

Centre ORSTOM
de Lomé

A en y.

annuaire CONFID
fiches

mars 1986

(problème de l'
accès de l'
intérieur ...)

Edward Graham NORRIS

LE COMMERCE HAOUSSA DE LA COLA
A TRAVERS LE TOGO (1899-1912)

Quelques mesures chiffrées

Extrait de "Paideuma", n° 30, 1984
(pp. 161-183)

Traduit de l'anglais par
Yves MARGUERAT

Le commerce à longue distance entre les habitants des forêts humides ouest-africaines et les peuples de la savane est l'un des grands thèmes de l'histoire africaine. Non seulement son étude a fait progresser la compréhension de la place de l'économie dans la société et la civilisation du continent, au même titre que l'analyse des contributions locales à la croissance économique de l'Afrique lors des derniers siècles. Mais ce problème soulève également des questions fondamentales quant à la méthodologie, et aussi quant à l'objet même des recherches socio-culturelles. Alors que l'écrasante majorité des études anthropologiques et ethno-historiques s'efforcent à une vue "de l'intérieur" de la nature du consensus social (même si c'est à propos des conflits) au sein des groupes humains, comme si les origines et la signification des institutions sociales et des particularités culturelles ne pouvaient être approchées qu'à partir des relations au sein de familles ou de petites communautés, l'analyse du commerce à longue distance exige, elle, d'autres perspectives. Il est exact que les recherches sur de semblables réseaux commerciaux sont en même temps

O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

N° : 28171

Cote : B

des études de diasporas ethniques (1). Elles ont ainsi, d'ailleurs, aidé à dévoiler quelques unes des subtilités du concept d'ethnie ; elles ont de même contribué à la compréhension d'une autre forme de solidarité sociale en Afrique de l'Ouest -la communauté de foi dans l'Islam- et exploré quelques unes des institutions essentielles quant aux relations inter-culturelles.

Dans ces toutes dernières années, un certain nombre d'historiens -spécialement Madhi Adamu, Kwame Arhin et Paul E. Lovejoy- ont publié un ensemble de travaux sur le commerce ouest-africain entre les Etats haoussa du Soudan central et les peuples akan du bassin de la Volta inférieure (2), études qui ne paraissent pas devoir être dépassées avant un bon moment. Toutefois, comme beaucoup de leurs prédécesseurs (3), ces auteurs ont été, pour l'essentiel, obligés de limiter leurs analyses au cadre institutionnel et à sa mise en place. A la différence des études sur le trafic inter-continental durant l'époque précoloniale, la traite négrière atlantique et ses héritières "légitimes", qui sont solidement fondées sur les séries chiffrées des collections d'archives européennes, l'exploration des systèmes d'échange intra-africains ne manque de rien autant que de bases numériques (4).

Les raisons de telles limites sont évidentes. En dépit des recherches, on n'a jamais retrouvé de séries de livres de compte en arabe relatives aux commerces caravaniers. Tout ce qui subsiste se résume à quelques fragments descriptifs (5). Les systèmes de comptabilité des Etats pré-coloniaux en Afrique occidentale, dans la mesure où

(1) Abner Cohen a, le premier, développé le concept de diaspora commerciale (cf. Abner Cohen : 1969, et sa contribution "Cultural strategies in the organisation of trading diasporas", in Meillassoux : 1971). Philip D. Curtin a poussé plus loin l'analyse (Curtin : 1975).

(2) Leurs contributions principales sont Adamu : 1978, Arhin : 1979 et Lovejoy : 1980.

(3) Les ouvrages de Marion Johnson sur l'or (1968) et les cauris (1970) comme monnaies en Afrique de l'Ouest sont de notables exceptions.

(4) Sans vouloir dénigrer la qualité de ces travaux, il faut remarquer que Madhi Adamu ne donne aucune information chiffrée ; Kwame Arhin propose trois tableaux sur le volume du trafic pour toute la période du début du XIX^e siècle à la fin de la première guerre mondiale, et Paul Lovejoy, dont les données chiffrées sont plus importantes, offre certaines de ses conclusions comme en attente d'informations statistiques ultérieures, nécessairement subjectives.

(5) Heepe : 1928 ; Goody et Mustapha : 1967 ; Flegel : 1885.

ils existaient, n'étaient que des formes de calcul courant, à peu près impossibles à garder en archives (6).

L'espoir d'études chiffrées sur les expéditions commerciales de Kano à Salaga et retour doit presque certainement être abandonné. Les sources anglaises et françaises de la brève période, au début de ce siècle, où le commerce intra-africain n'était pas encore interrompu ou détourné vers de nouveaux axes, ont également peu à nous proposer quant à des séries homogènes de données sur les échanges à longue distance dans l'hinterland ouest-africain. En dépit de l'établissement de postes de douanes sur les nouvelles frontières coloniales et de l'intérêt, parfois très vif, porté par les premiers administrateurs coloniaux aux problèmes économiques locaux, les informations qui subsistent dans les dossiers sont sporadiques et souvent uniquement sous forme de résumés.

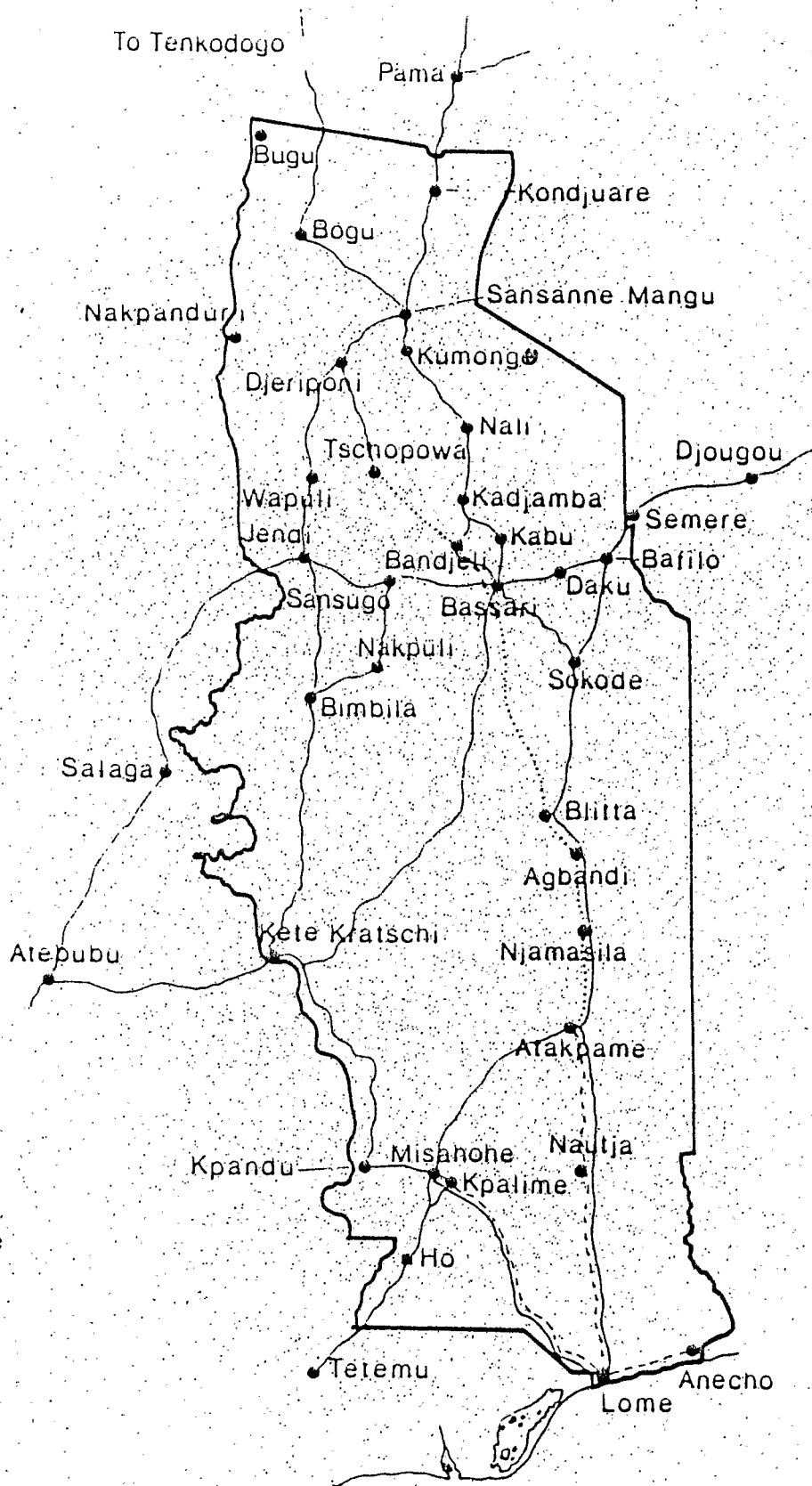
Toutefois, l'idée d'études fondées sur le volume de trafic passant à un point donné ne doit pas être encore abandonnée. S'il y a eu quelque chose comme une barrière dressée entre le Gold Coast et le Nigéria du Nord, perpendiculaire aux voies de communication entre les deux régions, les commerçants, venant de l'ouest ou de l'est, auront eu à en franchir les passages : on aura pu ainsi les compter. Une telle "barrière" a l'inconvénient d'être située à un point précis de la route. Arhin et Lovejoy sont, bien sûr, tout deux bien conscients que les caravanes avaient une activité commerciale continue durant leur voyage : chacun d'eux a adopté l'heureuse formule de R.T. Lonsdale décrivant les caravanes mandingues analogues comme des "marchés ambulants" (7). Mais, en dépit de leurs longues digressions sur les activités des caravanes entre les deux extrémités de leur voyage, leur attention s'est surtout concentrée, inévitablement, sur l'économie des pays haoussa et ashanti. Pourtant, un essor économique considérable a été induit par le commerce haoussa dans les vastes régions qui les séparent.

(6) Le plus détaillé (bien que controversé) de ces systèmes était l'usage de sacs de cailloux marqués de symboles différents dans le royaume fon du Dahomey (Herskovits : 1938).

(7) Lonsdale : 1882 ; Lovejoy : 1980 (p. 107) ; Arhin : 1979 (p. 4).

Le morceau de territoire entre la Gold Coast anglaise et le Dahomey français, le protectorat allemand du Togo, nous fournit, du tournant du siècle à 1914, cette imparfaite mais utilisable "barrière" en travers des axes commerciaux entre l'empire ashanti et les Etats haoussa. S'étirant vers le nord sur 550 km à partir du littoral, jusqu'à 30 km de la ville gourmantché de Pama, la colonie allemande chevauchait toutes les routes entre l'Ashanti et le pays haoussa, à l'exception de la plus septentrionale, de Kano et Jega par Kantchari, Matiakoli et Nungu (plus connu sous son nom haoussa de Fada N'Gourma), jusqu'au marché d'ânes et bovins de Pouytenga (près de Koupéla) et, parfois, jusqu'à Ouagadougou. (Bien que fort regrettée par les fanatiques du colonialisme allemand, l'impossibilité pour le Reich d'étendre le Togo jusqu'au Niger n'est, heureusement pour nous, pas d'une importance décisive dans le cadre de cet essai). Les frontières de la plus petite des colonies allemandes en Afrique ne coïncidaient pas, bien sûr, avec celles de l'actuelle République togolaise, qui ne comprend que la partie du territoire du protectorat allemand qui a été confiée en mandat à la France par la Société des Nations. Le Togo allemand couvrait quelque 80 000 km² et était donc une fois et demi plus grand que l'actuelle République de 56 000 km². A l'époque allemande, les limites de la colonie s'étendaient plus loin vers le bassin de la Volta, incluant dans la mouvance de l'administration impériale les villes maintenant ghanéennes de Yendi, Bimbila, Kpandu, Ho et Kete-Krachi (carte 1).

