

LA POLITIQUE DE PEREQUATION DES PRODUITS D'EXPORTATION EN COLONIE IVOIRIENNE DURANT LA SECONDE GUERRE

LEON KOBENAN KOUASSI

UNIVERSITE ALASSANE OUATTARA DE BOUAKE,

DEPARTEMENT D'HISTOIRE

leonk.kobe8@gmail.com

Résumé

La colonie ivoirienne a fait l'expérience de plusieurs programmes dans le processus de mise en valeur, suivant les circonstances. L'année 1939, marquée par la Seconde Guerre Mondiale, voit l'arrêt des activités import-export qui alimentent le mieux les trésors de la métropole. L'institution des caisses de péréquation transport en 1942 vise à résoudre l'épineux problème qui mine l'économie commerciale, notamment le manque des moyens de traction des produits agricoles. La caisse se charge donc de racheter des mains des compagnies commerciales les cafés et cacao longtems stockés dans leurs entrepôts à l'intérieur de la colonie, avec la participation active des commandants de cercles et chefs de subdivisions qui contrôlent les transports dans leurs zones respectives et livrent des livrets de bord et feuilles de route aux transporteurs. Les déclarations de stocks par les maisons de traite s'effectuent également auprès d'eux. Les transporteurs reçoivent des sommes en fonction des tonnages par distance parcourue à partir des prélèvements faits par la caisse de péréquation. Les cafés sont ainsi convoyés de l'arrière-pays aux ports, tandis que les cacao, repris aux enchères, sont souvent voués à l'incinération après rachat. Le système de péréquation a permis de restructurer le milieu commercial, déjà gagné par le désordre des prix pratiqués par les maisons commerciales en cette période.

Mots-clés : péréquation, produit agricole, stock, maison de commerce.

Abstract

According to circumstances, the Ivorian colony has experienced several programs during its development process. The year 1939, a period marked by the Second World War, had witnessed the interruption of import-export activities which were feeding the metropolis's treasury. The establishment of transport equalization fund in 1942 aimed at solving the thorny problems which undermined the Ivorian colony commerce economy especially the lack of haulage means to transport agricultural products. Therefore, the fund took on buy back from trade companies the coffee and the cocoa stored for a long period in their whir houses in the colony. All this was done with an active participation of the heads of districts who controlled the means of transport in their areas; thus, they were the ones who gave transporters their waybills. Stocks declarations were also done to the heads of districts. Transporters were paid by the equalization fund according to tonnage and distance travelled. Thus, while the coffee was conveyed from the hinterland to ports, the cocoa was often doomed to incineration after purchasing. The Ivorian colony's equalization system permitted to restructure the commercial milieu already overwhelmed by price disorder practiced by trade companies in that period.

Key-words: equalization, product, stock, ,,,;

Introduction

Le passage de l'économie de subsistance à l'économie spéculative dans les années 1930 dans la colonie de Côte d'Ivoire se matérialise par l'usage constant de la monnaie imposée par la France au détriment des monnaies locales, qui sont d'ailleurs multiples suivant les régions. Cette nouvelle économie à l'Afrique, « l'économie monétaire », s'accommode avec l'activité import-export reposant sur les produits du cru, mais qui s'interrompt lors de la Deuxième Guerre Mondiale. Alors que l'exploitation réelle des ressources dépendait des capacités des maisons de commerce en contact avec les populations, la guerre mettait en péril les avantages à tirer des échanges commerciaux. En effet les produits achetés par les entreprises commerciales au cours des hostilités restent stockés dans les entrepôts à l'intérieur, ce qui entrave l'activité et engendre des pratiques illégales au sein du commerce. Face à ces travers, les autorités coloniales ivoiriennes instituent le système de péréquation, considérée comme la politique adéquate à cette situation qui étouffe aussi bien toute la chaîne économique de la colonie, que les populations subissant les hausses régulières des prix de marchandises.

La péréquation apparaît comme un instrument employé par les autorités pour parer au problème inhérent au désordre dans les échanges. « La péréquation devient alors un mécanisme de redistribution qui vise à réduire les écarts économiques entre différents marchés ou les inégalités entre consommateurs ou usagers » (Oie, 2017 : 2). Faisant partie des pratiques économiques et sociales de l'empire Romain (Darbousset, 2011 : 28), le système de péréquation s'adapte aux réalités des temps. L'administration coloniale ivoirienne l'emploie dans plusieurs domaines, notamment dans l'évacuation des produits agricoles, pour maintenir le fuseau économique que forment la Côte d'Ivoire et la France (Kipre, 1985 : 171). En France, le terme de péréquation n'avait pas une utilisation juridique précise et constante, ne désignait aucune formule particulière et n'appelait aucune règle ni aucun principe déterminés, mais n'existait que par chacune de ses incarnations (Darbousset, 2011 : 46). C'est un système qui s'appliquait selon les circonstances.

Quel rôle a donc joué le système de péréquation dans le développement économique et social en colonie de Côte d'Ivoire ?

La présente étude se propose d'analyser un pan de la politique économique et sociale de la Côte d'Ivoire, partant de l'exemple du

système de péréquation. Il nous revient de montrer aussi bien le fonctionnement du système de péréquation de la colonie ivoirienne, que ses activités menées dans le domaine des produits destinés à l'exportation.

