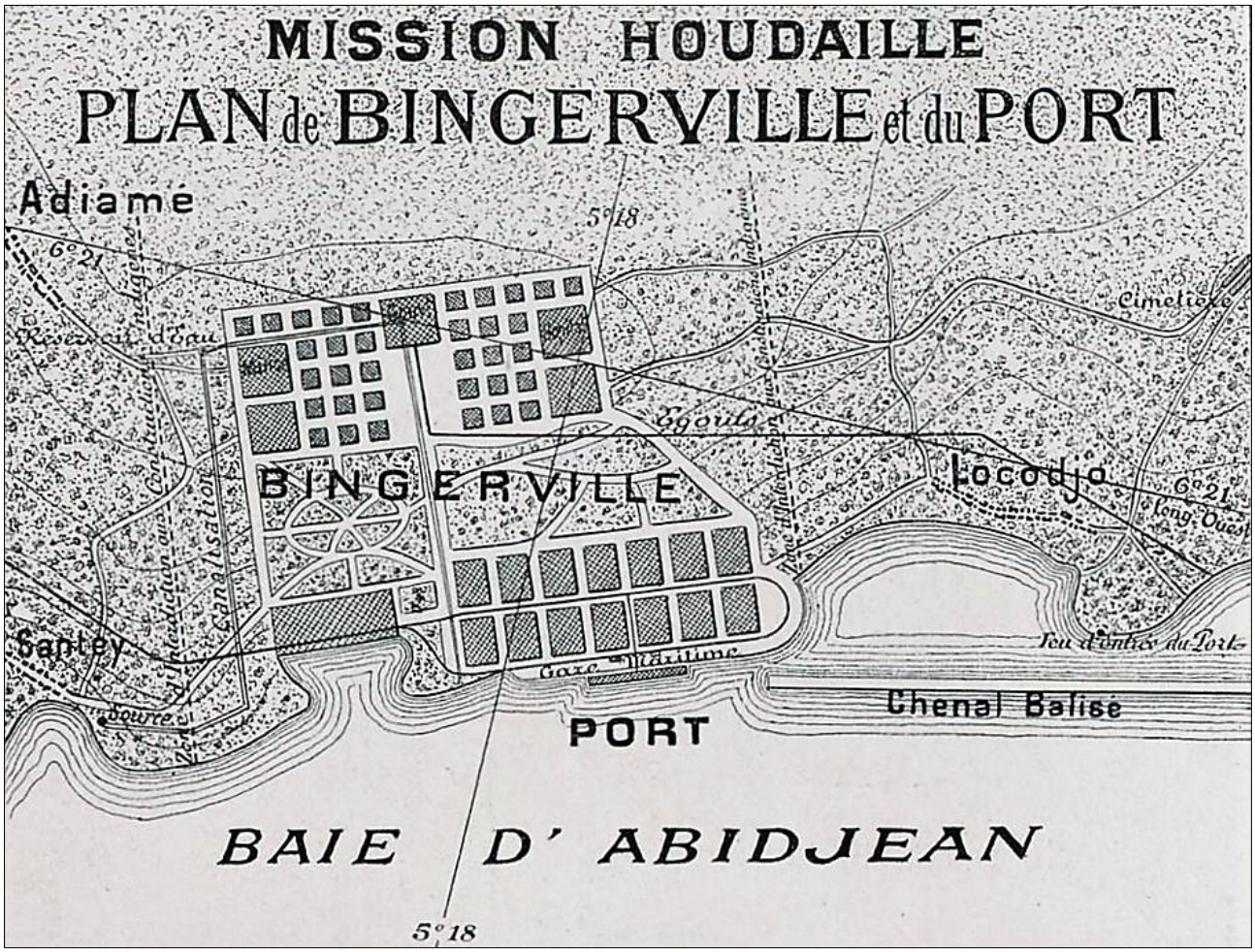
Le compte rendu de séance indique : *« Le capitaine Houdaille estime que si le Comité des Travaux Publics donne son approbation au projet de port qui va lui être soumis le choix entre les deux positions ne saurait être douteux ».*

Le site d'Abidjean eut effectivement nettement la préférence du Département des Colonies car on pouvait y regrouper à la fois les centres de décision administratives et économiques du territoire avec la tête de ligne du chemin de fer et un port en eau profonde dont la réalisation serait rendue possible grâce au percement de la bande côtière et à la création d'un chenal dans la lagune.