Mais l'élément le plus marquant de la région était et reste la chaîne des Monts de l'Atakora, qui s'étire du sud-ouest au nord-est. Au-delà de Sokodé, au nord de la plaine centrale du Togo, la pente légère du sud au nord est interrompue à plusieurs reprises par de fortes dénivellations et des escarpements abrupts, au pied nord-ouest desquels se trouvent des passages à travers les montagnes. Seule la large vallée de l'Oti forme une coupure majeure. La chaîne n'est pas seulement une barrière géographique ; c'est aussi une limite culturelle, et le développement d'Etats unifiant des peuples de même civilisation en puissantes organisations politiques prédatrices, à l'ouest comme à l'est des Monts de l'Atakora, fit des montagnes un refuge pour des groupes culturels plus petits, moins bien intégrés,



Chemins de fer ----- réalisés en projet

Carte 1 - Routes commerciales du Togo, selon un croquis du commandant de district Haering, d'Atakpamé. On a gardé les orthographes allemandes d'origine. Les frontières sont celles du territoire allemand, non du Togo actuel.

qui purent s'y replier pour échapper aux exactions des Etats plus puissants. Pendant des siècles, l'abri des chaînes de l'Atakora servit, comme le montre le relevé ethnographique (8), de refuge à de nombreuses petites communautés en fuite devant les exigences des autres en esclaves, en accroissement territorial ou en hégémonie politique (8 bis).

Ce fut l'expansion des Haoussa le long des axes conduisant des Etats haoussa vers les régions productrices de kola du bassin inférieur de la Volta qui a commencé à renverser le processus qui avait fait du Nord du Togo une zone de refuge. "Au début, les immigrants et les marchands haoussa s'insérèrent dans le réseau commercial pré-existant, mais d'autres vinrent établir de nouvelles communautés qui formèrent la base d'un réseau haoussa indépendant" (9). Ce premier essor stimula les groupes autochtones tout comme il attirait de nouveaux étrangers dans la région ; après la première moitié du XVIII^e siècle et l'établissement des axes commerciaux haoussa, ce furent ces groupes, plutôt que les Haoussa eux-mêmes, qui exploitèrent les avantages économiques qu'offraient les "marchés ambulants" pour les besoins du réseau haoussa et le développement économique local.

Le premier groupe à tirer parti de cette diffusion du commerce à longue distance fut une bande de mercenaires, dont les chefs étaient d'origine mandé-ouattara, venus de la région de l'Ano, au sud de Kong. Après avoir guerroyé pour les princes gonja et mamprussi, les Anufom, les hommes de l'Ano, comme ils s'appelaient eux-mêmes, ou les Tchokossi, comme on les désigne le plus souvent, établirent en 1764 (sur le site de Kondjoko, un village qu'ils avaient détruit) un camp militaire, Sansanné Mango, qui devait devenir leur future patrie. Selon leurs propres traditions, comme celles de leurs anciens sujets, les premiers habitants (de langue Gur) des territoires que les Anufom allaient conquérir, c'était la possibilité du commerce des esclaves qui avaient attiré les Tchokossi dans cette contrée. Les simples fantassins qui accompagnaient les chefs ouattara étaient d'origine

(8) Cornevin : 1969.

(8 bis) Cette théorie des "montagnes-refuges" est aujourd'hui fort contestée (Note du traducteur).

(9) Lovejoy : 1980 (p. 35).

akan, parlant un dialecte agni-baoulé que toute la société finit par adopter. Il n'y a guère de doutes que les raids esclavagistes jouèrent un rôle important dans l'économie de Sansanné Mango (10). A la différence des Gonja, Dagomba et Bimbila, qui étaient soumis à l'hégémonie ashanti, astreints au paiement d'un tribut annuel et qui n'obtenaient les armes à feu que sous la stricte surveillance de l'Ashanti (leurs troupes armées de fusils, les *Kambonse*, étant entraînées et commandées par des conseillers militaires ashanti (11)), les Anufom semblent avoir joui d'une plus grande liberté, due à leurs relations spéciales avec les dirigeants ashanti, à Kumasi (12).

Toutefois, d'autres considérations que le trafic d'esclaves pouvaient avoir été prises en considération. En plus de leurs dépendants akan, les guerriers ouattara étaient aussi aidés de conseillers musulmans dioula qui, comme nombre de membres de cette diaspora protéiforme, étaient certainement familiarisés avec les techniques et les exigences du commerce à longue distance. Il y a de fortes raisons de croire que l'axe routier de Salaga et Yendi vers les communautés gourmantché ne fut pas attiré à Sansanné Mango après que les Anufom s'y fussent installés, mais plutôt que ces mercénaires qui s'étaient mis à leur propre compte choisirent Kondjoko comme site pour leur camp parce que les caravanes haoussa utilisaient déjà le village comme étape sur le chemin des grands marchés de la kola en Ashanti. Bien que les traditions des Anufom et des Natchaba (les premiers habitants de Kondjoko qui furent repoussés par les envahisseurs à environ quinze kilomètres au nord du site de leur ancien village) ne fassent mention que de clans natchaba et lamba comme occupants du village à l'époque de la conquête anufo, une information recueillie dans une histoire orale de Sansanné Mango publiée en 1928 (13) parlait d'une "invasion" plus ancienne de la région par des Haoussa qui avaient conquis les Boma (un lapsus pour Moba) et les Konkomba. Dans le sillage de cette "conquête", les chefs locaux et leur entourage s'étaient convertis à l'Islam. Les immigrants haoussa commencèrent à se marier au sein de la population locale et retournèrent par la suite aux pratiques païennes :

(10) Norris (à paraître).

(11) Wilks : 1975 (p. 22, 72).

(12) Froelich : 1963 (p. 176).

(13) Delval : 1980 (p. 120).

"toutefois, respectueux de la religion de leurs pères, ils ont placé leur Coran dans un coin de la montagne avoisinante (à Bogou, en pays moba) où ils lui font des sacrifices à l'instar d'un fétiche". De semblables récits de régression religieuse ne sont pas rares dans la région (14) et un tel état de choses a bien pu inciter les Anufom à prendre la place des Haoussa.

Nehemiah Levtzion suggère que l'arrivée des migrants haoussa à Sansanné Mango est postérieure à l'épisode anufo de la diaspora dioula. Ces Haoussa-ci s'installèrent dans le quartier de Baki'n'Gulbi, où ils purent faire les courtiers des commerçants haoussa. Leur rôle était, cependant, moins important qu'il ne l'affirme (15). Le privilège d'avoir à s'occuper de tous les étrangers à Sansanné Mango était la prérogative du lignage Gono, dioula musulman, dont les aînés contrôlaient et organisaient le camp de repos des caravanes, à l'extérieur de Sansanné Mango, que les Allemands appelaient Gamadji (16). Il n'y avait pas, comme le note Levtzion avec justesse, de *zongo*, avec son propre *serkin zongo* haoussa, à Sansanné Mango jusqu'à la fin de la première décennie du XX^e siècle.

La croissance dans la frange la plus méridionale de l'aire ultime d'influence des Anufom se fit probablement à une date un peu plus tardive. Levtzion croit que l'établissement de puissantes chefferies dans la région que les commerçants musulmans allaient appeler kotokoli a été directement lié à l'essor du commerce à longue distance à travers la contrée (17). Yves Person situe l'établissement du pouvoir gourma à Djougou dans la première moitié du XVIII^e siècle, une date qui s'articule bien avec celle que Paul Lovejoy attribue à la fondation des villes jumelles de Kilinga, où s'installèrent les marchands haoussa et dioula (18). Toutefois l'acceptation par Lovejoy de la date du milieu du XVIII^e siècle que donnent Jean-Claude Froelich, Pierre Alexandre et Robert Cornevin pour l'établissement du *zongo* de Didaouré, là où s'élèvera plus tard Sokodé, est peut-être prématurée.

(14) Goody et Wilks, in Goody : 1968

(15) Levtzion : 1968 (p. 80).

(16) Voir le croquis de Sansanné Mango par le Dr. H. Gruner, in "Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten", 1897 (p. 268).

(17) Lovejoy : 1980 (p. 35).

(18) Lovejoy : 1980 (p. 35).

Des recherches récentes sur les communautés musulmanes du Togo (19) suggèrent que, pour l'installation de commerçants utilisant des patronymes comme "Mandé" ou "Touré" (une pratique adoptée par les marchands haoussa et bornouans pour se glisser au sein des premiers réseaux commerciaux dioula (20)) à la fois à Didaouré et à Bafilo, une date proche de la fin du XVIII^e siècle serait plus acceptable. Plus à l'ouest, l'implantation musulmane des Haoussa au pied de la montagne de Bassar, où leur influence resta faible à cause de l'absence de l'autorité d'une chefferie forte, paraît avoir été encore plus tardive, quelque part au début du XIX^e siècle. Ils arrivèrent là en venant de la colonie haoussa déjà bien établie de Kilinga (21).

Ceci attire notre attention sur les différences d'évolution entre les deux grands axes. La route établie au début des XVIII^e siècle conduisait des grands marchés ashanri de la cola vers le nord, par Yendi (22) et Kondjoko jusqu'à l'ancienne capitale gourmantché de Kujuabongu (30 km environ au sud de l'actuel Pama (23)), où la route s'infléchissait vers le nord-est, pour suivre le pied de l'escarpement qui marque la limite septentrionale des Monts de l'Atakora, en passant par Maajoari et Tanbariga, ainsi que par Kparcaga ou Tansarga et Tanbaga, sur son chemin à travers le pays gourmantché jusqu'au Niger (24).

La seconde route, qui allait de Salaga à Yendi et à Sansugu, ou de Salaga à Bimbila et Nakpuli puis Sansugu, et de là par Bassar, Sokodé, Bafilo, Kilinga à Kandi et au Niger, passait par les vallées des chaînes de l'Atakora à travers les territoires des communautés farouchement indépendantes des Konkomba, Bassar et autres peuples de langue Tem. Ce fut seulement quand d'autres peuples d'origines gourma ou para-gourma commencèrent à peser sur la région à partir de l'est et à y établir des chefferies l'une après l'autre, que les Dendi, les

(19) Delval : 1980 (pp. 100 et 106).

(20) Lovejoy : 1980 (p. 61).

(21) Delval : 1980 (p. 112).

(22) Lovejoy : 1980 (p. 35).

(23) L'ancienne capitale gourma de Kujuabongu fut détruite par un raid des Tchokossi de Sansanné Mango, peu après l'installation de ces flibustiers sur les rives de l'Oti, en 1764 (cf. Madiéga : 1978, p. 120 et sq.).

(24) Il y a pénurie de publications sur l'histoire de cette région, mais il est certain que les chefferies de Tansarga, Tanbaga et Yuabri sont d'origine haoussa (Madiéga : 1978, p. 92).

les Songhaï et les musulmans haoussa fondèrent des *zongo* protecteurs dans la région pour le service des caravanes de cola. Mais, bien que des *zongo* eussent été établis dans tous les principaux caravansérails le long de la route, les troubles n'avaient pas disparus, même à la fin du XIX^e siècle : la présence d'une communauté musulmane à Bassar n'empêchait pas les bandes de villageois de la faible confédération des communautés bassar de razzier régulièrement les caravanes haoussa et dendi qui traversaient la région (25). En dépit de ces dangers, qui ne décreurent que lentement, cette route était particulièrement attractive. La noix de cola est une denrée périssable et la route méridionale était considérablement plus courte que celles du Nord. Beaucoup de caravanes utilisaient donc cet axe, ce qui incitait les membres des diaspora musulmanes à y établir des relais caravaniers adéquats à travers les Monts de l'Atakora.