Pour parvenir à notre fin, nous avons adopté la méthode classique de l'exploitation croisée des sources, notamment les sources imprimées et les travaux d'autorité, qui permet de vérifier la fiabilité des données recueillies. Au-delà de la méthode classique historique, nous avons eu recours à d'autres disciplines scientifiques afin d'examiner le sujet sous plusieurs angles.

1- La Caisse de péréquation transport de la colonie ivoirienne en 1942

La Caisse de péréquation de transport a un fonctionnement qui s'adapte au besoin des produits du crû par la métropole, qu'il convient de présenter.

1-1- Le fonctionnement de la Caisse de péréquation transport

Dans le but de faciliter les opérations de compensation et péréquation, il été nécessaire de rendre plus fluide le domaine des transports à travers une réglementation. Celle-ci a consisté à accompagner chaque transporteur d'un livret de bord établi par l'administration (Joci, 1942 : 215). Ce livret fait l'objet de contrôle au départ et à l'arrivée de chaque type de transport, par l'autorité administrative du cercle en ce qui concerne la voie terrestre, ou par le représentant du chemin de fer ou de l'entreprise des transports fluviaux. La prise en charge des produits ainsi évacués incombe à ces derniers. Le livret est comme une feuille de route portant des indications telles que la date de départ et celle d'arrivée, la nature et le poids du chargement, la distance parcourue ainsi que les volumes de carburants consommés pour le voyage effectué.

Seuls les détenteurs de ce carnet de bord peuvent être considérés comme transporteurs de première classe, et peuvent être recevables par les autorités administratives. Ainsi les autorisations délivrées doivent-elles être inscrites sur le livret de bord en vue du contrôle dans le transport des produits. Cependant l'urgence de l'évacuation des produits cacao et café fait interdiction au transport de quelques produits tels que le cola, le piment, le poivre, la maniguette et le

gingembre (Joci, 1942 : 86) par tous les véhicules automobiles de la colonie ivoirienne (Joci, 1941 : 65).

Pour effectuer les opérations de péréquation ou de compensation, les opérateurs s'adressent au groupement professionnel du commerce colonial. La caisse est alimentée par une taxe de 175frs par tonne de produit exporté (Joci, 1942: 83). Mais, il est formellement interdit à l'exportateur de justifier une quelconque infraction inhérente au coût d'achat au producteur par ce prélèvement. En outre, cette taxe est incorporée dans les prix FOD ou CAF sans toutefois qu'aucun poste de barème adopté par les organismes habilités puisse s'en trouver modifié. Par ailleurs, ce prélèvement n'est pas exclu même quand l'Etat effectue les rachats l'ajout automatique du forfait de mise à bord. Le prélèvement constitue un fonds de réserve qui sert à compenser en cas de perte subie par les exportateurs sur les frais de transport des produits, ainsi appelés frais de compensation.

Il importe de souligner que les récoltes des cacaos et de café des années antérieures, de 1939 à 1942 restent encore stockées dans les magasins alors que le tarif des transports routiers connaît une augmentation dès le 1^{er} septembre 1941. La compensation ainsi prévue pour les pertes liées aux transports s'explique par cette réalité. Les sommes revenant aux intéressés sont calculées en fonction des stocks détenus dans les entrepôts de l'intérieur du territoire. Toutefois ne sont pas concernées, les quantités jugées in-exportables ou qui ne sont pas évacuées à cause de leur mauvaise qualité. Les sommes leur sont renversées par trimestre selon les disponibilités de la Caisse à partir du 1^{er} Avril 1942.

Les produits soumis au système de péréquation sont variés dont la liste a évolué entre 1942 et 1946 concernant officiellement le café, les amandes de palme, les amandes et beurre de karité.

1-2-Des besoins de plus en plus importants en karité et amendes de palme

Le karité fait partie des produits ciblés par le système de péréquation des transports en Côte d'Ivoire pendant la seconde guerre mondiale. Il constitue un produit de cueillette dont le verger est irrégulièrement reparti sur la moitié nord du pays, en faible densité. Le fruit de l'arbre contient une amande dont la teneur en matière grasse est proche de 50% appelé beurre de karité, utilisé dans de nombreux domaines comme l'alimentation, la pharmacie, la cosmétologie, ou

comme huile d'éclairage, et entre dans la composition d'enduis pour le crépissage des maisons (Louppe, 1994: 3). Les nombreux usages de ce produit expliquent son importance dans les exportations africaines.

En Côte d'Ivoire, l'arbre foisonne dans les régions du nord, allant de Touba à Bondoukou en passant par Bouaké. C'est une zone irrégulièrement inondée et les grandes régions de production sont celles de Boundiali, Korhogo, Ferkéssédougou et Bouna. C'est une espèce qui se régénère naturellement dans les jachères et l'homme la conserve lors des défrichements, donnant alors au cultivateur un droit coutumier pour en faire sa propriété. La femme demeure la principale animatrice de cette filière suivant un long processus. Le séchage au soleil des noix prend au moins trois semaines. Le commerce des noix de karité dans la colonie se faisait à travers les achats par « des firmes commerçantes qui les exportaient vers la France, où elles étaient transformées en beurre végétal. » (Elias, Carney, 2004 : 73).

