

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 33 (1953)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Le plan d'équipement de l'A. O. F.  
**Autor:** Carbon, Luc de  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888327>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



*Il convient avant tout, d'améliorer les voies de communication  
(Pont de banes en Guinée)*

## Le plan d'équipement de l'A. O. F.

par

Luc de Carbon

Docteur en droit et ès sciences économiques  
Licencié ès lettres

UN examen même superficiel des statistiques du commerce extérieur de l'A. O. F. conduit aux constatations suivantes :

— L'A. O. F. se développe économiquement : certains tonnages exportés se sont déjà notablement accrus. Ainsi, par rapport à 1938, les ventes de bananes fraîches passent de 65.000 tonnes à 78.000 tonnes en 1951, celles de café vert de 14.000 tonnes à 63.000 tonnes, celles de bois de 40.000 tonnes à 132.000 tonnes.

— L'A. O. F. commence à s'industrialiser : l'exemple est particulièrement net en ce qui concerne la réduction des exportations d'arachides en coques (369.000 tonnes en 1938, 23.000 tonnes en 1951) et l'accroissement des tonnages d'huile exportés (5.700 tonnes en 1938, 53.500 tonnes en 1951), la transformation en huile du produit brut procurant pour l'économie locale une valorisation que l'on estime être de l'ordre de 40 %.

— L'A. O. F. améliore son approvisionnement et son équipement : ainsi, par rapport à 1938, les importations de riz, farine et sucre totalisent en 1951 165.000 tonnes contre 76.000 tonnes, celles des tissus et couvertures de coton 16.000 tonnes contre 10.000 tonnes, celles de ciment 312.000 tonnes contre 73.000 tonnes, celles de produits pétroliers 273.000 tonnes contre 51.000 tonnes et celles des produits sidérurgiques, outils, quincaillerie,

ouvrages en métaux 134.000 tonnes contre 43.000 tonnes.

En volume réel, les importations sont 2,5 fois plus importantes qu'avant-guerre. Elles représentent en 1951 61,3 milliards de francs C. F. A (1). La valeur totale des exportations ne s'élevant au cours de cette même année qu'à 38,7 milliards, les ressources complémentaires qui ont permis de faire face aux achats extérieurs sont d'une part les dépenses ordinaires de l'État, réglées par la Métropole (près de 10 milliards de francs C. F. A.), les dépenses d'équipement public (11,5 milliards de francs C. F. A., dont près de 6,5 en subventions), les dépenses d'équipement privé (dont près de 3 milliards de francs C. F. A. ont été recensés en 1951), enfin éventuellement le crédit local (le montant des crédits bancaires utilisés et non remboursés au 31 décembre, atteint 6,3 milliards de francs C. F. A. en 1951).

L'activité économique du territoire se développe d'ailleurs non seulement dans ses relations commerciales extérieures, mais également dans le mouvement local des affaires. On peut en trouver un indice dans l'augmentation du volume des dépôts, inférieur à 200 millions en 1939 et supérieur à 10 milliards de francs C. F. A. aujourd'hui, alors que la hausse moyenne des

(1) 1 fr. C. F. A. = 2 fr. métropolitain.



Le pont administratif de Tombouctou sur le canal Kabara  
(Niger-Soudan)

prix de détail se situe dans la Fédération aux environs du coefficient 20 par rapport à l'avant-guerre. Entre 1939 et 1952, le nombre des établissements bancaires est passé en A. O. F. de 14 à 40 pour les seules banques de dépôt.