Quel était la situation du commerce de la cola à la fin du siècle dernier ? Paul Lovejoy a montré que, avec la destruction de la puissance ashanti par les Britanniques en 1874, les négociants en cola ne furent plus empêchés d'atteindre la côte par les interdictions de la politique économique ashanti. Là, les Haoussa, tout particulièrement, commencèrent à utiliser l'infrastructure existante, comme la navigation côtière européenne : l'embarquement des noix de cola vers Lagos rivalisa rapidement avec les tonnages qui continuaient à emprunter la voie terrestre. Toutefois, le "commerce soudanais", comme l'appelaient les Allemands, restait florissant. Parmi les premiers employés des administrations coloniales européennes à visiter Sansanné Mango, seul George Ferguson ne montre pas particulièrement d'enthousiasme. Il décrit un peu l'organisation politique, note que la ville est entourée de communautés villageoises féroces avec lesquelles les Anufom sont en guerre et insiste sur la proche parenté entre la langue parlée dans la ville et celle du Sefwi. Sa carte montre la région comme un centre d'élevage de bétail, mais il fait peu d'allusions à l'économie locale (26). Il est vrai qu'il a effectué sa visite à peu près au cœur de la saison des pluies, en août 1894.

(25) Von Zech : 1898. Traduction anglaise in African (West) n° 562, Gold Coast. "Mémoire sur les questions relatives à la frontière entre les possessions britanniques et allemandes sur la Côte de l'Or", British Public Record Office, à Londres, dans les Colonial Office series Co 879/54.

(26) Arhin : 1974 (p. 178).

Le Dr. von Doering, qui tenait le journal de l'expédition allemande du Dr. Gruner, commence sa description avec la remarque que "Mangu" était une importante place commerciale d'où partaient cinq routes, vers Kuande, Pama, Yanga, Gambaga et Yendi. Il est vrai que le marché avait déçu les membres de l'expédition, car il s'était avéré plus petit que celui de Kete (27), mais il restait, sans aucun doute, beaucoup plus grand que le marché de Yendi. Il nota aussi que, bien que les Anufom eussent leur propre langue, un grand nombre parlait aussi le haoussa (28). G. Alby, qui arriva à Sansanné Mango le 25 janvier 1895, huit jours seulement après le départ de la mission Gruner pour Pama, estima que la ville anufom avait une population d'environ dix mille habitants, auxquels on pouvait ajouter de nombreux Foulbé, Bariba, Mossi, Haoussa et autres. C'était, selon l'avis de ses informateurs africains, le grand carrefour des routes menant de l'intérieur à la côte et de celles qui quittaient la ville dans toutes les directions : Borgou, Dahoméy, Dagomba, Koargu, Gambaga, Mossi, Gourma et le territoire de Say (29)...

Mais ces plus anciens rapports parlent peu des caravanes qui utilisaient ces routes. Ce sont les rapports annuels des officiers responsables des postes militaires qui donnent des indications sur le volume du trafic. Selon le rapport annuel de 1899 pour Sansanné Mango, le lieutenant Gaston Thierry (30) avait observé qu'au moins 5.000 commerçants africains arrivaient dans la ville chaque jour, une estimation comparable à celle de son collègue Kersting, le commandant du district de Sokodé, 250 km plus au sud, sur l'autre route, celle des caravanes qui ne passaient pas par Sansanné Mango. Cet administrateur parlait de 4.000 marchands haoussa traversant Didaouré tous les jours à la bonne saison. Bien que de tels rapports présentent d'énormes exagérations (une simple extrapolation de ces estimations sur une courte saison sèche de seulement trois mois donne un chiffre de 800.000 personnes traversant le nord de la colonie chaque année, soit à peu près la population totale du Togo à l'époque), ils suggèrent

(27) Après la guerre civile de 1892, Kete avait pris la place prépondérante qui avait été naguère celle de Salaga.

(28) Kolonialzeitung, Hambourg, 20 avril 1895.

(29) Archives de France, section Outre-Mer, Paris : Togo/Cameroun, Carton XIII, Dossier 109.

(30) Bundesarchiv Koblenz, R 150 ; Archives Nationales du Togo, Fond allemand FA 3/1111.

fortement qu'il y avait des fois, dans les premières années de l'administration allemande, où de très grandes caravanes traversaient ces deux villes.

D'autres observateurs de la même époque décrivent par contre un tableau plus sombre. Von Doering, par exemple, a noté avec quelque perplexité que, durant le séjour de la mission Gruner à Pama, ville gourmantché sur la principale route haoussa du nord (à quelque 80 km au nord de Sansanné Mango), lui et ses compagnons n'ont compté qu'un faible nombre de petites caravanes haoussa (31), et le lieutenant von Carnap Quernheimb, un autre membre de l'expédition, remarquait, dans une lettre au gouverneur de la colonie (32), que, lors du séjour de cinq semaines du lieutenant von Seefried à Sansanné Mango en février et mars 1895, "il n'était arrivé du Gourma que des quantités insignifiantes d'ivoire et deux petites caravanes haoussa venant du pays bariba". Qu'un tel calme plat au coeur de la saison sèche ne fût pas dû à des circonstances exceptionnelles de cette année 1895, cela peut être déduit du journal du lieutenant Preil, le chef de la partie allemande de la commission germano-française des frontières (33), qui, à la fin de 1899 et au début de 1900, passa six semaines à travailler sur la portion de frontière au nord de Sansanné Mango, et, de la même manière, ne rencontra que deux petites caravanes.

On a souvent fait remarquer combien les administrateurs coloniaux allemands étaient dégagés de scrupules vis-à-vis de leur éventuelle "mission civilisatrice" (34) ; leurs écrits montrent une détermination sans équivoque d'exploiter leurs protectorats afin d'en tirer les produits tropicaux et les matières premières qu'ils auraient dû, sans cela, acheter à des prix de monopole aux autres puissances coloniales. Dans ce but, l'administration du Togo -par exemple- n'était pas disposée à se contenter de conjectures fondées sur les impressions de ses représentants, ni à s'appuyer, dans ses objectifs de planification, sur des statistiques telles qu'on peut les extraire des pratiques comptables des postes de douane. Durant la première décennie après l'établissement de l'autorité coloniale sur la partie

(31) Kolonialzeitung, Hambourg, 20 avril 1895.

(32) Archives Nationales du Togo, FA 1/373 (p. 176).

(33) A.N.T. FA 1/130 (p. 135 et 136).

(34) Cf. par exemple Rudin : 1968 (p. 10).

septentrionale de la colonie, le Secrétariat général du territoire recueillit auprès des administrations locales une quantité considérable d'informations sur les activités économiques de l'hinterland togolais. L'objectif n'en était pas, bien sûr, de poursuivre des recherches désintéressées, mais une planification à long terme de la mise en valeur (35) de l'intérieur du Togo. Les Allemands, cependant, n'étaient pas pressés : redoutant les effets de l'action des missionnaires et des commerçants européens au sein des communautés tant païennes que musulmanes, le gouverneur du Togo interdit l'accès des districts de Sokodé-Bassar et de Mango-Yendi à tous les prêtres, pasteurs et marchands de 1907 à 1912. A moins de réussir à attirer vers le sud une partie des commerçants haoussa qui traversaient le territoire en suivant le chemin le plus court vers la Gold Coast, les Allemands ne pouvaient retirer que peu de bénéfices du commerce soudanais, tant qu'il n'y aurait pas de plantations de cola dans le Sud, capables de concurrencer celles de Gold Coast, ni de chemin de fer leur permettant de transporter économiquement jusqu'à la côte les matières premières du Nord qui avaient attiré leur attention : minéral de fer de Bandjéli (Banyeri), coton, kapok et bétail. Comme la rentabilité des capitaux investis était la première motivation de leur souscription dans de telles entreprises, on exigeait des informations précises.

Le premier document utilisable pour cette étude concerne la valeur annuelle totale des différentes marchandises, soit du trafic soudanais traversant le territoire, soit du commerce intra-togolais en développement, qui passèrent par les villes de Sokodé et de Bassar entre 1899 et 1906 (tableau 1). L'information que l'on peut extraire de ces données est quelque peu limitée, car ces deux villes, le centre administratif et la principale sous-station du district du Tchaoudjo, ignorent les passages sur l'axe septentrional, qui ne pouvaient être enregistrés qu'à Yendi ou à Sansanné Mango. Toutefois, pour des raisons qui seront exposées plus loin, ces statistiques englobent plus de 80 % de la cola transportée par voie de terre vers le pays haoussa. Il est, malheureusement, difficile d'extraire la valeur de la cola des sommes totales.

(35) En français dans le texte (N.d.T.).

(36) von Zech : 1901 (p. 8) in ANT FA 3/4009, Jahresbericht Sansanne Mango, 1902.