Ce produit obtenu est intégré dans la margarine et sert de substituant au beurre de cacao lors de la confection du chocolat. Durant cette période de la Seconde Guerre Mondiale, les exportations annuelles de noix de karité des régions productrices peuvent atteindre en moyenne six- cent soixante-dix tonnes par année pour l'ensemble des territoires producteurs du karité, à l'exception de l'année 1941 où elle atteint plus de huit mille tonnes (Elias, Carney, 2004 : 73). Cette hausse de quantité de noix de karité relève de l'organisation du réseau d'évacuation du produit à travers le système de péréquation au cours de cette période précise. Cependant, durant les années suivantes, les exportations ont connu une chute par rapport aux autres où les exportations dépassaient au moins mille tonnes en ce qui concerne le beurre, et au moins deux mille tonnes pour les noix de karité (Elias, Carney, 2004 : 73). Ce déficit de karité conduit les dirigeants français à classer les amandes de palme ou palmistes dans la catégorie des produits oléagineux entrant dans les opérations de péréquation d'origine ivoirienne.

En réalité, l'amande ou noix de palme figure parmi les produits de matière grasse couramment recherchés par la France depuis les premiers contacts. Le palmier à huile est une plante qui pousse spontanément en Côte d'Ivoire, plus précisément au sud. Mais dans la pratique, « une double opération permet d'obtenir deux huiles différentes. La partie charnue du fruit donne l'huile de palme et le noyau traité par écrasement fournit l'huile de palmiste » (Wade, 1972 :

91). Cet arbre se rencontre un peu partout sur l'étendue du territoire dont le produit entre dans la consommation.

Par ailleurs, la recherche constante de ces produits a considérablement impacté négativement la société ivoirienne. En effet les femmes trouvaient en cette quête une occasion d'acquérir du « sous », afin de soutenir leurs conjoints acculés par les nombreuses charges imposées par le système colonial, en termes d'impôts et des réquisitions en travail. Du coup, les enfants devenaient le capital humain affecté au ramassage, tandis que les mères s'occupaient de la phase de transformation artisanale des fruits ainsi récoltés en vue de la vente. On ne pouvait assister qu'à l'abandon des travaux agraires en vue d'une autosubsistance familiale. Sous cet angle, aucune transformation qualitative ne peut s'opérer au sein de la société ivoirienne. La souffrance de la population indigène était donc grande car contrainte au système commercial. Après l'achat, les produits sont stockés dans des magasins de groupages ferroviaires et de chargements ou déchargements, d'où ils sont ensuite acheminés vers les lieux d'exportation tout comme le café.

1-3- Les déclarations de stocks de café par les maisons de commerce

La culture du café a connu un parfait développement presque partout dans la colonie. Cependant la principale région productrice de café est celle de Bonoua, sur la route d'Aboisso¹, ainsi que la subdivision d'Alépé (Anci, 1954 : 1). En plus de ce cercle regroupant les régions productrices importantes de la Côte d'Ivoire, il convient de citer d'autres zones de production où les rendements ne sont pas négligeables dans le poids des exportations en termes de production. Il s'agit des régions d'Abengourou², Agboville³, Bondoukou⁴, Gagnoa, Oumé, Bouaflé, Daloa, Bassam⁵. Les produits agricoles sont restés durant plus de deux ans sur les lieux de production après achat, faute de moyens de transport compte tenu de la guerre (Kouassi, 2021 : 50). L'adoption de la politique de péréquation en 1943 par l'administration coloniale permet de régler ce problème. Il convient de souligner la

¹ Les environs tels que Yaou, Afféré, Ayamé, Elima, Adjouan, Ayenoua, Maféré, Eboué.

² Nous avons également Agnibilékro, Kounfao, Ebilassokro, Appropromnou, San-Kouadiokro, Nianda, Damé.

³ Les environs d'Agboville sont : Laouguié, Etoupin, Degbin, Wassigué et Kessigué.

⁴ Gouméré, Tanda, Sapli, Sépingo.

⁵ Grand Bassam se constitue d'Adiaké, Tiapoum.

prépondérance des plantations européennes à cette époque. Celles se chiffrent à 900 hectares pour le café et 733 hectares du cacao, contre respectivement 200 hectares et 650 hectares pour l'ensemble des indigènes (Achiépo, 1981 : 27). Il est assez logique que ce procédé ait été appliqué dans le but de « sauver » les investissements des ressortissants européens pratiquant l'agriculture et le commerce. Ce mécanisme consiste à évacuer les stocks de produits café détenus par les différents acheteurs et maisons de commerce qui se livrent à cette activité.

Le rachat des cafés des différentes récoltes se fait aux mains de nombreuses compagnies et sociétés commerciales. Pour rationaliser le mode de commercialisation des produits affectés au système de péréquation, les acteurs coloniaux établissent des formulaires à remplir à la main par les détenteurs des produits dont il est question. C'est par ces registres que ces derniers font leurs déclarations de stocks sur l'honneur. Ce document permet d'identifier le particulier agissant, sa qualité, le territoire d'où il vit, suivi du lieu d'habitation. Par ailleurs, le formulaire comporte un tableau renseignant sur les quantités détenues, les variétés de produits, leur qualité et les lieux de détention. Tous les documents sont alors réceptionnés à la chambre de commerce, qui se charge de faire le décompte de paiement aux exportateurs. Ainsi, plusieurs stocks sont déclarés par les maisons de commerce en exercice.