[9] Les 2 plans ci-après sont repris de *La Dépêche coloniale illustrée*, 2e année, n°4, 28 février 1902, pages 7 et 8.

Le plan d'urbanisme proposé

Examinons maintenant le plan proposé avant de reprendre l'historique de la procédure.



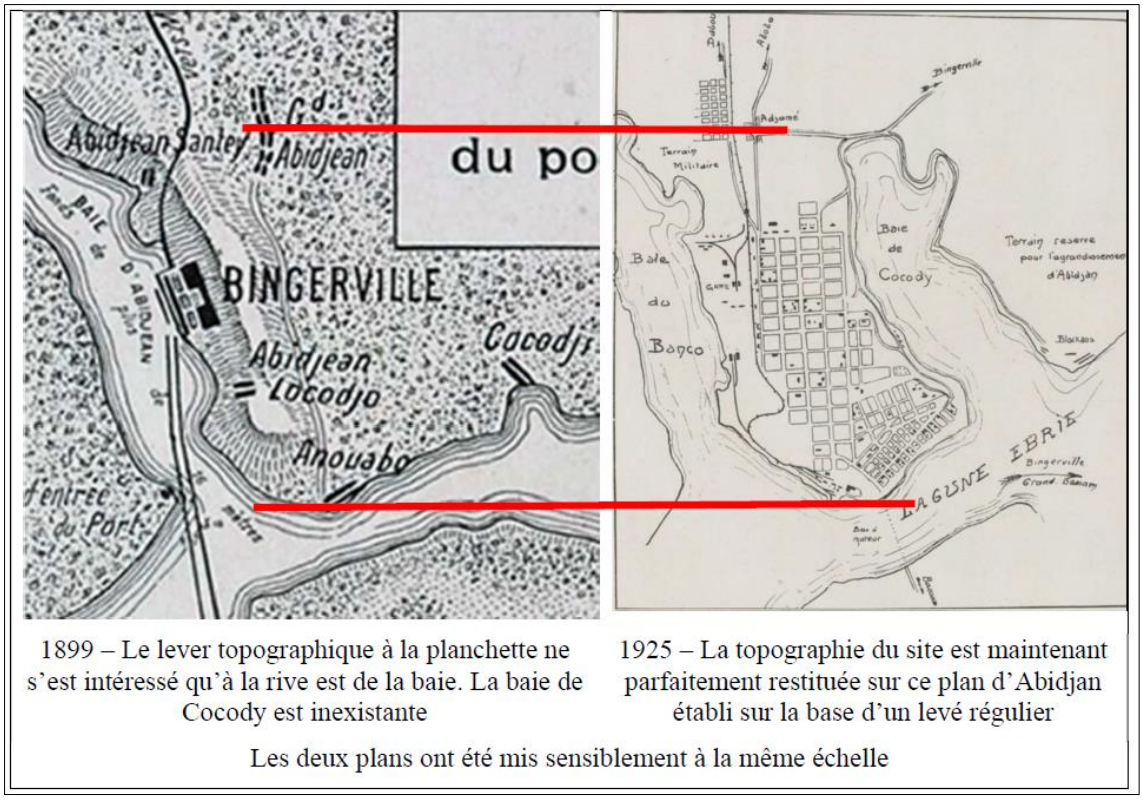
La ville est structurée à partir de l'implantation du port en bordure du site, le long de la baie du Banco. Nous trouvons :

- Une ville basse qui s'appuie sur les installations portuaires avec la gare maritime et en arrière les lots destinés aux commerces et aux entrepôts, desservis par la voie ferrée.
- Les installations du chemin de fer, toujours en bordure de lagune et immédiatement au nord dans la continuité des installations commerciales et portuaires.
- La ville haute, ville administrative et résidentielle, séparée de la ville basse par une zone tampon aménagée en espaces verts, de 300 mètres de profondeur, qui occupe la pente menant au plateau à 25/30 mètres d'altitude. Sur la partie sommitale se trouve le palais du gouvernement qui donne sur une vaste place traversée par un boulevard qui descend jusqu'au port. Les parcelles destinées aux habitations at aux services administratifs sont réparties de manière symétrique par rapport à cet axe.