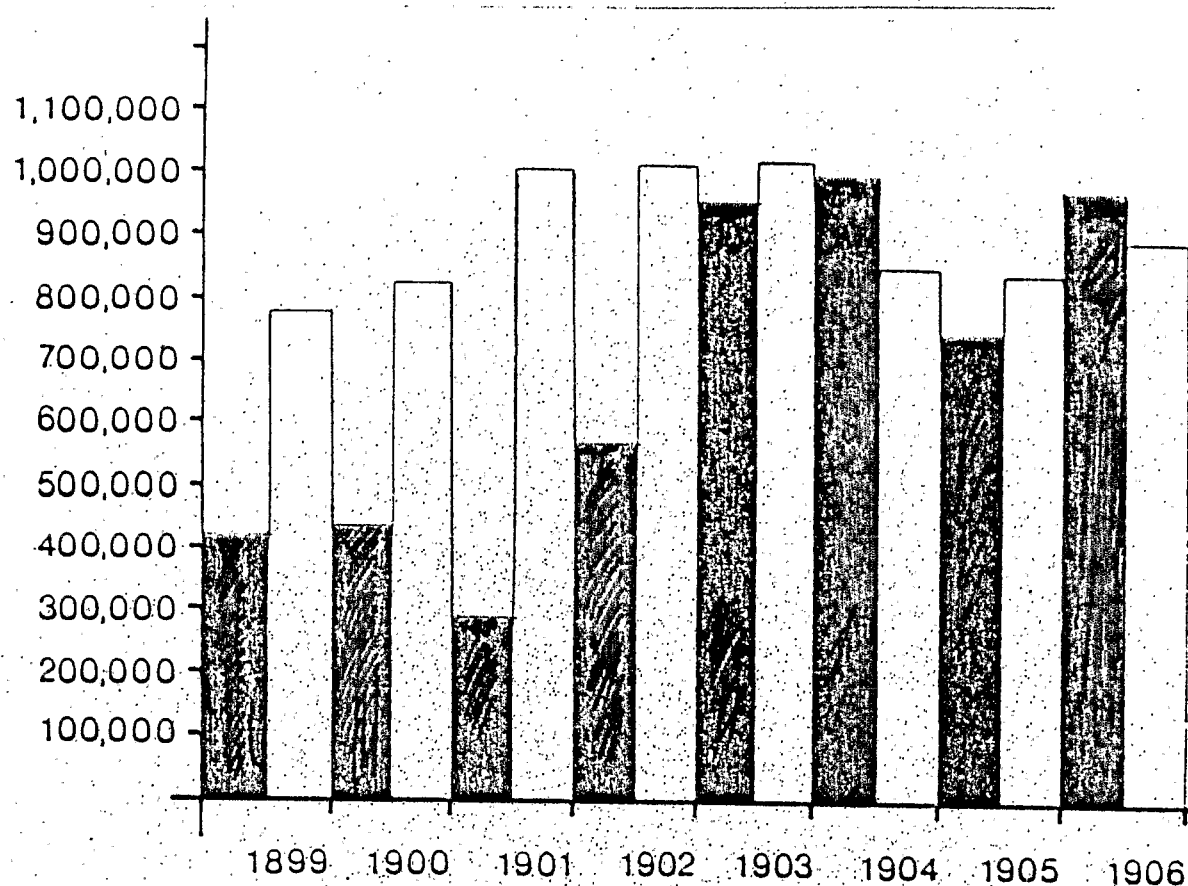


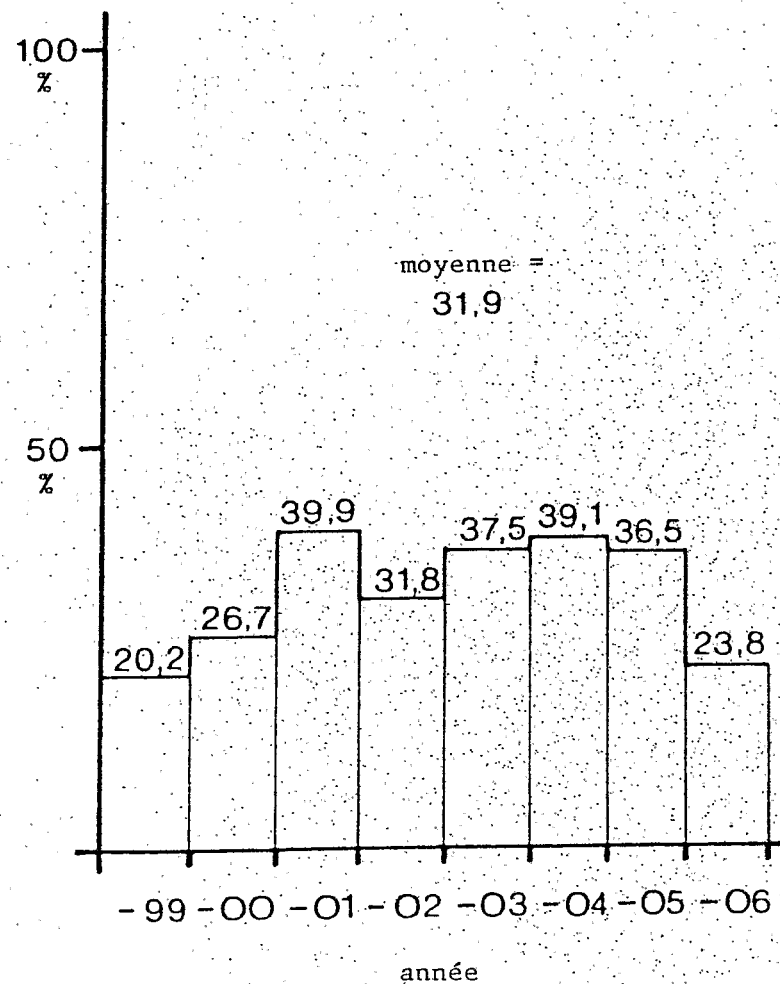
Tableau 1 : Valeur approximative du commerce à longue distance et intra-togolais passant par Sokodé (■) et Bassar (□), 1899-1906.

	Total des importations	%	Total du District		à Bassar	
			à Sokodé	à Bassar	à Sokodé	à Bassar
			[Valeurs en marks]			
1899	3,280,000	6.3%	208,690	86,010	122,680	
1900	3,517,000	6.8%	239,990	116,460	123,530	
1901	4,723,000	4.8%	226,850	117,940	108,910	
1902	6,206,000	4.3%	271,530	181,510	90,020	
1903	6,105,000	8.4%	511,648	363,240	148,408	
1904	6,898,000	8%	550,640	392,935	157,705	
1905	7,760,000	4.8%	373,429	274,202	99,227	
1906	6,433,000	5.2%	329,834	235,322	94,512	

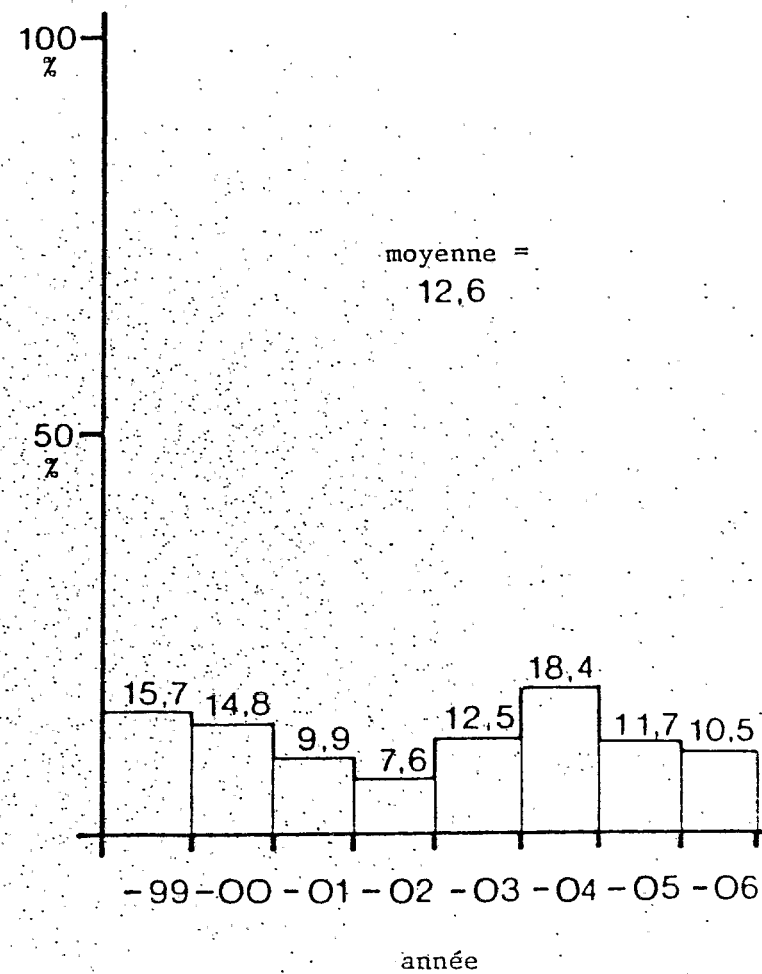
Tableau 2 : Importations des marchandises européennes au Togo et dans le district de Sokodé-Bassar.

La valeur du trafic des deux villes montre des différences frappantes. A Sokodé, la valeur annuelle varie de moins de 300.000 Reichsmarks en 1901 à plus de 1.000.000 en 1904. Mais, bien que la valeur de 1901 présente une chute par rapport aux deux années précédentes et que ni 1905, ni 1906 n'atteignent le niveau de 1904, les données pour cette période de huit années montrent clairement que la valeur du trafic à longue distance traversant la ville a plus que doublé. Le chiffre d'affaires de Bassar est, au début de la période, beaucoup plus élevé. Le total le plus faible se situe en-dessous de 800.000 en 1899, et le plus fort à près de 1.200.000 en 1904. Tandis que la valeur des marchandises passant par Bassar fluctue régulièrement, variant d'environ 100.000 marks autour d'une moyenne de 900.000, augmentant ou diminuant d'environ un cinquième, la croissance du commerce de Sokodé -un triplement de la valeur en huit ans- ne s'est pas faite au détriment du trafic de Bassar, dont les variations sont plus vraisemblablement dues à des perturbations climatiques faisant fluctuer la production de cola.

En plus de la valeur totale du trafic au long cours, les Allemands faisaient la distinction, dans leur analyse des charges transportées, entre les marchandises européennes et les produits africains (tableaux 2 et 3). Le premier tableau reflète clairement les échanges intra-togolais : le commerce de Bassar et Sokodé avec les villes du Sud, Lomé, Atakpamé et Kpalimé ; car des barrières tarifaires protégeaient les compagnies allemandes contre la concurrence à travers les frontières inter-coloniales : les marchandises européennes importées au Nord du Togo provenaient des commerçants allemands du Sud de la colonie. Il y a, là encore, une importante différence entre les commerces de Sokodé et de Bassar. Sur l'ensemble de la période, les marchandises européennes à Sokodé représentent environ un tiers de la valeur totale, mais, en fait, à l'exception de l'année 1906, il y a une croissance en pourcentage de leur valeur, d'un cinquième à deux cinquièmes du total. En valeurs absolues, la valeur des marchandises européennes s'accroît de 86.010 marks en 1899 à un maximum de 392.935 en 1904, soit une hausse de plus de 450 %, à comparer avec celle des autres marchandises (africaines), de 339.240 marks à seulement 611.242, soit une progression de moins de 90 %. Du côté de Bassar, la



A) Sokodé



B) Bassar

Tableau 3 : Proportion de produits européens dans la valeur globale des marchandises transportées à ou de Sokodé et Bassar.

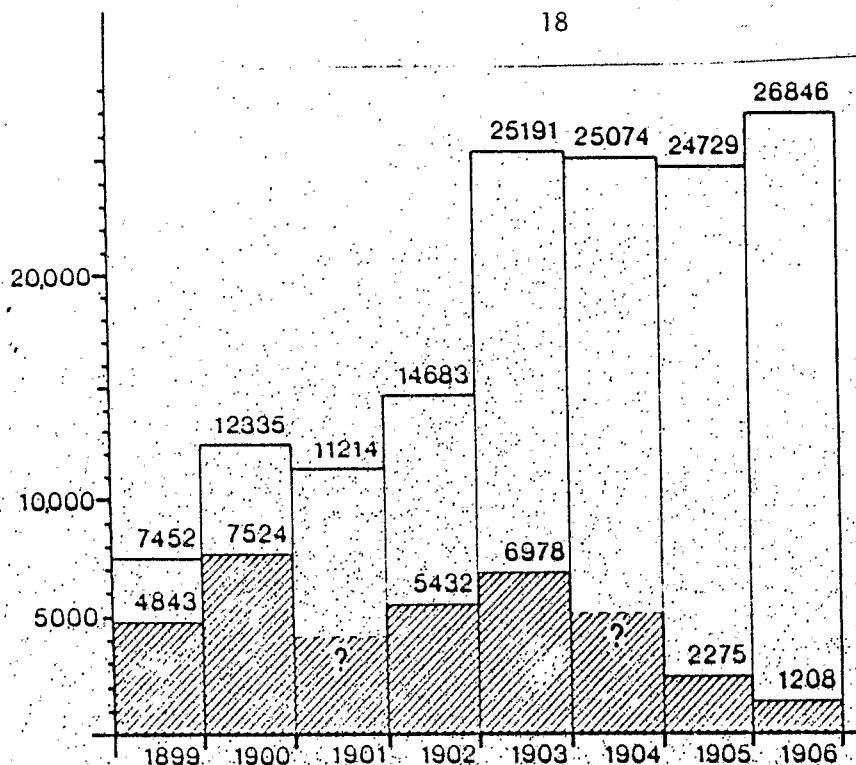
proportion des marchandises européennes dans la valeur totale du commerce, sur l'ensemble de la période, n'est que de 12,6 %. En vérité, la valeur des marchandises européennes montre un léger recul entre 1899 et 1906 ; mais cette évolution semble refléter une fluctuation inverse de la valeur des marchandises européennes par rapport à celle des denrées africaines passant par cette route durant la période en question : dans les années où il y avait un fléchissement du trafic de la cola, quelques marchands s'aventuraient vers le Sud pour s'essayer aux nouveaux marchés togolais.