Celles-ci se font suivant les prescriptions d'une circulaire en ce qui concerne les transports routiers (Anci, 1943 : 87). C'est à cela que les maisons commerciales écrivent à la Chambre de Commerce de la Côte d'Ivoire, la « Branche Cafés », à Abidjan pour révéler les quantités de produits qu'elles détiennent. Par exemple, le 22 décembre 1943, le gérant de la Société Le Roy Frères Guiglo résidant à Dimbokro, M. Albert Le Roy, informe la Chambre de Commerce qu'il détient un tonnage de café sur les lieux de stockage. Ce tonnage global de 300 780 kilos s'obtient sur trois campagnes, avec 67 380 kilos de café pour la récolte 1940-1941, 26 500 kilos de la campagne 1941-1942 et 20 4900 pour 1942-1943.

M. Raymond Delannoy à Grand Bassam, propriétaire des établissements Delannoy, déclare 353 103 kilos le 6 janvier 1944 à la Chambre de Commerce. Son stock ne concerne que deux campagnes, 1941-1942 et 1942-1943. Dans cette même dynamique, le directeur de la CCCI signale avoir détenu à Oumé un stock global de 195 859 kilos de la récolte 1942/1943 à la date du 4 janvier 1943. L'une des grandes

maisons de ces campagnes d'achats est la FAO. Sur les trois années de récolte, la FAO déclare respectivement 920.160 kilos, 452.956 kilos et 2.600.808 kilos détenus dans plusieurs endroits. Quant à la CICA, elle souligne la détention d'un stock en deux endroits à savoir Abengourou et Tiassalé, soit 353277 kilos. Par ailleurs, monsieur Agostini précise dans sa déclaration un stock restant à Abengourou de la récolte 1940-1941, soit 19.047 kilos qui ne peuvent pas être exportés, car c'est un café de qualité secondaire ou défectueux (Anci, 1943 : 279). Chaque déclaration fait l'objet de contrôle par la Chambre de Commerce sur les lieux de détention de stocks.

Les différentes déclarations de stocks faites par les maisons commerciales ne correspondent pas aux quantités enregistrées par la Chambre de Commerce de Côte d'Ivoire. Il y a des tonnages qui ne sont pas reconnus par la Chambre et, par voie de conséquence, n'ont pas pu être pris en compte par la Caisse de péréquation (Kouassi, 2021 : 81). A ce propos, il faut noter que le commerce des produits était fortement détenu par un autre type de commerçants dont les Syro-libanais, à 75% et concédaient près de 60% du transport (Hebdomadaire Français, 2002 : 8). Ils avaient donc la capacité de traction de leurs contingentements vers les ports au sud du pays lorsqu'ils en avaient l'occasion. Ces Syro-libanais ayant des capitaux financiers nécessaires, font partie des animateurs de l'activité import-export de la colonie.

Deux mécanismes d'échanges se distinguent dans la pratique entre la Caisse et les exportateurs. En effet, pendant la première campagne d'évacuation, la Caisse a payé une somme d'argent à chaque exportateur en tenant compte des quantités évacuées et en évaluant celles qui n'en étaient pas encore. Ainsi on peut distinguer des rubriques « somme due » et « somme à payer » dans les rapports de la l'office. La mention de ces détails sous-entend que la Caisse de Péréquation s'est engagée à « corriger » toutes les infractions causées par le retard accusé par l'administration coloniale pour acheter les produits. Les commerçants et les maisons de commerce déclarent leurs stocks suivant un arrêté du gouvernement de la colonie (Joci, 1943 : 218) de façon distincte. D'une part, les cafés provenant des récoltes antérieures rachetés par l'Etat, d'autre part ceux qui ne sont pas rachetés puis ceux de la campagne en cours. Les déclarations indiquent les tonnages par variétés de café à savoir Robusta, Kouilou, Petit

indénié, gros indénié, Excelsa et Liberia et par qualité, selon qu'elle est supérieure courante ou secondaire.

La tonne est achetée à 4250 Frs prix FOB, tandis que les prix à l'exportation sont fixés comme suit :

- la tonne au port d'embarquement 2804 Frs ;
- la commission des intermédiaires 150Frs/tonne ;
- les transports routiers : 8Frs/tonne kilométrique ;
- les frais de manutentions aux lieux d'achat : 2.5Frs/tonne ;
- les transports lagunaires et fluviaux : 2.5Frs/tonne kilométrique ;
- les transports ferroviaires : 20Francs par tonne et par rupture de charge (Joci, 1943 : 229). Les prix sont ainsi déterminés pour chaque cercle et subdivision en tenant compte des différents frais déjà énumérés⁶.

Cependant, tandis que s'effectuent les opérations du système de péréquation par évacuation des cafés depuis l'inter land vers les ports du sud de la colonie, les cacaos quant à eux, sont traitement autrement en raison de leur caractère périssable.

2- Les cacaos déclarés à la Caisse de péréquation en dépit de leur état défectueux

Le cacao est un produit périssable par rapport au café, pour cela il a fait l'objet de vente aux enchères publiques durant cette période critique.

2-1- La vente aux enchères des cacaos

A la date du 12 février 1942, le cacao a été vendu suivant ce procédé dans les neufs centres de stockage par différentes maisons de commerce.