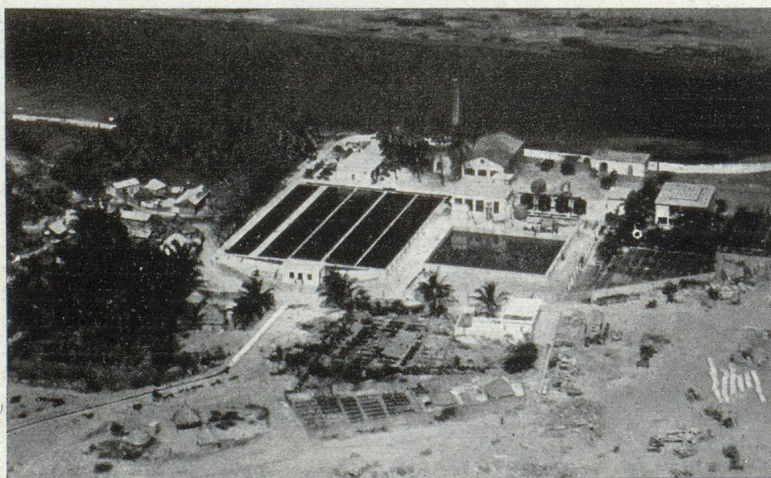
La progression de l'économie et l'effort de son développement sont imputables pour une grande part à la mise en œuvre du plan d'équipement et à l'activité du « Fides » (Fonds d'investissement pour le développement économique et social ; cf. Revue économique franco-suisse, mars 1953), depuis 1947.

Une étude d'ensemble de l'œuvre déjà accomplie conduit à examiner d'une part les réalisations des plans proprement dit, d'autre part l'action de la Caisse centrale de la France d'outre-mer, enfin l'effort propre du secteur privé. Par rapport aux problèmes qui demeurent posés, la portée et la signification du nouveau plan d'équipement en cours d'élaboration apparaîtront alors plus clairement.

## I. — LES RÉALISATIONS DU FIDES

La valeur des opérations engagées en A. O. F. de 1946 à 1953, conformément aux programmes d'équipement public, s'élève à environ 114 milliards de francs

Adduction d'eau de Saint-Louis ; usines des eaux de Khor  
(Sénégal)



métropolitains. Sur ce total, plus de 70 % ont déjà fait l'objet de paiements effectifs, et le financement de cette somme a été effectué pour 53 % par des subventions du « Fides » et pour 47 % par des avances de la Caisse centrale à la Fédération (avances à 2 ou 2,20 % remboursables en 20 annuités). Les transports ont absorbé plus de la moitié des crédits accordés (69,6 milliards de francs métropolitains). Au développement de la production a été consacré près du quart des crédits totaux (26,1 milliards de francs métropolitains). Les dépenses d'intérêt social ont obtenu 17,8 milliards de francs métropolitains.

### a) Les voies de communication

L'importance des réalisations consacrées à l'amélioration des transports prend son sens véritable si l'on considère le premier plan d'équipement non comme un tout complet, mais comme une base [de départ préparant une œuvre de longue durée consacrée essentiellement à l'amélioration du niveau de vie local par le développement de la production, du pouvoir d'achat et du potentiel économique, soutien nécessaire des réalisations sociales. C'est par des dépenses d'infrastructure que commence toujours l'expansion économique d'un pays neuf.

Les crédits affectés aux grands travaux concernant les voies de communication se répartissent ainsi :

	milliards de francs métropolitains
Routes et ponts . . . . .	26,5
Ports . . . . .	22,2
Chemins de fer . . . . .	14,3
Voies navigables, aéronautique et télé- communication . . . . .	6,5

Les réalisations routières entreprises ont eu pour objet d'une part d'assurer de meilleures voies d'évacuation à certains centres importants de production ou de trafic, d'autre part de relier les voies de communication existantes par des axes intercoloniaux. Cependant, on a dû tenir compte du coût élevé de la construction des routes modernes en zone tropicale (études préalables, mise en place du matériel, établissement de bases de départ, prix des matériaux amenés à pied-d'œuvre, portent souvent le prix du kilomètre à 10 et même 15 millions de francs C. F. A.). Il a donc fallu se borner aux réalisations les plus nécessaires. Mille huit cents kilomètres de routes sont toutefois en cours de construction ou d'aménagement.

Les réalisations concernent :

— La région de Dakar : route Dakar-Saint-Louis, doublant le chemin de fer en raison de l'importance du trafic ; route Dakar-Kaolack-Gambie-Casamance desservant une région productrice d'arachides et le bloc expérimental de Kaffrine.

— L'axe Conakry-Mamou-Kankan desservant la région fruitière de Guinée.

— Abidjan-Gagnoa, route desservant en Côte d'Ivoire une zone productrice de bois et de café.