Si l'année 1903 peut être considérée comme typique (37), le commerce au long cours passant par les routes du centre du Togo peut être examiné avec un peu plus de détails. Les Allemands estimaient sa valeur totale, à Sokodé et Bassar, à 1.484.375 marks, qui se divisaient en une valeur de 314.325 marks de tissus africains (21,2 %), 167.340 de sel (11,3 %), du natron pour 44.850 marks (3 %), des cuirs pour une valeur de 38.900 (2,6 %), du bétail sur pied estimé à environ 160.000 marks (10,8 %) et enfin des noix de cola pour 758.960 marks (51 % de la valeur total du trafic). De plus, comme ces valeurs estimées par l'administration allemande ne correspondaient pas à un prix observé à un moment précis, mais étaient de simples valeurs légales, en les multipliant par l'estimation standard de la charge transportée utilisée pendant toute la période allemande, on peut avancer le chiffre de 18.974 charges (38), soit plus de 508 tonnes de noix passant par ces routes en 1903.

En plus de l'estimation de la valeur des marchandises, il existe aussi des comptages de l'ensemble des charges transportées sur longue distance, dont celle du "commerce soudanais", comptées à Sokodé durant la même période, de 1899 à 1906 (voir tableau 4). Au début, le nombre total de charge n'est que de 7.452, dont 4.843 (65 %) relèvent du commerce soudanais en transit, et, bien que le nombre absolu de charges de ce trafic-ci s'élève à 7.524 en 1900 et 6.978 en 1903, il s'agit d'une proportion toujours plus faible du trafic total de la

(37) ANT FA 1/174 (p. 11 et 12).

(38) Dans leurs statistiques, les Allemands estimaient la charge de cola à 35 kg ; toutefois, afin de rendre ces chiffres comparables à ceux du travail de Paul Lovejoy, nous avons utilisé ici l'estimation anglaise de 60 livres par charge.



Nombre total de charges , dont commerce soudanais

Tableau 4. : Charges entrant ou sortant de Sokodé, 1899-1906

ville : en 1903, le commerce soudanais ne représente plus que 27 % du trafic de Sokodé, et il tombe à 9 % en 1905 (2.275 charges sur un total de 24.729), puis, les années suivantes, à environ 5 % (1.208 sur 26.846). Les gens engagés dans le commerce au long cours de la cola avaient cessé de venir à Sokodé, dont les marchands étaient devenus, de plus en plus, des partenaires des firmes allemandes d'Atakpamé, Kpalimé et Lomé (39), et se tournaient vers la distribution des marchandises européennes dans la partie septentrionale de la colonie. Même si, en 1903, plus de 50 % des charges du commerce soudanais qui traversaient Sokodé se dirigeaient vers l'est (c'est-à-dire étaient des chargements de cola destinés aux Etats haoussa), cela ne signifiait qu'une centaine de tonnes. En 1908, on n'en enregistrait plus, à Sokodé, que 950 charges, soit seulement 25 tonnes de noix (40). Corrélativement, les exportations de Sokodé vers la côte commençaient à changer de nature. Au lieu des produits exportés par les Etats haoussa et le Soudan central, tissus et cuirs de Kano, sels minéraux du Sahel, qui étaient les principales marchandises expédiées vers l'Ouest par

(39) Quelques commerçants haoussa allaient aussi vers le Sud pour participer au commerce du caoutchouc.

(40) ANT FA 1/426 (p. 221).

les Haoussa, les commerçants se tournaient plus fréquemment vers les productions locales (41) : produits vivriers, épices, savon, tabac, beurre de karité, nattes, caoutchouc naturel et, surtout, vêtements fabriqués par les tisserands musulmans qui s'étaient établis à Bafilo et à Didaouré tôt dans le XIX^e siècle. A ces produits s'ajoutaient les bovins des Foulbé (qui, en nombre croissant, se sédentarisèrent dans la région), des chèvres et des moutons pour les communautés européennes et les centres urbains qui se développaient à Lomé, Atakpamé et Kpalimé : en 1908, ces trois villes représentaient un marché d'environ 1.000 bovins et 3.500 chèvres et moutons (42). Ces produits étaient vendus dans le Sud et, avec le bénéfice, les marchands africains rapportaient des barres de fer et de cuivre, des perles, des vêtements européens, des fusils de traite et de la poudre noire, du pétrole et des allumettes à redistribuer dans le Nord. A la différence de Bassar et de Sansanné Mango, les gens de Sokodé avaient abandonné leur rôle de service au commerce soudanais au profit du développement des productions locales et de la découverte de nouvelles routes à longue distance, entre la savane et la côte, faisant de Sokodé le centre de redistribution des marchandises européennes.

En revenant aux valeurs du commerce soudanais passant par Bassar indiquées par le tableau 1, il faut noter qu'avec peu ou pas de changements dans les marchandises transportées par les membres des caravanes, il y a une croissance continue en valeur, et donc en volume, du commerce entre 1899 et 1904. Ce qui est surprenant car, bien que l'expansion allemande dans le nord de leur colonie ne se fût accompagnée que de rares escarmouches (43), il y avait eu des opérations militaires beaucoup plus violentes, de la part des autres puissances coloniales, en différents endroits des routes du commerce soudanais à cette époque. Ni l'irruption violente de la colonne française Voulet-Chanoine dans la région de Say en 1899, ni la campagne des Anglais contre le Nupe en 1901, ni même la conquête britannique de Kano et de Sokoto en 1903 ne paraissent avoir causé de grandes gênes aux caravanes, bien que les colonnes européennes traitassent les

(41) ANT FA 1/271 (p. 12 et 13).

(42) ANT FA 1/271 (p. 15 et 16).

(43) Trierenberg : 1914.

commerçants sans aucune considération spéciale (44). Les petites caravanes avaient toujours connu le risque des attaques de maraudeurs ; les nouvelles menaces n'avaient pas non plus détourné les commerçants. La modification des pratiques économiques étaient, cependant, une autre affaire.

Puisqu'il n'était ni économiquement possible (à cause de l'absence de l'infrastructure nécessaire), ni politiquement opportun (à cause de la crainte de l'impact des missions et du commerce sur les populations musulmanes et païennes du Nord) aux compagnies commerciales allemandes d'exploiter directement les territoires de la colonie au nord de Kpalimé et Atakpamé, les capitaux manquaient donc qu'on put investir dans les plans de développement de l'administration allemande. Le budget colonial attribua au Nord une partie des revenus du Sud et un impôt annuel fut institué pour chaque chef de famille. Cependant, peu d'individus étaient capables de payer cet impôt, et les autres devaient fournir, en échange, douze journées de travail à l'administration. Cette substitution procurait aux commandants de district une abondance de main-d'oeuvre à bon marché, mais ne frappait pas la richesse des marchands en transit. Les taxes sur les produits entrant ou sortant de la colonie étaient -comme le montrent les discussions avec les *sarkin zongo* de Sokodé et de Bassar tenues en 1904 (45)- impopulaires parmi les marchands itinérants. Cependant, ces commerçants étaient prêts à accepter des droits de passage. Mais l'imposition de tarifs douaniers était un moyen trop important de protection des importations d'Europe par les compagnies allemandes contre la concurrence excessive des firmes anglaises de Gold Coast : ils ne furent donc pas abandonnées complètement. Dans la première ébauche de l'ordonnance, les routes conduisant vers le littoral togolais devaient être exonérées de tout péage afin d'inciter les commerçants au long cours à éviter la Gold Coast et à venir dans les villes où les compagnies allemandes avaient installé des agences (46).

(44) Suret-Canale : 1966 (pp. 293-299) décrit les événements près de Say. Comme une caravane avait essuyé des coups de feu lors de l'assaut de la ville de Kano, l'un de ses membres ne s'enfuit pas mais vint se plaindre auprès des officiers anglais de cette tuerie gratuite. "Un message arrive qui met fin à cette discussion quelque peu embarrassante avec ce commerçant haoussa, à propos du sort de toute sa famille massacrée au hasard, quand nous avons ouvert le feu ce matin sur la caravane qui ne s'était pas arrêtée parce qu'elle avait peur" (Crozier : 1932, p. 95).

(45) ANT FA 1/174 (p. 15).

(46) ANT FA 1/174 (p. 17).

Toutefois, ce traitement de faveur pour les échanges intra-togolais ne fut pas introduit avant 1910 (47), car les péages intérieurs rapportaient un revenu substantiel et, en plus, "arrêtaient tous ces propres-à-rien et tous ces flâneurs, en particulier kotokoli (les gens de Sokodé, le siège du district administratif de Kersting lui-même, EGN), qui, sous prétexte de commerce, vont se ballader et négligent leurs fermes" (48). Pour rendre le contrôle plus facile, un certain nombre de chemins furent fermés et certaines régions, comme la "Transkara", le pays kabyè et nawdamba (49), interdites aux marchands. Des caravansérails spéciaux furent construits. "Afin d'empêcher les commerçants itinérants d'échapper aux péages comme aux contrôles des statistiques commerciales (ce qui signifiait que chaque voyageur devait ouvrir son paquetage devant le contrôleur, EGN), on leur interdisait de loger chez leurs clients ou chez toute autre personne dans les villes : chaque voyageur doit être cantonné dans le caravansérail et payer son écôt pour son hébergement" (50). Des postes de péage furent établis à Sokodé, Bassar, Kete-Krachi, Bimbila, Yendi et Sansanné Mango. Les taxes étaient de :

chaque voyageur	1	mark
chaque voyageur avec une charge	3	"
une bête de somme avec une charge	6	"
un cheval ou un âne à vide	2	"
chaque chèvre ou mouton	0,50	"

En vertu du rôle vital que jouaient la cola et le bétail dans le commerce soudanais, ces denrées étaient exonérées des taxes. Toute intervention ou toute imposition sur ces marchandises-là aurait eu, on le sentait, des effets désastreux sur le commerce en transit - et il existait pour celui-ci d'autres itinéraires au-delà des frontières de la colonie allemande. Après l'introduction de ces nouvelles mesures, les Allemands furent satisfaits des résultats (cf. tableau 5). L'administrateur responsable de Sokodé-Bassar, Gaiser, par exemple, remarquait en 1911 (51) que la perception de ces péages n'avait pas eu d'effets sensibles sur le commerce soudanais ; en fait, il avait déjà

(47) ANT FA 3/1111 (p. 20).

(48) ANT FA 1/174 (p. 14).

(49) ANT FA 1/174 (p. 183 et 184).

(50) ANT FA 3/4054 (p. 20).

(51) ANT FA 3/1111 (p. 200).

	1905	1906	1907	1908	1909
Sansanné Mango	9 330	9 210	10 787	9 178	5 908
Yendi	11 848	20 409	27 250	37 870	51 152
Bassar	18 346	17 759	18 915	17 257	15 904
Sokodé	15 872	20 055	26 298	19 939	23 705
Bimbila	3 872	3 436	10 644	15 854	10 896
Kete Krachi	2 413	3 904	2 135	6 036	13 585

Sources : R 150, ANI FA 1/174, pp. 147, 152, 166 (en marks)

Tableau 5a : Revenus annuels, en marks, des péages routiers aux six stations de Sansanné Mango, Bassar, Sokodé, Bimbila et Kete-Krachi, 1905-1909.