1^e-EBOUE (Aboisso) : 77 504 et 96230 kilos stockés respectivement par S.C.O.A et la C.F.A.O

2^e-Sinfra (Bouaflé) :155 546 kilos par la S.C.O.A

3^e-Sassandra : 1 206 kilos par S.C.O.A et 1 028 kilos par la C.F.A.O

4^e-Tiassalé : 39 875 kilos par la E.F.A.C.I.

5^e-Grand-Bassam : 4 450 kilos par la C.I.C.A

6^e-Abengourou : 19 228 kilos par la C.F.A.O

7^e-Agnibilekro : 134 kilos par la C.F.A.O

⁶ Abidjan 2620F ; Dabou 2630F ; Sikensi 2070F ; Tiassale 1710F ; Abengourou 1227F.

8^e-Agboville : 7 705 kilos par la C.F.C.I

9^e-Abidjan : 21 760 kilos et 11 000 kilos stockés par la S.C.O.A

Les conditions de vente de ces lots sont déterminées avec une mise à prix à 150fr la tonne. Au fait pour couvrir les frais, le prix principal est majoré de 5% et le preneur est tenu de payer au comptant au commercial qui procède à la vente des stocks.

Après les ventes, aucune réclamation n'est autorisée ni de l'acquéreur ni de l'adjudicataire. Cependant lors de la vente, seul le dernier opérateur peut demander que le produit soit pesé. Dans ce cas de figures, le pesage est limité à un sac par tonne et est considéré comme la moyenne déterminant le poids livré par le détenteur. La vente aux enchères des produits découle de la longue durée de leur emmagasinage. Ces produits périssables perdent leur poids et peuvent « être éventuellement utilisés pour la fabrication de carburant de remplacement » (Joci, 1942 : 42). Les besoins en énergie étant aussi énormes en cette période de guerre, les autorités coloniales avaient tenté une fabrication de carburant à partir de certains produits du cru. La fabrication du carburant synthétique à partir de résidus ou déchets agricoles guidait donc ces rachats de cacao défectueux en 1942. L'arachide, produit oléagineux, joue le rôle de première place dans un tel contexte et fait également l'objet de la vente aux enchères en Mars 1942, à Bobo-Dioulasso. Il a été mis en vente à cette occasion 37 futs d'huiles de ce produit provenant des anciennes récoltes, transformés à Dédougou. Ayant une contenance totale de 16 210 kilos, la mise à prix s'élève à 53frs le kilo, sans l'emballage. Quant au prix principal, il est majoré à 5frs en vue de couvrir les frais et doit être payé au comptant entre les mains du fonctionnaire qui procède à la vente (Joci, 1942 : 104).

La découverte de dérivés d'arachide au cours de la crise économique des années 1930 a donné de l'impulsion à cette culture dans certaines colonies telles que le Sénégal, le Mali ou le Burkina Faso. D'ailleurs des essais industriels à Tombouctou ont conclu « que l'on peut, par l'huile issue de la simple pression des arachides, avoir le carburant utile (...), dans d'autres bonnes conditions que l'essence de pétrole. On obtient trois produits principaux à savoir le gaz, l'huile brute et du charbon. Dans les perspectives de solutions tous azimuts au souci d'hydrocarbures, le cacao va connaître un traitement inhabituel » (Joci, 1932 : 38).

Ce produit périssable a été conservé dans les entrepôts pendant plus de deux années après le déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale, en 1939. Alors dans le souci de ne pas faire perdre les exportateurs, le gouvernement s'engage à racheter ce produit. C'est ainsi que se sont multipliées les ventes aux enchères publiques du cacao, après la création de la Caisse de Péréquation en février 1942.

Durant toute l'année 1942, les ventes de cacao se font à travers ce mode. Au demeurant après celle du 12 février 1942, d'autres avis de vente aux enchères sont annoncés au public pour le 16 mars dans trois localités dont Abidjan, Maféré et Bondoukou. Les maisons commerciales détentrices de lots sont la CFAO, la SCOA et la CFCI avec 21760 kilos Abidjan, 47413 kilos Maféré, 1826968 kilos Bondoukou. Les stocks les plus volumineux des trois zones sont ceux de la région de Bondoukou pour cette occasion avec un tonnage global de 1 826 968 kilos (JOICI, 1942 : 74), repartie entre les trois maisons commerciales. Celles-ci sont présentes dans au moins 15 agglomérations productrices de cacao à cette époque⁷.

Généralement des ventes illégales de produits se font par des maisons commerciales. Ce fut le cas de la SOPROA qui a embarqué près de 3 417 kilos de cacao au mois d'avril de façon illicite. Ce lot étant réquisitionné par l'inspection des produits, est mis en vente le 13 mai simultanément avec d'autres lots de produits divers : un lot de cacao de 45 261 kilos provenant des plantations CICA et 3760 kilos de palmistes non- exportables, rachetés à la SCOA (Joci, 1942: 172). Ceci a permis le rachat des récoltes des deux campagnes 1940-1941 et 1941-1942 au prix de 300francs la tonne, prix de départ. Aux 13 et 14 juin 1943 sont respectivement vendus 3 22526 et 2 332 785 kilos de cacao, rachetés par l'Etat aux sociétés SCOA, CFAO, CFCI à Grand-Lahou et Abengourou. Ces multiples rachats concernent seulement les sociétés commerciales françaises, dont dépendent les intérêts de la métropole en raison des énormes investissements qui y sont réalisés, soit 71% du total des capitaux (Achiepo, 1981 : 18). Les autres franges intervenant dans les filières d'exportation agricoles telles que les Libanais ou Syriens et des Africains, bien que ces derniers soient insignifiants en nombre, ne sont apparemment pas concernées par le système de péréquation des produits d'exportation, puisqu'aucune déclaration de stock n'est relevée de leur part.