— Les liaisons Sénégal-Gambie, Soudan-Côte d'Ivoire (notamment Bamako-Bougouni vers Bobo-Dioulasso), Dahomey-Nigeria (Ouidah, Porto-Novu) ont été entreprises ou améliorées.

Les travaux de *modernisation portuaire* effectués concernent les 3 grands ports de Dakar, Conakry, Abidjan, et aussi les ports secondaires et wharfs de M'Bour et Kaolack (Sénégal), Benty et Boké (Guinée), Sassandra (Côte d'Ivoire) et Cotonou (Dahomey) : équipement moderne de môles, d'ateliers de port, construction de hangars et magasins, installation de voies ferrées (Dakar), percement du canal de Vridi à Abidjan, établissement de quais en eau profonde, construction de parcs à bois (Locodjo), etc.

Ainsi, la capacité des ports d'A. O. F. a été considérablement accrue, leur engorgement a pris fin, le coût du trafic et la conservation des marchandises ont pu être améliorés. Le volume des marchandises manutentionnées dans les ports est passé de 3.400.000 tonnes en 1938 à 4.600.000 tonnes en 1951. La capacité annuelle du port d'Abidjan a été portée à 600.000 tonnes, celle du port de Dakar à plus de 3 millions de tonnes.

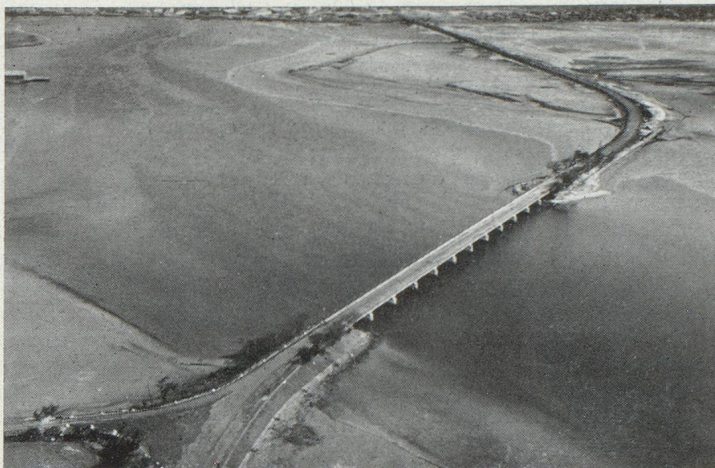
Les *réseaux ferrés* d'A. O. F., en mauvais état, faute d'entretien pendant les années de guerre, ont été modernisés. Les achats de matériel ont porté sur 9 locomotives à vapeur, 35 Diesel, 17 autorails ; 37 wagons à voyageurs, 385 wagons de marchandises spécialisés. La ligne Dakar-Thiès a été doublée, celles de Kayes-Niger, Abidjan-Bouaké, Conakry-Niger, ainsi que le réseau Bénin-Niger, ont été restaurées ou améliorées. La ligne Abidjan-Bobo-Dioulasso a été prolongée jusqu'à Ouagadougou. Le tonnage total transporté par fer est passé en A. O. F. de 1,2 million de tonnes en 1938 à 1,7 million en 1951.

En ce qui concerne les *télécommunications*, 8 aérodromes ont bénéficié de travaux d'amélioration, notamment ceux de Saint-Louis et de Conakry. Huit stations météorologiques sont construites et 13 en construction, 5 aérogares sont achevées.

L'aménagement des *voies fluviales* a fait l'objet d'études concernant le Niger, le canal d'Assinie (Basse Côte d'Ivoire), les lagunes du Bas-Dahomey et de la Côte d'Ivoire. Les quais du port fluvial de Saint-Louis ont été reconstruits.

b) Le développement de *l'équipement social* témoigne des préoccupations fondamentales de la Métropole qui subventionne d'ailleurs à concurrence de 66 % les constructions prévues par le plan dans ce domaine. On se contentera de donner quelques chiffres et quelques indications. Les programmes réalisés depuis 1947 ont consacré en A. O. F. 3,6 milliards de francs métropolitains aux réalisations sanitaires, 6,1 milliards aux constructions scolaires et 8 milliards aux travaux urbains ruraux.