Les indigènes vivraient dans les villages préexistants, sauf peut-être le personnel du chemin de fer pour lequel une cité pourrait être envisagée.

Les directeurs des maisons de commerce ont été convoqués au Ministère le 5 décembre 1899 pour prendre connaissance des projets étudiés et donner leurs avis sur l'implantation de la nouvelle ville commerciale. Suite à cette réunion le projet d'implantation de la ville, légèrement modifié, reçut l'adhésion unanime des commerces.

Relevons, au passage, l'imprécision de la restitution topographique du site.



1899 – Le lever topographique à la planchette ne s'est intéressé qu'à la rive est de la baie. La baie de Cocody est inexistante

1925 – La topographie du site est maintenant parfaitement restituée sur ce plan d'Abidjan établi sur la base d'un levé régulier

Les deux plans ont été mis sensiblement à la même échelle

(Montage effectué par l'auteur)

À la fin de l'année 1899, le ministère des Colonies, avalisa le projet de transfert, et décida de retenir le site d'Abidjean comme chef-lieu administratif avec une ville qui prendrait le nom de Bingerville.

Le gouverneur Roberdeau

Le Gouvernement local ne partagea pas ce point de vue, privilégiant le plateau d'Adjamé où l'installation des bureaux présenterait à son avis de réels avantages[10]. Dans un rapport au Ministre daté du 23 décembre 1899 le gouverneur Roberdeau, « *sans discuter l'excellence de la baie d'Abidjean, estime que le plateau d'Adjamé, […] offrait, « avec ses altitudes variant de 80 à 100 mètres, les savanes qui l'avoisinent, son orientation ouverte aux brises de mer, des conditions hygiéniques bien meilleures que les collines d'Abidjean*[11] *».* Par ailleurs de nombreuses sources, faciles à capter, jaillissent au bas du plateau d'Adjamé. Le gouverneur estime en outre qu'afin de prévenir les épidémies il est souhaitable d'éloigner autant que possible la population européenne du site d'Abidjan où doivent être effectués les premiers travaux de terrassement. Il rappelle enfin que dans bien des colonies françaises et étrangères, le chef-lieu administratif est distinct du principal centre commercial.

Lors de la réunion du comité des Travaux publics du 20 janvier 1900 le capitaine Houdaille rapporte qu'à la suite de l'adoption des premiers projets la Direction de l'Afrique du Ministère s'est préoccupée des moyens d'exécution et que la colonie a été invitée à donner son adhésion à un projet d'emprunt de 600 000 francs qui permettrait de démarrer les travaux du port en 1900. Il indique ensuite que les modifications apportées au projet, en remplaçant notamment le quai prévu en maçonnerie avec remblai à l'arrière par un appontement en forme de T établi sur pieux en ciment armé[12] et qui ne nécessite ni remblai ni dragage, suppriment les risques d'épidémie liés aux mouvements de terres.

---

[10] Gaston JOSEPH, ibidem.

[11] *La Dépêche coloniale illustrée*, 2e année, n°4, 28 février 1902, page 7.

[12] Un appontement de ce type qui existe à Matadi, sur le fleuve Congo, a été conçu de manière à permettre la circulation de trains, ce qui favorise la manutention des marchandises, le chargement/déchargement s'opérant directement des wagons au bateau et vice-versa.