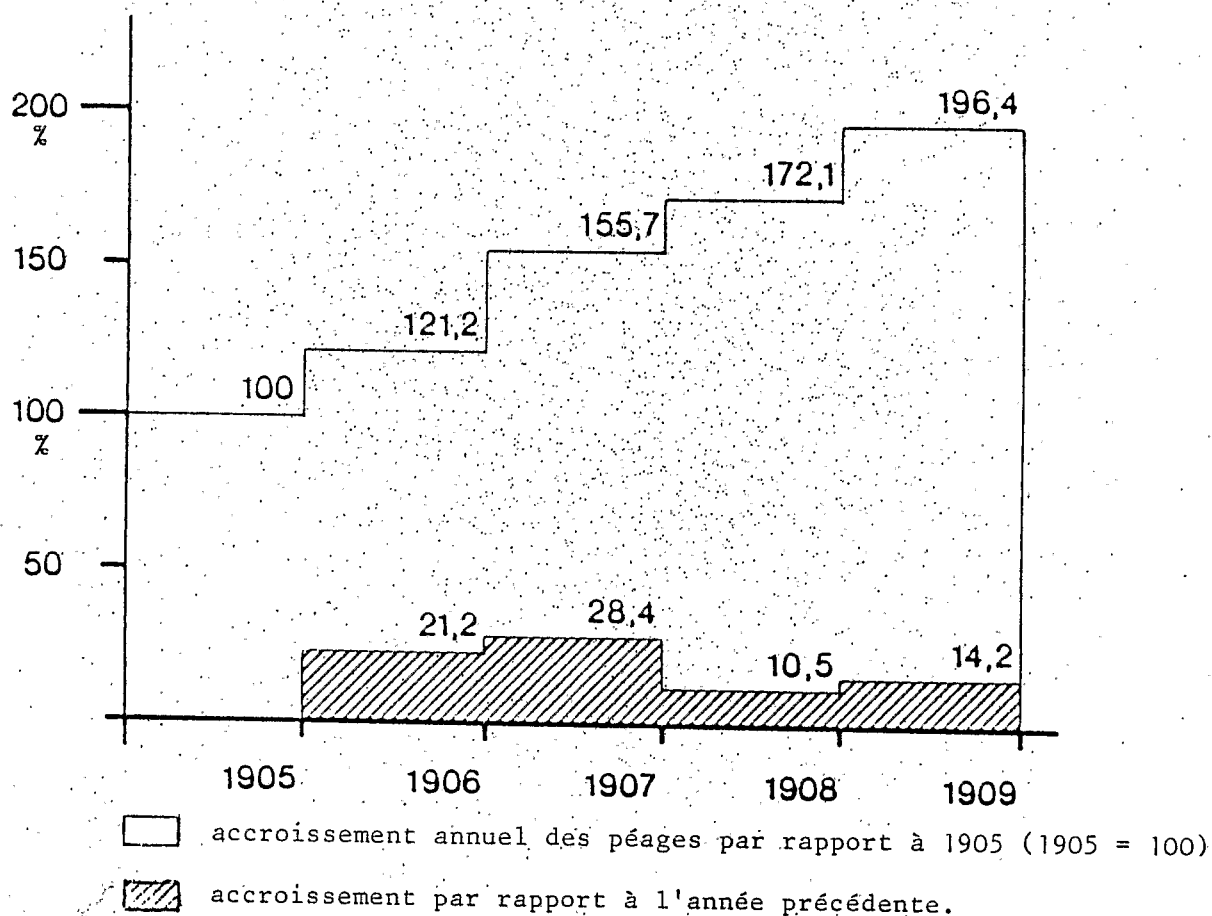


Tableau 5b : Accroissements annuels des revenus des péages payés par les commerçants itinérants et leurs marchandises, 1905-1909.

noté, deux ans plus tôt, qu'il passait quelque chose comme 15.000 charges de cola, soit environ 400 tonnes, d'une valeur de 600.000 marks, à travers son seul district chaque année.

Un des problèmes est que, à partir de 1906, il n'y a plus d'autres statistiques commerciales que les revenus des péages levés à chacune des six stations (les totaux commencent en 1905 et vont jusqu'en 1909). Comme il est impossible d'en distinguer les principales composantes et que les plus importantes des marchandises -la cola et le bétail- sont exonérées, tout ce que l'on peut en déduire est que le doublement en cinq ans des péages prélevés indique un accroissement considérable du nombre des marchands ; mais beaucoup d'entre eux devaient être engagés dans le commerce à longue distance intra-togolais. Il y a plus. Les revenus collectés à chacune de ces six stations n'indiquent pas le nombre total de commerçants qui les traversent, mais seulement le nombre des commerçants qui commencent leur voyage au Togo par l'une de ces villes ; car, par la suite, si les marchands devaient signaler leur arrivée au caravansérail, ils n'avaient qu'à montrer le reçu qu'on leur avait donné quand ils avaient payé leur taxe à leur arrivée au Togo. En allant vers l'ouest, il était impossible d'atteindre Yendi, Bimbila ou Kete-Krachi sans être passé par l'une des trois autres stations ; en allant vers l'est, il fallait passer par Kete-Krachi, Bimbila ou Yendi avant d'atteindre Sokodé, Bassar ou Sansanné Mango. Si, comme on l'a dit plus haut, Sokodé jouait un rôle décroissant dans le commerce soudanais, il apparaît que le nombre des commerçants haoussa allant vers l'ouest, en direction de Salaga, chutait, tandis que celui des marchands africains qui entraient au Togo par Kete-Krachi, Bimbila ou Yendi pour retourner chez eux, dans le Soudan central, grimpait.

A la fin de cette période, les taxes perçues rapportaient environ 40.000 marks à Sokodé-Bassar, tandis que Mango-Yendi en percevait près de 60.000. Les données statistiques recueillies au même moment s'étaient, toutefois, révélées inadéquates pour la planification du développement ultérieur du Nord. L'administration de la colonie avait été réservée, dans les premières années, devant l'introduction de techniques modernes qui eussent exigé des investissements

coûteux. Néanmoins, en 1910, trois lignes de chemin de fer rayonnaient depuis la capitale, Lomé. Une ligne côtière s'allongeait de 50 km vers l'est, jusqu'à Aného et les plantations de palmiers à huile ; une autre conduisait au nord-ouest, à Kpalimé, pour transporter les récoltes de café et de cacao de la région, tandis que la plus récemment achevée, la *Hinterlandbahn*, s'avancait de 160 km vers le nord, jusqu'à Atakpamé, à travers la région où l'on voulait développer spécialement la culture paysanne du coton. Mais, bien longtemps avant que la voie n'eût atteint Atakpamé, des plans avaient été préparés pour prolonger la ligne au-delà, d'abord jusqu'à Bandjéli (Banyeri), puis jusqu'à Saboba (Tschopowa pour les Allemands (53)), à près de trois cents kilomètres plus au nord. Continuer si loin la ligne de l'intérieur exigeait un investissement considérable et les banques allemandes -le Togo faisait ses propres emprunts- demandaient des informations sur les perspectives les plus proches de bénéfices pour la ligne projetée. L'exploitation du minerai de fer de Bandjéli et les programmes de reboisement (54) étaient trop éloignés. Le bureau du gouverneur ordonna à l'administration de Mango-Yendi de réunir plus d'informations sur le volume du commerce à longue distance qui traversait le nord du Togo. Avec un recensement des populations des cercles de Sokodé-Bassar et de Mango-Yendi et avec un dénombrement du bétail, ces données devaient fournir aux planificateurs et aux investisseurs les matériaux pour estimer les perspectives à court terme de rentabilité de la voie ferrée projetée (55).

De janvier 1908 à juin 1912 (les registres du second semestre de 1908 manquent), on enregistra tous les jours les arrivées de marchands en transit dans le district ; des résumés trimestriels étaient adressés à Lomé. On ne fit pas de relevé à part pour Sokodé-Bassar : peu de trafic soudanais passait par Sokodé même et la route Bimbila-Bassar, au lieu de Yendi-Bassar, était tombée en désuétude. De cette omission doit découler une sous-estimation du trafic de la cola vers l'est à travers le Togo d'environ 25 tonnes par an.

(53) Pour Bandjéli, voir ANT FA 1/71, pour Saboba ANT FA 1/305.

(54) Metzger : 1942.

(55) Pour la population de Sokodé-Bassar, voir ANT FA 1/211 ; pour le bétail de Sokodé-Bassar, ANT FA 1/19 (pp. 227 à 250 et 254 à 314). Pour la population et le bétail de Sansanné Mango, cf. ANT FA 3/4054. Statistiques commerciales des années 1908-1912 dans le district de Mango-Yendi, voir ANT FA 3/4054.

Comme on peut le voir sur les cartes 1 et 2, le commerce utilisait -à l'exception des nouvelles routes par Kpalimé et Atakpamé dont l'administration allemande encourageait le développement- les mêmes axes qu'au XIX^e siècle : la grande route vers les Etats haoussa par Yendi, Bassar et Bafilo vers Nikki, Bussa et Kano et les deux itinéraires du nord, par Pama, Maajoari et Diapaga jusqu'à Say, ou par Pama, Fada N'Gourma, Matiakoali et Say. Une seule route avait été fermée ou délaissée, le chemin venant du nord du pays yoruba à travers le Borgou, qui pénétrait au Togo par l'ancien village d'esclaves bariba de Gando, à l'est de Sansanné Mango. Bien que l'importance de cette route eût été soulignée par les premiers visiteurs de Sansanné Mango, les seules traces de son ancienne existence étaient, en 1911, cinq Yoruba qui, avec quelques membres d'autres diasporas, allaient former le noyau du Zongo de Sansanné Mango (56).

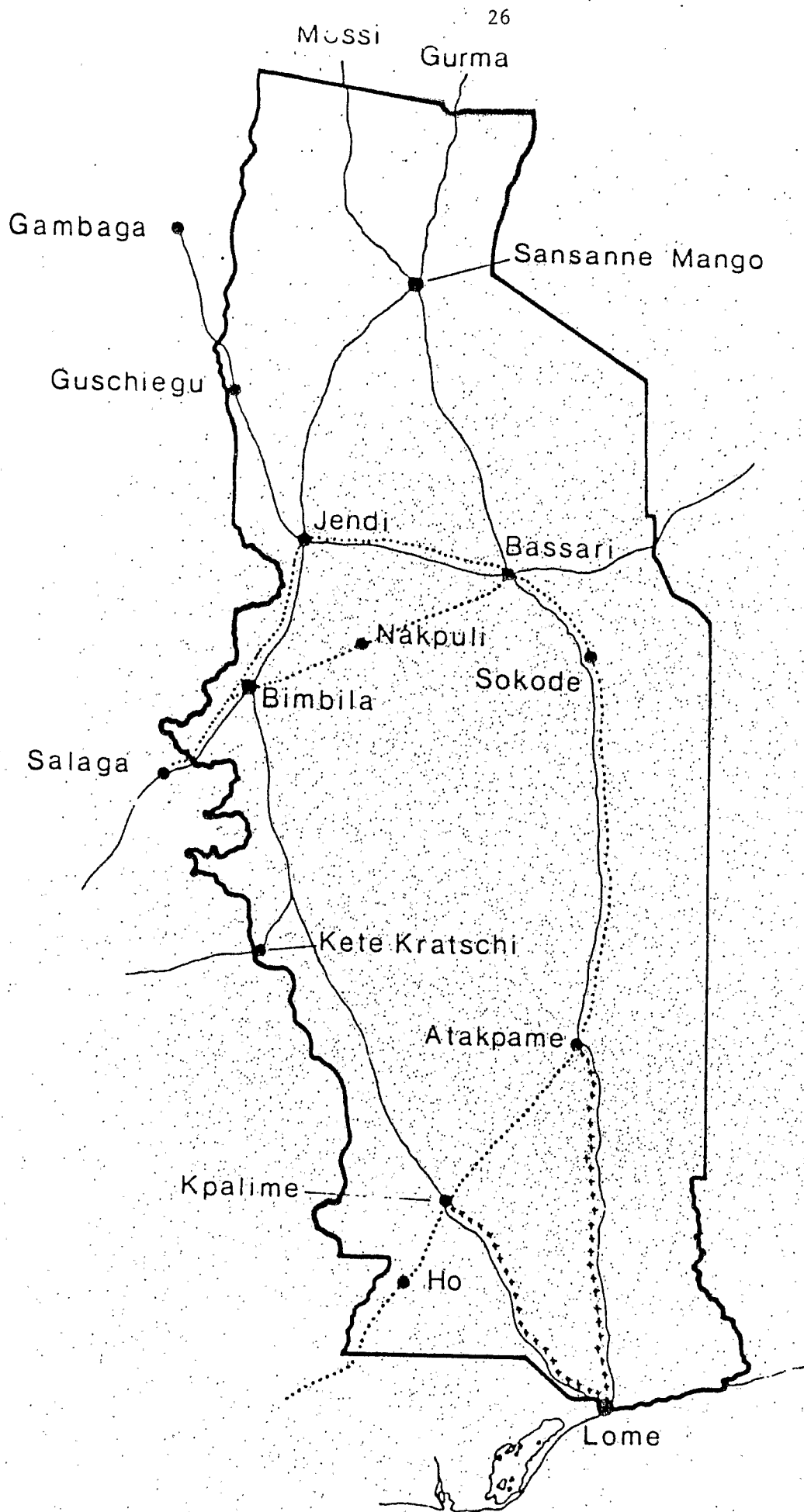
Les commis indigènes chargés d'enregistrer les commerçants étaient stationnés à Sansanné Mango et à Yendi, sous la supervision directe des administrateurs allemands (57). La contrebande à travers toute la largeur du Togo était, pensaient les Allemands, peu probable, si ce n'est, à cause de quelques centres d'élevage dans les zones situées à l'ouest de Sansanné Mango et au nord de Yendi, quelques têtes de bétail qu'on pouvait conduire directement dans le Nord de la Gold Coast, sans passer par aucun poste d'enregistrement ; tout de même, "des patrouilles militaires étaient fréquemment envoyées le long de la frontière" (58).