⁷Assuefy, Bandakaguy, Gouméré, Guendé, Kamélé, Kokankro, Kotoganda, Koun-fao, Lomo, Marahui, Namassi, Tabagne, Tanda, Tankessé, Transua.

En 1943, les déclarations de stocks non- exportables sont d'autant plus nombreuses qu'il eut plusieurs ventes aux enchères dans un même mois à la même date. Le 26 juillet, deux avis de ventes sont prévus dans le cercle de Gagnoa⁸ par la SPRAO, d'un tonnage de 40 085 kilos et l'autre à Divo aux mains de la SCOA⁹. Deux ventes se sont également déroulées le 24 Août à Abidjan dans les locaux de P. SOUCAIL et Cie d'une quantité de 46 297 kilos, puis de CFU à raison de 18194 kilos.

En plus de ces deux opérations d'Abidjan, quatre autres ventes ont pu se réaliser dans le cercle de Grand-Bassam. Il s'agit des localités d'Assinie, Adiake, Eboué et Bassam avec respectivement 65 716 kilos ; 21 576 kilos ; 102 078 kilos et 22 943 kilos (Joci, 1943 : 189). Au total six ventes sont faites dans le mois d'Août en un seul jour, tout comme au mois suivant. En Septembre 1943, les opérations d'enchères s'effectuent à la date du 18 dans six zones de production cacaoyère dont Agnibilekro (108600 kilos), Dimbokro (134196 kilos),Tiassalé (129689 kilos), Aboisso (28485 kilos), Dabou (101478 kilos) et Dimbokro¹⁰. Les ventes de l'année 1943 ne sont pas guidées par l'argumentaire de la production d'hydrocarbure à partir du cacao. Mais celles-ci sont suivies de la destruction des lots après les ventes dans le but de récupérer les sacs vides (Joci, 1943 : 207). Les neuf stocks de cacao rachetés dans le mois d'octobre ont donc été tous brûlés. La première opération a concerné trois régions à savoir Abengourou et Agnibilékro pour respectivement 24112 kilos et 306816 kilos, Bassam (Maféré 92086 kilos, Eboué 24830 kilos) et Gagnoa (230119 kilos) (Joci, 1943 : 207). A ces quantités s'ajoutent les 873722 kilos de Grand-Lahou et 3534265 kilos provenant de 46 villages de Bondoukou. Cependant, ces énormes productions de 1943 n'ont été achetées qu'à vil prix au paysan ivoirien à raison de 2,60Fr le kilo, pendant que le même kilogramme se payait à 4,5Fr au planteur européen (Achiepo, 1981 : 28). De plus, cette vexation s'accroît par le retard accusé dans le paiement de leur dû car les acheteurs ne donnent pas la totalité des sommes aux planteurs à la pesée. Cette discrimination des prix a ainsi caractérisé la campagne en cours.

⁸Diguio, Toutoubéré et Bognoa

⁹ Soit 212394 kilos de la SCOA.

¹⁰Dans cette ville il y'a eu deux opérations relativement grande soit 529159 kilos, appartenant à deux sociétés exportatrices telles que CFAO et CFCI de façon indépendante

Au 04 du même mois sont déclarés 100146 kilos à Abidjan tandis qu'au 07 du mois doivent s'effectuer des rachats de 108000 kilos à Agnibilekro, 36328 kilos pour Yocoboué, 2273717 kilos d'Abengourou et 36326 kilos stockés à Grand-Lahou (Joci, 1943: 216).

Les lots de cacao sont rachetés par l'Etat colonial dans le seul but de ravitailler les industriels, quelque soit leur état. Cependant lorsque le produit connaît un état de destruction avancé, il demande à l'exportateur adjudicataire de le détruire après rachat en vue de récupérer les sacs. Ces rachats permettent aux maisons exportatrices de supporter les charges liées à la locomotion et au magasinage. Entre février 1942 et octobre 1943, aucune vente de cacao à l'étranger n'est officiellement enregistrée en Côte d'Ivoire. Mais cette réalité ne justifie pas la pratique des prix disproportionnelle qui a guidé les achats de produits. Si les ventes aux enchères ont été d'augure à minimiser les frais liés au transport incombant à l'organisme de la péréquation, la campagne de traite de 1943-1944 qui s'ouvre le 1^{er} Novembre 1943 prévoit des prix de transport à certain parcours (Anci, 1943 : 242). En clair le transport routier est fixé à 8 Frs par la tonne kilométrique, alors que la voie fluviale ou lagunaire est taxée à 2,20 Fr la tonne chaque 40 km (Anci, 1943: 242).

L'écoulement de ces différents produits incombe donc à la Caisse à partir de 1942 de leurs lieux de production jusqu'à leur embarcation dans les wharfs sur la base d'un mécanisme.