Exemple d'appontement en T avec piliers en ciment armé : le pier de Matadi

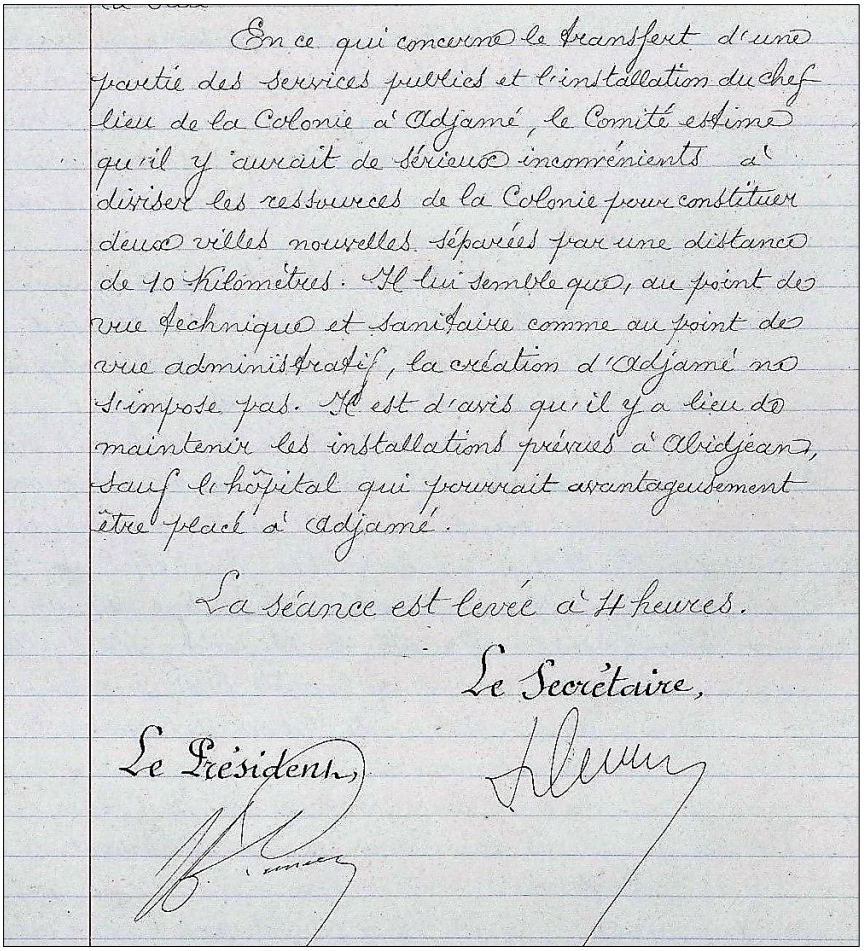
Le Comité donna son aval au projet avec les réserves et observations suivantes :

- Le tracé de l'appontement sera modifié de façon à permettre aux trains d'arriver à proximité des navires sans l'emploi de plaques tournantes.
- Il semble raisonnable de réserver les lots 1 et 3 de la ville basse, le premier pour les agrandissements futurs de la gare, le second pour le petit commerce.
- La largeur du chemin public bordant la baie sera portée à 25 mètres soit en rectifiant le bord du rivage, soit en réduisant de 5 mètres la profondeur des lots.
- Il ne parait pas y avoir d'intérêt de donner une largeur de 20 mètres aux rues de la ville haute parallèles aux grands côtés de la place du Gouvernement, on peut même sans inconvénients supprimer ces rues ou en diminuer le nombre si la colonie le juge utile pour faciliter le lotissement.
- Dans l'étude définitive des projets de conduite d'eau et d'égouts il y aurait lieu de prévoir le refoulement éventuel des eaux usées de la ville basse dans l'égout collecteur de la ville haute au moyen d'une machine élévatoire.
- Le cimetière est projeté sur une colline dominant la ville basse et dans la zone possible d'extension de la ville, il serait préférable de chercher un autre emplacement de l'autre côté de la baie.

Bingerville à Adjamé ou à Abidjean ?

Au vu de ce rapport le Ministère maintint sa décision, autorisant seulement la construction d'un hôpital sur le plateau d'Adjamé. Le gouvernement local propose alors l'installation du chef-lieu administratif à Petit-Bassam, sur le cordon littoral, solution promptement rejetée.

Le projet d'emprunt pour les premiers travaux du chemin de fer et du port échoue en Conseil d'Administration du territoire et marque l'abandon de l'idée de transférer la capitale à Abidjan. Le ministère des Colonies autorise alors la construction pour les fonctionnaires d'une ville sanatorium à Adjamé, tout en spécifiant que des emplacements seraient réservés à Abidjan pour les services établis provisoirement à Adjamé.