En ce qui concerne *la santé*, ont été notamment construits, entrepris ou améliorés : des pharmacies d'approvisionne-



Sortie au Pont Noiroit à Kaolack (Sénégal)

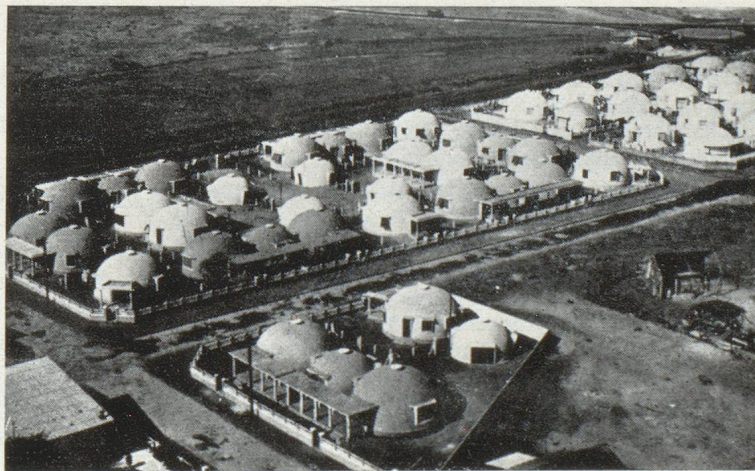
ment dans les territoires, un internat de l'école de médecine, un hôpital central, des maternités (Bobo-Dioulasso, Bamako), un groupe opératoire (Kaolack), un centre ophtalmologique (Bamako), des hôpitaux (Treichville, Bamako, Niamey), un laboratoire de chimie à l'institut de la lèpre (Bamako), 7 centres de dépistage, 12 centres de traitement.

Les constructions relatives à *l'enseignement* comportent entre autres : un internat et des collèges modernes pour jeunes gens ou pour jeunes filles, des établissements d'enseignement technique, un collège technique et industriel (Dakar), un centre d'apprentissage (Bouaké), des écoles primaires, des centres de formation professionnelle scolaire (Dakar, Conakry).

Plusieurs projets *d'urbanisme* sont en voie de réalisation : usine d'épuration d'eau à Dakar, installation de 13 réserves d'eau, construction d'un important barrage à Ouagadougou, etc.

c) Tous ces travaux d'infrastructure et toutes ces réalisations sociales exigent qu'un *développement de la production* permette aux budgets locaux d'en assurer les charges d'entretien, de fonctionnement et d'amortissement financier. Le Plan a prévu depuis son origine

Environs de Dakar : quartier résidentiel de maisons-ballons



jusqu'à 1953 inclus, 26 milliards de crédits affectés à cette tâche, dont 20,7 milliards pour l'agriculture, les forêts et l'élevage, et 5,2 milliards pour la production et la distribution d'énergie électrique.

Le développement de la *production agricole* a été particulièrement confié à des instituts de recherche, à des sociétés d'Etat ou d'économie mixte, et à des organismes locaux.

Trois instituts de recherche en A. O. F. se consacrent exclusivement à certaines productions agricoles particulièrement importantes : oléagineux, textiles, fruits et agrumes. Ils disposent de 12 stations de recherche : 7 pour les oléagineux, 2 pour les textiles, 3 pour les fruits et agrumes.

Huit stations territoriales de recherche et d'expérimentation ont pour mission de définir les bases d'une production agricole adaptée aux conditions et aux vocations économiques des territoires où elles sont installées. Elles se préoccupent particulièrement du développement des cultures vivrières (riz, arachides...) et des cultures d'exportation (cacao, café). Certaines de ces stations représentent des investissements de l'ordre de 80 millions de francs.

Un effort tout particulier a été fait pour développer la production de 3 grands ensembles agricoles : l'Office du Niger (riz et coton), Richard Toll (riz), Kaffrine (arachides).

Actuellement, les aménagements rizicoles sont parvenus aux chiffres suivants : 15.000 hectares en Haute-Guinée, 60.000 hectares au Soudan, 600 hectares au Sénégal (Richard Toll), 5.000 hectares au Niger, 13.200 hectares de l'Office du Niger fournissent une production commercialisable de près de 19.000 tonnes de riz marchand.