Les informations consignées dans les registres étaient, par station, le nombre de personnes ayant acquité leur taxe, le nombre de charge, leur contenu -dans le résumé trimestriel, ces données étaient réduites à un tableau- et leur valeur estimée. Les bêtes de somme et les bovins étaient comptabilisés indépendamment des chèvres et des moutons, qui étaient aussi, bien sûr, comptés en groupes distincts.

(56) ANT FA 3/4009 (p. 25). Les autres étaient 20 Haoussa, 20 Djerma, 10 Mossi (Yaisé) et 6 Wangara de Kong.

(57) ANT FA 3/4054 (p. 20).

(58) ANT FA 3/4054 (p. 23). La contrebande d'est en ouest ou d'ouest en est à travers tout le Togo était certainement difficile. Pour des groupes importants, ce n'était pas seulement le problème du nombre limité des passages à travers les Monts de l'Atakora, mais aussi celui du ravitaillement en cas de tentative de passage clandestin à travers la brousse.



Carte 2 : Principales routes commerciales des districts de Mango-Yendi et Sokodé-Bassar.

Ces méthodes nous permettent donc d'estimer le volume du trafic de la cola par voie de terre à la période terminale du commerce haoussa au long cours traditionnel, ainsi que d'améliorer la connaissance du commerce du bétail et d'avoir un aperçu du comportement des anciens et des nouveaux marchands.

Le tableau 6 montre que, comparé à l'année 1903, où 508 tonnes furent transportées par la seule ville de Bassar, le poids de cola chute brutalement -au moins temporairement- de 1908 à 1911, oscillant, à Bassar, entre 60 % et 35 % du volume de 1903 et touchant son point le plus bas en 1910 (59). Mais le résultat estimé de 1912 montre un redressement temporaire au niveau du début de la décennie précédente. En dépit de trente ans d'exportation de la noix par mer d'Accra à Lagos (60) -un trafic qui, en 1912, surpassait d'environ six fois le volume par la voie terrestre-, il était toujours possible à ceux qui avaient à maintenir ou à créer un capital commercial durant les mois que durait le voyage entre Kano (ou un autre grand emporium haoussa) et les villes de la Moyenne Volta, de concurrencer efficacement les marchands qui utilisaient des techniques du transport plus élaborées pour réaliser des économies d'échelle. En dépit du grand accroissement des quantités de cola atteignant le Nigéria à la fin de la première décennie du XX^e siècle, l'usage des noix était toujours un luxe ; son prix n'avait pas baissé au point qu'une unique charge, portée à tête d'homme pendant dix à douze semaines, de Salaga à Kano, eût cessé d'être rentable.

Un aspect intéressant du commerce soudanais au début du XX^e siècle était la demande croissante de viande par les zones côtières. Comme nous l'avons vu, la demande en viande du Sud du Togo a été un des facteurs déterminants du développement d'un nouveau commerce à longue distance, à l'intérieur des frontières togolaises, mais son volume, comparé à celui de la Cold Coast, comme les administrateurs allemands l'admettaient avec dépit (61), était très restreint. Dans les marchés comme ceux de Salaga, Bawku ou Tamale, les prix étaient très supérieurs à ceux pratiqués sur le territoire allemand.

(59) Pour 1908 et 1912, les données ont été corrigées sur douze mois. Les résultats semblent, toutefois, différer en contrepoint de celles de Paul Lovejoy (1980, p. 153).

(60) Lovejoy : 1980 (p. 151 et 152).

(61) ANT FA 1/211 (p. 44).

	1-6, 1908	1-6, 1909	7-12, 1909	1-6, 1910	7-12, 1910	1-6, 1911	7-12, 1911	1-6, 1912
Charges de cola traversant Bassar	6792	9102	1983	5251	1406	8465	1294	16184
Charges de cola traversant Mango	1083	1656	1526	1051	1904	1671	1670	5014
Bovins du district de Mango-Yendi	464	752	879	1225	2052	1989	1781	4269
Bovins venant du pays gourma via Mango	-	113	737	503	656	256	602	1351
Chèvres et moutons	4266	3958	4672	5402	4893	5217	4611	10808
Anes (deux sens)	337	366	221	268	182	279	103	297
Voyageurs vers l'ouest	4867	4283	6455	3223	6079	4895	6262	12164
Voyageurs vers l'est	8062	10763	6746	8231	5649	11114	5260	25658

Tableau 6 : Le commerce au long cours en 1908-1912, par produit et période.

Au Togo, l'achat de bétail sur pied et son acheminement par convois était limité à la plus septentrionale des unités administratives, le district de Mango-Yendi. Il y avait aussi des troupeaux de bovins à Sokodé-Bassar, et, selon le commandant de district von Roeborn (62), il y avait beaucoup d'indices que des groupes de Foulbé y arrivaient avec leurs troupeaux et y adoptaient un mode de vie sédentaire. Ceci, croyait-il (63), augurait bien du futur. Pour le présent, on ne pouvait faire que peu de choses pour profiter de la demande croissante. En 1910, il y avait eu 14.102 têtes de bétail dans le district, mais en 1913 le compte était tombé à 8 933. Des épizooties avaient réduit le troupeau de bovins du district de plus d'un tiers, et, sans l'apport de nouvelles immigrations foulbé, les pertes auraient paru encore plus lourdes. Le millier de bovins qui avait été conduit jusqu'à la côte en 1908 était, semble-t-il, venu d'ailleurs. Durant toute la période de 1908 à 1912, les statistiques allemandes n'ont enregistré à Yendi que six bovins de Bassar exportés vers les fructueux marchés de la Gold Coast.

Le district de Mango-Yendi conservait une base d'élevage plus substantielle à l'intérieur de ses frontières. Le dénombrement du bétail de 1910 y comptabilisait plus de 57.000 animaux adultes, environ 12.500 dans la partie togolaise du pays dagomba et environ 45.000 dans la zone qui avait été sous l'autorité de Sansanné Mango (64). Le rapport (relativement bas) de trois vaches pour un taureau dans les deux anciens Etats africains (et, en fait, dans l'ensemble du district) montre une préférence pour le prélèvement des mâles des troupeaux pour la vente, ce qui est corroboré par la seule liste d'exportation qui distingue entre vaches et taureaux (65). Bien que la vente de bétail dans cette région, comme un élément du commerce soudanais, fut antérieure à l'époque coloniale (66), on peut saisir deux modifications importantes dans la période 1908-1912 : d'abord, le volume de bétail vendu hors du district avait plus que doublé, et, ensuite, la proportion entre les bovins et les autres animaux de boucherie, chèvres et moutons, était passée de un pour neuf en 1908 à environ deux pour un en 1911. Le nombre de chèvres et moutons

(62) ANT FA 1/211 (p. 45).

(63) ANT FA 1/211 (p. 44).

(64) ANT FA 3/4051 (p. 29).

(65) ANT FA 3/4009 : le relevé annuel de Mango, en 1903, donne 605 taureaux et 81 vaches.

(66) Arhin : 1974 (p. 178).

exportés du district était resté, pendant toute la période, autour de 10.000 têtes par an, tandis que le nombre des bovins vendus s'accroissait tant en valeur absolue qu'en proportion par rapport aux autres ruminants. Dans les six premiers mois de 1908, seul un animal sur onze exporté était un bovin (les autres étant soit des chèvres, soit des moutons) contre un sur quatre durant les six premiers mois de 1912. Le bénéfice possible avec les bovins était bien supérieur. Quant au nombre des ânes retournant vers le Soudan central - le seul moyen de transport autre que le portage à tête d'homme -, il indique un lent déclin du transport animal, un état de choses qui peut signifier un changement dans la fortune des participants du commerce à longue distance ou bien dans les hommes qui y prenaient part.

Selon les statistiques allemandes subsistantes, 131.539 personnes avaient été enregistrées à leur passage sur les routes officielles du district durant les six premiers mois de 1908, les années 1909, 1910 et 1911 et les six premiers mois de 1912. Parmi ces voyageurs, un peu plus de 48.000 venaient de l'est vers Kete-Krachi, Salaga, Atebubu ou d'autres villes de Gold Coast, tandis que 83.000 venaient de Gold Coast vers l'est à travers la colonie allemande du Togo. La divergence dans l'usage du territoire comme zone de transit apparaît encore plus clairement si l'on distingue les itinéraires. Le trafic restreint qui existait entre Gambaga et les "entrepôts" (66 bis) togolais est, durant la même période, presque parfaitement équilibré (2.865/2.725). Au même moment, 27.334 personnes se dirigeaient vers l'est, tandis que 23.301 (soit 85 % du flux se dirigeant vers l'est) avaient traversé Sansanné Mango sur le chemin de la Gold Coast. A Bassar, le trafic vers l'ouest ne représentait que le quart de celui de retour vers le Nigéria du Nord. Dans la première phase de leur périple, les commerçants haoussa expérimentés avaient, comme l'a noté l'administrateur Gaiser (67), commencé à fréquenter une route commerciale qui, en passant par le pays gourma, dans le Soudan français, pour atteindre le grand marché au bétail de Pouytenga, près de Koupela, leur permettait de "profiter d'une occasion très favorable d'utiliser leur capital en échangeant dans le pays gourma les tissus qu'ils avaient apportés contre du bétail qu'ils pourront vendre à haut

(66 bis) En français dans le texte.

(67) ANT FA 3/1111 (p. 201).

prix en Gold Coast". Ces marchands se dirigeaient alors vers le sud depuis le marché de Pouytenga ou depuis Ouagadougou et arrivaient en Gold Coast -sans avoir foulé le territoire allemand- par Bawku pour se diriger ensuite vers le sud par Gambaga, vers les marchés de la cola d'Atebubu, Salaga et Kete-Krachi, par où ils revenaient vers le Soudan central par la route la plus courte, par Bassar, afin de minimiser les pertes de cette denrée périssable.