En ce qui concerne le transfert d'une partie des services publics et l'installation du chef-lieu de la Colonie à Adjamé, le Comité estime qu'il y aurait de sérieux inconvénients à diviser les ressources de la Colonie pour constituer deux villes nouvelles séparées par une distance de 10 kilomètres. Il lui semble que, au point de vue technique et sanitaire comme au point de vue administratif, la création d'Adjamé ne s'impose pas. Il est d'avis qu'il y a lieu de maintenir les installations prévues à Abidjean, sauf l'hôpital qui pourrait avantageusement être placé à Adjamé.

La séance est levée à 11 heures.

Le Secrétaire,

Le Président,

***Comité des Travaux publics des Colonies, Procès-verbal de la séance du 20 janvier 1900*, ANOM cote 4 TP 8**

Quelques semaines plus tard, le projet d'emprunt recueille un avis favorable en même temps que le projet d'emprunt de 450 000 francs pour l'établissement de la ville sanatorium à Adjamé.

Le 25 novembre 1900, le Gouvernement s'installait à Adjamé qui devenait le chef-lieu administratif de la colonie et devait le rester jusqu'en 1934.

Mais le projet de chemin de fer du capitaine Houdaille ne se concrétisa pas. En 1903 une nouvelle mission fut chargée d'étudier le tracé du chemin de fer au départ d'Abidjan, ainsi que la ville et le port. Les anciens plans furent abandonnés.

Annexe : *Avant avant …*

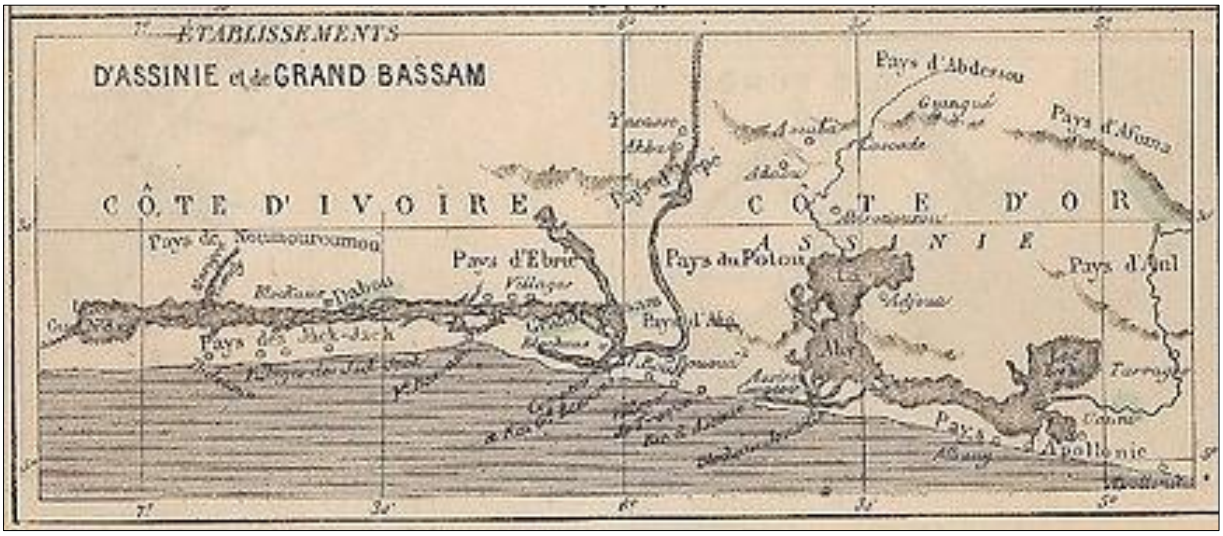
Après la signature des traités avec les chefs des villages côtiers et l'installation d'un poste à Grand-Bassam les maisons commerciales françaises commencent à installer des comptoirs permanents dans les principaux villages de la côte. Par l'embouchure de la Comoé à Grand-Bassam la marine française fait entrer dans le système lagunaire des petits navires qui se déplacent régulièrement permettant le maintien des contacts avec les chefs de villages et améliorant la connaissance du pays et sa cartographie.