Il faudrait ajouter encore l'action menée dans le cadre du Plan pour l'amélioration du capital forestier et pour une meilleure exploitation de la forêt, les efforts effectués en faveur de *l'élevage* : protection sanitaire, travaux d'hydraulique pastorale, amélioration des conditions d'exploitation du bétail, création d'un établissement central zootechnique dans chaque territoire, aménagement de pistes d'évacuation dotées de gîtes d'étapes et de postes de contrôle, etc.

Les travaux de *recherches minières* en A. O. F. ont été effectués grâce à l'intervention d'organismes publics agissant conformément à leur vocation : le Bureau minier de la France d'outre-mer et le Bureau de recherche des pétroles. Les principaux gisements reconnus concernent :

— au Sénégal, les phosphates de chaux de Lam-Lam (5 millions de tonnes dont la cadence d'extraction atteint actuellement 150.000 tonnes par an), les phosphates de chaux de Taïba au Nord de Thiès (30 millions de tonnes exportables), les phosphates d'alumine de Pallo qui produiront bientôt 110.000 tonnes par an ;

— en Guinée, le fer de la presqu'île de Kaloum (2,5 milliards de tonnes de minerai à 47 %, exportation prévue pour 1953, 1.200.000 tonnes et aménagement pour une production annuelle de 3 millions de tonnes) ; la bauxite des îles de Los (réserves, 10 millions de tonnes, exploitation prévue de 300.000 tonnes par an), celle des régions de Kindia et de Boké ;

— en Mauritanie, le cuivre du Gheld Hoghrein près d'Akjoujt (600.000 tonnes de métal, exploitation prévue : 20.000 tonnes par an) et le fer de Fort-Couraud (100

millions de tonnes, teneur du minerai 65 %, capacité d'extraction prévue : 4 millions de tonnes par an).

Il faudrait encore ajouter l'exploitation de gisement d'ilménite (prévisions : 30.000 tonnes par an), d'or, d'étaïn et une production annuelle de diamant estimée à 200.000 carats.

Le développement de la *production d'énergie électrique*, qui doit permettre la réalisation des travaux d'électrification et fournir des possibilités d'industrialisation locale, a été étudié par Électricité de France. Trois sociétés d'économie mixte (Énergie de Guinée, Énergie d'A. O. F. et Énergie de Côte d'Ivoire) ont été créées. L'aménagement de centrales thermiques et de réseaux de distribution est en cours dans 9 centres et achevé dans 7 autres. Le doublement de la ligne à haute tension Dakar-Thiès permettra de fournir l'énergie nécessaire au développement d'un certain nombre d'entreprises. La centrale des Grandes Chutes fournira l'énergie aux mines de fer de Kaloum à Conakry et aux industries de la région.

La répartition des crédits entre les 8 territoires de la Fédération dépend d'un grand nombre de facteurs parmi lesquels le potentiel économique, l'importance numérique des populations, l'état de l'équipement et les besoins les plus urgents jouent un rôle prépondérant. Si l'on excepte Dakar, la répartition des dépenses sociales apparaît approximativement proportionnelle à la population. Mais dans leur ensemble, la valeur des investissements publics n'a pas été répartie proportionnellement à la richesse actuelle des territoires, ni au nombre de leurs habitants. Ainsi, la Côte d'Ivoire qui participe aux exportations de la Fédération pour 45 %, n'a reçu que 18,6 % de crédits accordés. Le Soudan qui représente 21 % de la population globale n'a obtenu que 9,5 % des crédits globaux. La répartition de ces crédits est la suivante :

Sénégal et Dakar . . . . .	32 %
Côte d'Ivoire . . . . .	18,6 %
Guinée . . . . .	14,3 %
Dahomey . . . . .	8,3 %
Soudan . . . . .	9,5 %
Niger . . . . .	9 %
Haute-Volta . . . . .	6,5 %
Mauritanie . . . . .	1,8 %

## II. — L'ACTION DE LA CAISSE CENTRALE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

La Caisse centrale de la France d'outre-mer joue un rôle prépondérant dans le financement des investissements publics et apporte aux investissements privés un concours souvent capital. D'une part elle a prêté à la Fédération pendant une période considérée 44,3 milliards de francs métropolitains à des conditions exceptionnellement avantageuses, pour compléter le financement des programmes d'équipement public doté de 50,4 milliards de subventions du « Fides ».