Les registres allemands n'ont pas noté les noms de clan, ni les patronymes des commerçants haoussa engagés dans le commerce soudanais des quinze premières années de ce siècle. Toutefois, Gaiser, dans le rapport cité plus haut sur les plus grandes caravanes de la route commerciale passant par le Soudan français, donne à penser que c'était les communautés marchandes les plus anciennes, les plus solidement établies, avec une organisation plus complexe et un plus haut degré de capitalisation, qui avaient saisi les occasions nouvelles. Selon Gaiser, la majorité des commerçants qui, à cette époque, se dirigeaient vers l'ouest par la route la plus courte, traversant le Togo, au lieu d'emprunter l'itinéraire, plus long mais potentiellement plus profitable, qui contournait le Togo par le nord, voyageaient sans charge (68). Ces petits commerçants, probablement nouveaux dans les échanges à longue distance, voyageaient à vide et pensaient avant tout à s'employer dans le secteur commercial en plein essor du sud de la Gold Coast (par exemple comme intermédiaires dans le commerce du cacao), où ils pourraient accumuler le capital nécessaire à l'achat d'une charge de cola pour le voyage de retour vers le Nigéria du Nord.

Les livres qui enregistraient les encaissements journaliers de taxes et les autres données statistiques montrent que, sur les routes qui traversent le Togo, une autre institution avait été abandonnée. La paix coloniale avait rendu inutile la caravane comme moyen de protection pour les commerçants individuels. Même leur rôle de "marchés ambulants", qui ravitaillaient chaque point au long de sa route, avec au moins une grande foire par an, et par lequel les commerçants pouvaient faire tourner leur capital peut-être plusieurs fois au cours du voyage, perdait de son importance à mesure que les petits commerçants devenaient indépendants de la caravane pour leur sécurité

(68) En fait, les statistiques qu'il cite n'indiquent qu'un cinquième de voyageurs sans charge.

comme pour l'élargissement de leur capital pendant le voyage vers l'ouest. C'était surtout, sinon exclusivement, les Allemands eux-mêmes qui, pour des raisons de commodité administrative, voulaient restaurer, au moins au Togo, des groupes de voyageurs : dans ce but, les administrateurs pouvaient émettre des reçus collectifs pour l'acquittement des péages (69). Autrement, le passage des commerçants était devenu, dans la première moitié de la décennie, un flot plus ou moins continu d'individus ou de petits groupes qui, malgré un étiage annuel en juillet, août et septembre, lors de la saison des pluies, ne cessait pratiquement à aucun moment, dans aucune direction.

Mais la paix coloniale avait supprimé les dangers du voyage pour tout le monde. Le commerce soudanais à travers le Togo n'avait jamais été, bien sûr, le privilège exclusif des Haoussa. Les villes du Nord étaient depuis longtemps des points où faisaient leur jonction les réseaux commerciaux d'autres groupes ethniques : Wangara, Dioula, Yarsé, Djerma... Dans les rares documents allemands subsistants où sont distinguées les identités ethniques des commerçants au long cours (70), de nouveaux noms apparaissent. A Atakpamé, il n'y avait pas seulement, au caravansérail, des marchands haoussa, Kotokoli, Yarsé et Wangara, mais aussi des Tchokossi, des Bassar, des Tchamba et des Dagomba. Mais, à l'exception des Yoruba, ces commerçants des autres groupes ethniques du Togo ne faisaient en général pas de très longues distances : c'était surtout des commerçants occasionnels, qui allaient chercher sur la côte quelques produits rares, plutôt que des professionnels engagés dans des circuits continus. En s'aventurant ainsi sur certaines portions des grands itinéraires, les nouveaux venus entraient en concurrence avec les commerçants traditionnels et contribuaient à réduire l'importance des caravanes comme marchés ambulants. Quoiqu'il en soit, plus de la moitié des commerçants enregistrés dans les caravansérails se déclaraient haoussa, même sur ces nouvelles routes encouragées par l'administration coloniale.

Il n'y avait pas que les commerçants haoussa qui saisissaient les nouvelles possibilités offertes par la demande européenne. En écho à l'expansion du réseau des routes commerciales haoussa, d'autres Haoussa venaient accroître la diaspora. Dans les villes et

(69) ANT FA 1/174 (p. 15).

(70) ANT FA 3/1111 (p. 37) ; ANT FA 1/174 (p. 281).

les marchés du Sud du Togo, des lettrés musulmans, haoussa ou autres, commençaient à s'installer pour fournir les services nécessaires à l'accueil des commerçants itinérants. Alors que, dans le Nord, certaines de ces communautés existaient depuis cent ou deux cents ans, les établissements haoussa du Sud du Togo furent tous fondés après le début de la colonisation allemande, à l'exception, peut-être, d'Atakpamé (71). En 1910, il y avait, dans toutes les villes importantes, de petites communautés en plein essor, dont la majorité était haoussa et dont les membres, qu'ils le fussent ou non, parlaient le haoussa. A Lomé, la capitale, il y avait un *Zongo* de trois à quatre cents habitants, avec des lettrés musulmans venant d'aussi loin que Sokoto, Jega, le Bornou, Bimbilia, Ilorin ou Lagos, alors que l'autre grande cité côtière, Aného, en hébergeait environ 500. Le *Zongo* de Kpalimé, qui avait été fondé par les Haoussa en 1896, en avait presque autant (72). Certains Haoussa avaient essaimé depuis cette communauté pour en fonder d'autres, d'environ 50 personnes, à Agou, Kpandu et Ho - dans ce cas-ci sur l'ordre des Allemands, afin d'y encourager le commerce. La collectivité musulmane d'Atakpamé, au terminus du chemin de fer du Centre, ne comptait qu'environ 50 membres permanents.

Dans cette dernière période, où le commerce par voie de terre était encore capable de concurrencer la route maritime, et avant que les plantations de cola du Sud du Nigéria ne provoquent finalement la rupture des anciens liens commerciaux entre le Nord du Nigéria et la Gold Coast, le nombre des Haoussa engagés dans le commerce au long cours et celui des Haoussa qui s'implantaient dans la diaspora étaient en expansion. Plus encore, les commerçants étaient en train de diversifier leurs intérêts économiques. Quand les plantations de cola nigérianes enlevèrent leurs anciens marchés à celles de Gold Coast, et quand le camion remplaça la tête d'homme et l'âne mossi comme moyen de transport de la cola, les communautés haoussa étaient capables de supporter le choc et de continuer leurs activités commerciales dans d'autres domaines.

(71) Delval (1980, p. 154) rapporte une tradition selon laquelle il y avait une petite communauté haoussa dans le village d'Aflao, juste au-delà de la frontière de la Gold Coast. Mais en 1884, Lomé était encore assez insignifiante et le resta encore dix ans, jusqu'à sa désignation comme capitale par les Allemands. (Norris sous-estime le rôle de Lomé, où les Haoussa arrivèrent, semble-t-il, un ou deux ans avant la colonisation, N.D.T.). Delval croit aussi qu'il y avait une communauté haoussa à Atakpamé depuis sa fondation. Mais Dietrich Westermann (Westermann et Mittwoch : 1914, p. 200) avait recueilli des informations, en 1910, selon lesquelles cette communauté n'avait été fondée que vers 1890. Les données citées ici sont extraites de ce dernier article.

(72) Delval : 1980 (p. 136).

BIBLIOGRAPHIE

a) Sources

Les sources les plus importantes pour l'histoire du Togo sous l'administration coloniale allemande se trouvent dans les dossiers déposés au "Fond Allemand" des "Archives Nationales du Togo" (Référence : ANT FA). Des copies microfichées peuvent aussi être communiquées aux chercheurs par la "Bundesarchiv" de la République Fédérale Allemande, à Coblenze, et au Seminar für Völkerkunde de la "Wilhelms-Universität" de Westphalie, à Munster (Référence : R 150).

Des références existent aussi à la "Section Outre-Mer" des "Archives de France" à Paris, rue Oudinot, et au "Public Record Office" de Londres.

b) Textes

Adamu, Mahdi : The Hausa Factor in West African History, Zaria and Ibadan, 1978.

Arhin, Kwame : West African Traders in Ghana in the Nineteenth and Twentieth Centuries, London and New York, 1979.

-"- The Papers of George Ekem Ferguson, Leiden, 1974.

Cohen, Abner : Custom and Politics in Urban Africa. A study of Hausa migrants in Yoruba towns, London, 1969.

Curtin, Philip D. : Economic Change in Precolonial Africa : Senegambia in the Era of the Slave Trade, Madison, 1975.

Delval, Raymond : Les musulmans au Togo, Paris, 1980.

Fisch, R. : Nordtogo und seine westliche Nachbarsehaft, Basel, 1911.

Flegel, E.R. : Lose Blätter aus dem Tagebuch meiner Haussa-Freunde und Reisegefährten, Hamburg, 1885.

Froehlich, J.-C., Alexandre, P. and Cornevin R. : Les populations du Nord-Togo, Paris, 1963.

Goody, J. and Mustapha, T.M. : The Caravan Trade from Kano to Salaga, Journal of the Historical Society of Nigeria, III : 4, 1967.

- Goody, J. and Wilks, I. : Writing in Gonja, in Jack Goody (Ed.), Literacy in Traditional Society, Cambridge, 1968.
- Gruner, H. : Plan der Station Sansanne Mangu in Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten, 1897.
- Heepe, M. : Gottlob Adolf Krauses Haussa-Handschriften in der Preussischen Staatsbibliothek, in Mitteilungen des Seminars für Orientische Sprachen, XXXI, 1928.
- Herskovits, Melville, J. : Dahomey. An ancient West African kingdom, New York, 1938.
- Johnson, M. : The Nineteenth Century Gold "Mithqal" in West and North Africa, in Journal of African History, IX : 1, 1968.
- Johnson, M. : The Cowrie Currencies of West Africa, in Journal of African History, XI : 1 and 3, 1970.
- Levtzion, Nehemiah : Muslims and Chiefs in West Africa, Oxford, 1968.
- Lonsdale, R.T. : Report on a Mission to Kumasi, Salaga and Yendi, British Parliamentary Papers, C-3386, 1882.
- Lovejoy, P.E. : Caravans of Kola. The Hausa Kola Trade, 1700-1900, Zaria and Oxford, 1980.
- Madiéga, Georges Yénouyaba : Le Nord-Gurma précolonial. Origine des dynasties - approche de la société, Wiesbaden, 1982.
- McLeod, Malcolm : The Asante, London, 1981.
- Meillassoux, C. : The Development of Indigenous Trade and Markets in West Africa, London, 1971.
- Metzger, O.F. : Unsere alte Kolonie Togo, Neudamm, 1941.
- Norris, E.G. : Atakora Mountain Refuges. Systems of exploitation in Precolonial Northern Togo (à paraître).
- Rudin, H. : The Germans in the Cameroons 1884-1914, New York, 1968.
- Suret-Canale : Schwarzafrika. Geographie, Bevölkerung, Geschichte West und Zentralafrikas, Band 1, Berlin, 1966.
- Trierenberg, G. : Togo : Die Aufrichtung der deutschen Schutzherrschaft und die Erschliessung des Landes, Berlin, 1914.

Westermann, D. u. Mittwoch, E. : Die Verbreitung des Islams in Togo und Kamerun, in Die Welt des Islams, Vol. II, 1914.

Wilks, I. : Asante in the Nineteenth Century, 1975.

Zech, Graf v. : Vermischte Notizen über Togo und das Togohinterlande, in Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten, 1898.

-"- Ueber Kola in Westafrika in Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten, 1901, 8-14.