Ainsi en 1864 les instructions données au lieutenant de vaisseau Desnouy, capitaine de l'aviso à vapeur *L'Archer*, commandant particulier du comptoir de Grand-Bassam, lui recommandent de voir souvent les chefs et de visiter tous les villages de la lagune en les étudiant sous le point de vue de leur importance commerciale et militaire. Dans l'extrait de son rapport ci-après il rend compte du résultat de sa première tournée, pendant laquelle il a parcouru la partie de la lagune comprise entre Grand-Bassam et Abidjan[13].

[13] *Revue maritime et coloniale* / Ministère de la Marine et des Colonies. Novembre 1866, page 493. Extrait du rapport adressé dans le courant de 1864 à M. le contre-amiral commandant en chef la division navale et les établissements français de la côte occidentale d'Afrique, par le L.V. DESNOUY.

Pays d'Abidjan.

À Danga finit le pays de l'Ébrié et commence celui d'Abidjan. Il occupe une presqu'ile longue et étroite, et les villages baignés par la lagune sont très rapprochés les uns des autres. Le grand chef réside dans l'intérieur, au village d'Akbau. Les trois principaux villages riverains sont ceux d'Abidjan, de Koboué et d'Abidjan-Santé (Santé est une qualification qui indique le village où se tiennent les palabres). Le chef, avec qui nous sommes depuis longtemps en excellents rapports, est le vieux Yapô. Abidjan est un village sûr et une excellente étape pour les embarcations qui naviguent entre Dabou et Grand-Bassam. Il possède deux beaux débarcadères à l'un d'eux se trouve une grande pirogue de guerre. Tous ces villages sont très-peuplés et peuvent fournir beaucoup d'huile. Nos relations, malheureusement, ne s'étendent pas au-delà du littoral, et je ne puis rien dire de l'intérieur et du village d'Akbau [Agban].



Pays de Petit-Bassam.

*Le pays de Petit-Bassam compte seulement quelques villages situés sur le canal qui sépare l'ile de ce nom de la langue de sable baignée par la mer. Le chef, nommé Bogni, réside au village de Petit-Bassam. Je suis allé le voir deux fois l'année dernière. Je l'ai trouvé cette fois-ci toujours animé d'excellentes intentions, il arbora son pavillon français et s'empressa de se rendre à bord de l'*Archer.

Petit- Bassam.

Le village de Petit-Bassam est formé d'une rue longue de 300 mètres à partir de la lagune la mer est à 200 mètres du bout du village. La population est de 7 à 800 âmes.

Commassee.

Le village de Commassee est sur l'ile de Petit-Bassam, le chef possède un pavillon français. Les gens de Petit-Bassam sont souvent en discussion avec ceux de l'Ébrié qui viennent faire du sel à leurs cases d'Adiofou. Dans ce moment, les relations sont bonnes.

Ababou.

*Entré dans le canal de Petit-Bassam par l'Ouest, l'*Archer *faisait route pour en sortir par la passe de l'Est. Je vins mouiller en face du village d'Ababou, à moins d'une encablure et par 3 mètres. Je reconnus un très-grand village s'étendant sur une longueur de près d'un kilomètre et pourvu de plusieurs débarcadères, à l'un desquels flottait le pavillon français. Je m'empressai de descendre à terre, où je fus entouré d'une grande foule animée des dispositions les plus bienveillantes. Je fus conduit au chef ; c'est un homme jeune, à l'air intelligent, nommé Aboia. Le pavillon lui a été donné au comptoir par le commandant Baudin, en 1853. Depuis cette époque, il n'avait eu aucune relation avec nous. Il me força d'accepter un mouton et promit de venir me voir à Grand-Bassam. Ababou est habité par des gens de la même famille que ceux de l'Ébrié. Ils se livrent à la pêche et à la culture des ignames. Aucun chemin ne conduit de chez eux à la plage où ils doivent se rendre par Adiofou. […]*