D'autre part elle a consenti aux communes de Bamako, Kankan, Abidjan, Conakry, Kindia et Cotonou des avances à long terme s'élevant à 767 millions de francs locaux afin de permettre le financement de programmes d'édilité. Elle a en outre consenti 6 avances aux Chambres de commerce, Régie des Chemins de fer d'A. O. F.,

Office central des chemins de fer d'outre-mer, Office du Niger, Régie industrielle de la cellulose pour un montant total de 2.644 millions de francs métropolitains, et 2 avances à la Fédération pour l'aménagement du wharf de Conakry. Elle a prêté aux sociétés d'électricité et à une société immobilière 2.996 millions de francs métropolitains.

Enfin, elle a assuré son concours financier à de nombreuses entreprises privées qui ont reçu d'elle plus de 7 milliards de francs en prêts directs ou en crédits de réescompte à moyen ou long terme. La répartition de ces avances entre les entreprises classées par nature d'activités est la suivante :

Industries extractives . . . . .	31,6 %
Travaux publics . . . . .	12,2 %
Industries textiles . . . . .	11,6 %
Énergie électrique . . . . .	9 %
Industries forestières . . . . .	6,3 %
Industries alimentaires et agricoles . . . . .	5,9 %
Dépôts pétroliers . . . . .	4,5 %
Hôtellerie . . . . .	4,2 %
Équipement portuaire . . . . .	3,5 %
Transports . . . . .	3,1 %
Industries mécaniques . . . . .	2 %
Divers . . . . .	6,1 %
<b>Total . . . . .</b>	<b>100 %</b>

### III. — INVESTISSEMENTS PRIVÉS

Aucun recensement complet ne permet de connaître le montant exact des investissements privés réalisés en A. O. F. au cours de ces dernières années. Seuls sont connus les chiffres qui donnent le montant des augmentations de capital et les souscriptions au capital des sociétés privées exerçant leur activité dans la Fédération. De 1947 à 1951 inclus, les investissements ainsi recensés s'élèvent aux chiffres suivants :

(en millions de francs C. F. A.)

Élevage, plantations . . . . .	276,9
Forêts, industries dérivées . . . . .	259,6
Énergie . . . . .	297,8
Mines métalliques . . . . .	837,6
Industries mécaniques . . . . .	220,8
Industries alimentaires . . . . .	1.311,9
Industries textiles . . . . .	239,9
Industries diverses . . . . .	158
Bâtiments-travaux . . . . .	507,2
Commerce . . . . .	3.684,1
Transports . . . . .	219,3
Banques . . . . .	247,9
Hôtelleries . . . . .	88,5
Sociétés immobilières . . . . .	1.112,7
<b>Total général . . . . .</b>	<b>9.462,2</b>

Ce chiffre de 9 milliards  $\frac{1}{2}$  environ d'investissements correspond à une valeur actuelle qui doit dépasser

20 milliards de francs C. F. A. si l'on tient compte de l'accroissement des prix, qui de 1947 à 1951, ont environ triplé. D'autre part une enquête succincte a montré que les ressources d'autofinancement des sociétés ont été au moins égales aux apports d'argent frais de leurs souscripteurs. Au total, il semble que l'effort propre au secteur privé soit d'un ordre de grandeur comparable à la moitié des investissements effectués par la puissance publique.

Cet effort du secteur privé apparaît encore comme insuffisant. Le développement des investissements productifs doit en effet être accéléré si l'on veut maintenir l'équilibre économique local, développer les ressources budgétaires au niveau des besoins engendrés par l'équipement neuf et promouvoir le progrès social en poursuivant l'œuvre entreprise.



*Le chef d'équipe du chemin  
de fer Dakar-Niger*

DANS ce but, le nouveau plan quadriennal d'équipement est actuellement à l'étude. Son caractère social sera certainement une des préoccupations fondamentales de ceux qui ont la tâche d'en définir les grandes lignes. Mais c'est grâce à un esprit de réalisme économique, c'est par le souci de donner aux capitaux investis le maximum d'efficacité que le succès sera obtenu. Le premier plan a été principalement consacré aux recherches et aux grands travaux. Le second doit être un plan de production. Les études préparatoires qui en précéderont les points d'application s'inspireront au premier chef de considérations d'économie, de productivité et de rendement.