2-2- Mécanisme de péréquation entre les entreprises et la Caisse

La réalisation de la charge qui revient à la Caisse se fait en établissant la différence entre la valeur nu- bascule homologuée au port d'embarquement et la valeur nu- bascule réelle du produit. Au demeurant, pour obtenir la valeur nu-bascule au port d'embarquement, l'on ajoute au prix fixé pour chaque produit deux dénominateurs et payé au producteur sur le lieu de production ou le marché. Il s'agit d'abord de l'ajout d'une commission qui revient aux intermédiaires et des frais de manutention contractés sur les lieux d'achat.

Ensuite, se complètent des frais dits « de transport inférieur par route, rail » et des frais divers, dont ceux supportés par le produit net, puis ceux issus des emballages depuis le lieu d'achat jusqu'au port d'embarquement. Ces différentes tâches sont exécutées par un Comité central des prix désigné par la commission des prix à laquelle sont issus

les membres. Alors, pour le fonctionnement de la Caisse, plusieurs entités sont en action parmi lesquelles la commission des intermédiaires, le Comité des prix, le groupement professionnel du commerce colonial et les exportateurs, tous étant sous la dépendance de l'organisme central géré par un Délégué général à Dakar.

Cependant, les exportateurs, considérés comme des agents à part entière et surtout autonomes, se démarquent des autres commissions chargées de la gestion administrative de l'organisme et sont obligatoirement tenus de présenter à la Caisse de péréquation de transport une « feuille de transport » certifiée. Cette feuille relève un certain nombre de renseignements portant sur le tonnage, l'itinéraire suivi, le nombre de kilomètres parcourus. Elle donne également le détail du chargement auquel sont associés une indication et un numéro de chacun des différents stocks transportés au port d'embarquement. Un tel procédé exige alors l'implication d'une autorité administrative de la localité de provenance des produits en question. Et c'est à juste titre qu'intervient le commandant de cercle ou le chef de la subdivision du lieu de départ, ou le plus proche. Le rôle de celui-ci consiste en trois mentions sur la feuille de route.

D'abord, il doit indiquer le prix minimum officiel en vigueur sur le marché ou la plantation d'origine pour les produits transportés sur la feuille qui constitue un certificat. Aussi la seconde mention sur le certificat porte-t-elle le type de moyen de transport utilisé pour acheminer les produits, en même temps que la subjection du nombre de colis, leurs marques puis l'espèce de la marchandise. Sur cette note, il doit pour finir, indiquer la date de départ appuyée du cachet du cercle ou de la subdivision d'origine pour faciliter la tâche au Service des Douanes. En effet, une fois au port d'embarquement, l'exportateur fait contrôler l'arrivée de sa marchandise par ce service à travers la feuille de route ainsi attribuée au lieu de chargement. Après reconnaissance du ravitaillement par les douanes, ce papier est remis au gérant de la Caisse ainsi que toutes les justifications nécessaires qui permettent d'établir le détail exact des frais effectivement payés pour les transports intermédiaires, soit par route, soit par eau ou chemin de fer.

C'est à partir de ces documents que le gérant, à son tour, effectue le décompte de la valeur nu- bascule réelle du produit transporté. Dès lors, le gérant peut établir les pièces comptables qui donnent lieu de versement à la Caisse ou à l'exportateur des sommes d'argent au titre de la différence entre la valeur constatée. Il arrive à la Caisse de

péréquation de verser une subvention aux exportateurs, comme il arrive aussi à ces derniers d'avoir à verser une partie des revenus à la Caisse, donc vice-versa. Les opérations du système de péréquation transport se font par la déclaration de stocks auprès de l'autorité locale, qui ordonne l'évacuation à travers les renseignements consignés sur une feuille de route. De façon officielle, les acheteurs déclarent chaque semaine au Chef de Subdivision le volume de leurs achats dans différents points de traite, et mentionnent les prix consentis aux producteurs (A.Wade, 1972:127).

Conclusion

Le cacao et le café demeurent des produits utiles aux agriculteurs et au gouvernement colonial. La difficulté d'exportation des produits tropicaux vers l'Europe, en occurrence la France amènent les autorités coloniales à adopter la politique de la péréquation durant la Deuxième Guerre Mondiale. Les produits du crû susceptibles d'être transportés à cette période sont le café, le cacao, l'arachide, le caoutchouc et le coton et les produits oléagineux. En l'absence d'organismes pouvant permettre au planteur isolé de vendre son produit à l'exportateur, un système de collecte est appliqué dans la commercialisation des produits et s'étend de l'achat du produit au niveau des villages ou campements au transport jusqu'aux ports d'embarquement.

Le commerce colonial de la Côte d'Ivoire est monopolisé par de grandes compagnies commerciales, desquelles dépendent les intérêts de la métropole (Achiemo, 1981: 44). Pour cette raison, l'administration coloniale ne peut que mettre tout en œuvre pour que les maisons commerciales ne fassent faillite, étant donné que le café et le cacao sont des denrées périssables, difficilement stockables. Alors sujette jusque-là à la classique économie de traite, la commercialisation du cacao et café a été parmi les premières productions agricoles tropicales à faire l'objet d'une véritable organisation (Ministère, 1974 : 19).