Les travaux neufs d'infrastructure réduits aux projets indispensables seront étroitement associés à la production et ne seront lancés que dans la mesure où son développement les imposera. Les efforts porteront à la fois sur le développement de l'agriculture, sur la mise en valeur des mines et sur l'industrialisation de certaines régions économiques nettement définies. L'action du Crédit agricole, des organismes coopératifs et des sociétés de prévoyance, permettra de soutenir l'effort du petit producteur africain en même temps qu'un encadrement agricole compétent facilitera l'amélioration des méthodes culturelles et une utilisation satisfaisante des crédits accordés.

L'effort minier, entièrement pris en charge par la Métropole, doit être le départ d'un développement économique très important. Les prévisions d'exploitation des principaux gisements découverts (fer, aluminium et cuivre) conduisent à penser que l'A. O. F. pourrait bénéficier dans un avenir de 5 à 6 ans d'une production minière atteignant annuellement 18 milliards de francs C. F. A., c'est-à-dire accroître de plus de 50 % la valeur de ses exportations globales.

Le Haut-Commissaire de la République en A. O. F., ouvrant le 7 mai 1953 la première session ordinaire du Grand Conseil, déclarait que le nouveau plan, dont un volume global de l'ordre de 50 milliards de francs

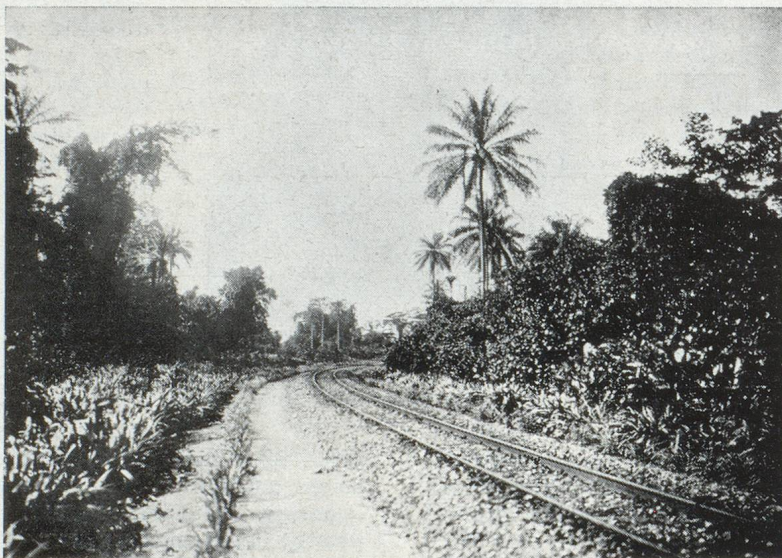
C. F. A. serait envisagé, devrait constituer la somme de 5 plans définis de façon précise : « Un plan agricole qui vise à travailler pour et avec les Africains, un plan d'habitat susceptible de donner aux travailleurs, employés, fonctionnaires, un logis convenable et la possibilité d'en obtenir la propriété, un plan de prospection et de mise en valeur minière comportant, lorsqu'il sera possible, un traitement sur place, un plan de cultures industrielles et de colonisation agricole, enfin un plan de recherches et d'établissement des conditions propres à favoriser l'industrialisation. »

Le concours des capitaux privés, quelle que soit leur origine, est plus que jamais requis. C'est pourquoi la Fédération de l'A. O. F. maintiendra au profit des

affaires nouvelles les exonérations fiscales dont elle a récemment décidé le principe.

C'est dans le second plan d'équipement que l'œuvre entreprise en A. O. F. et les sommes considérables qui y ont déjà été affectées trouveront leur pleine utilité. Cette seconde étape de la mise en valeur permettra d'approcher les objectifs qui n'ont cessé d'inspirer les Pouvoirs publics : l'élévation du niveau de vie des populations locales, le développement des richesses économiques et des échanges qui doivent faire de l'Union française une réalité toujours plus vivante.

Luc de Carbon



*Côte d'Ivoire : le chemin de fer au km. 18.*