Les amendes de karité et de palme n'ont pas connu de prix fixes et ne sont pas non plus quantifiées selon les données que nous disposons. Issus de la générosité de la nature, ces produits ne semblent pas autant avoir eu grande audience dans les activités de péréquation comme le café et le cacao. En cette période de guerre mondiale, les populations qui pourvoient à leur approvisionnement n'ont pu bénéficier des retombées de ce commerce à cause de la recrudescence des charges et

de réquisitions en travail. Ce triste constat affecte également les planteurs indigènes de café et de cacao, lorsque l'on connaît les pratiques ayant cours dans la traite. Celles-ci sont caractérisées par les retards dans les paiements d'argent aux producteurs, qu'après vente au port. Des quantités importantes de ces deux produits ont été enregistrées dès l'institution du système de péréquation, à l'actif des seules sociétés de commerce françaises. Les produits sont rachetés sur déclaration des commerçants auprès des autorités administratives coloniales, en collaboration avec les caisses de péréquation.

Le cacao a parfois été racheté suivant un mode inhabituel à la vente des produits du cru, à savoir les enchères. Le premier traitement prévu pour le cacao après plus de trois ans de stockage est d'en faire une source d'énergie. Mais cette application n'ayant pas sans doute connu du succès, en 1943, les produits rachetés ont été incendiés pour récupérer les sacs. La péréquation est également appliquée aux différentes filières par la prise en charge des frais de transport. Le système de péréquation pratiqué dans le transport des produits d'exportation en Côte d'Ivoire semble seulement protéger les concessions commerciales européennes aussi bien que les planteurs européens.

L'importance de la caisse de péréquation ainsi instituée est perçue à travers l'évolution des charges qui lui incombent dès son institution à sa suppression, dans un délai d'un an et plus, de février 1942 à octobre 1943. La caisse de péréquation s'engage à « corriger » toutes les infractions causées par le retard accusé par l'administration coloniale pour acheter les produits. Elle a permis d'évacuer les produits agricoles exportables et de régler les difficultés que connaissait le tissu commercial liées à la flambée des prix des produits de première nécessité dans la colonie. Cependant les retombées n'ont pas été plausibles pour les populations paysannes, vu que les relations commerciales devenaient aléatoires avec la métropole en cette période d'hostilités. De plus, les prix très sensibles, dans lesquels réside l'intérêt des producteurs, ont été « dangereusement instables depuis la guerre » (Anci, 1956 : 9). Toutefois, les prélèvements effectués sur les tonnages de produits pendant les rachats de produits par la caisse de péréquation ont permis d'engranger d'importantes sommes qui vont servir de sources d'investissements dans d'autres secteurs d'activités et contribuent également à constituer les organismes économiques de 1946 à savoir la ccfom et les fides.

Références bibliographiques

- Achiepo Georges Antoine** (1981), *La commercialisation des produits agricoles d'exportation en Côte d'Ivoire (l'exemple du cacao-café)*, Thèse de doctorat en économie, Université Paris VIII (Saint Denis)- Paris X (Nanterre), 409p.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1932), Pièce : *extrait du journal « Presse coloniale, article sur la majoration des droits de douanes*, N°2473 du 16 /03/1932.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1941), Arrêté N°75 A.E
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1942), Arrêté N°79 A. E-*Arrêté réglementant les transports de produits du cru.*
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1943), Circulaire N°163/4, Joci, du 16 décembre.
- Anci** (1943), *Colonie de la Côte d'Ivoire, péréquation des transports routiers, situation des cafés stockés à l'intérieur et hors la ligne de chemin de fer ou des voies navigables*, Série 1QQ 279.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1943), Joci, Arrêtés n°3458 A.E, Joci, 18 au 29 Septembre 1943.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1943), Arrêté n°3784 A.E.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1943), Arrêté n°3901 A.E, Joci, du 15 Novembre 1943.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire** (1954), *Rapport économique annuel du Cercle de Grand- Bassam*, Joci, 13p.
- Archives Nationales de Côte d'Ivoire**, Collections circulaires Chambrago.
- Darbousset Charley** (2011), *Recherches sur la notion de péréquation en Droit Public*, Thèse de doctorat en Droit, Université de la Rochelle, 413p.
- Elias Marlene et Carney Judith.** (2004), « La filière féminine du karité : productrices burkinabè, « éco-consommatrices occidentales et commerce équitable », in *Cahiers de Géographie du Québec*, volume 48, n°133, 17p.
- Hebdomadaire Français**, 2002, *l'express*, du 24 /10/ 2002.
- Kouassi Leon Kobenan** (2021), *L'histoire de la caisse de péréquation des produits agricoles en Côte d'Ivoire (1942-1999)*, Thèse de doctorat unique en Histoire, Université Alassane Ouattara de Bouaké, 504p.
- Louppe Dominique** (1994), *Le karité en Côte d'Ivoire*, Editions CIRAD-Forêt, Abidjan, 34p.

Ministere de L'information (1974), *Le café et le cacao dans l'économie ivoirienne*, 27p.

Observatoire Industrie Electrique (2017), « Une histoire de la péréquation tarifaire », www.observatoire-électrique.fr, Juillet 2017.

Wade Aboulaye (1972), *L'économie de l'ouest africain, zone franc, unité et croissance*, Editions Présence Africaine, 371p.