

**EVOLUTION DES ECHANGES ENTRE
LE BASSIN TCHADIEN (TCHAD, NORD-
CAMEROUN) ET LA COTE DU GOLFE DE
GUINEE PENDANT LA PERIODE
COLONIALE**

Marcel ROUPSARD
Géographe
Professeur de l'Université

Pendant la période coloniale, le bassin du lac Tchad est resté longtemps à l'écart des courants d'échanges en raison des difficultés de relation avec la côte atlantique et du faible intérêt manifesté pour le développement économique de cette région. Cependant trois périodes doivent être distinguées dans l'évolution des échanges avant 1960 :

- jusqu'en 1928, les flux de marchandises restent insignifiants et les structures commerciales squelettiques sont contrôlées par la "Niger C^o" qui assure les transports fluviaux sur la Bénoué;

- de 1928 à 1948, les exportations d'arachides du Nord-Cameroun et de coton tchadien sont la manifestation d'un démarrage économique

contrarié par la crise et par la guerre, tandis que les structures commerciales évoluent peu et que la Bénoué demeure la voie de communication privilégiée;

- de 1948 à 1960, les progrès de la production agro-pastorale permettent l'augmentation des échanges alors que de nouvelles infrastructures (routes, aéroports) sont créées et que les structures commerciales se diversifient selon la vocation économique des trois grands centres du Nord-Cameroun, Garoua, Maroua et Ngaoundéré.

Un isolement prolongé

La ligne droite de plus de 1100 km tracée entre le lac Tchad et le fond du golfe de Guinée traverse les hautes terres du Cameroun central et occidental. Elle correspond donc à un itinéraire difficile et tardivement aménagé pour les transports lourds. Jusqu'en 1967, début de la guerre de Biafra, les flux d'échanges ont utilisé majoritairement soit des itinéraires nigériens par voie fluviale ou mixte (fer-route), soit le parcours long et malaisé d'Afrique centrale par Pointe-Noire, Brazzaville et Bangui. Dans le premier cas, les obstacles ne sont pas négligeables : courte durée de la navigation annuelle sur la Bénoué, mauvaise praticabilité des routes en saison des pluies, mais ils se conjuguent avec le franchissement d'une frontière politique entre territoires sous administrations anglaise, française et, jusqu'en 1919, allemande. Dans le second cas, la longueur du parcours est encore accentuée par la multiplicité des ruptures de charge entre

transport terrestre (Pointe-Noire - Brazzaville, Bangui - sud du Tchad) et transport fluvial (Brazzaville - Bangui et sud du Tchad - Fort-Lamy).

Les territoires du bassin tchadien sont restés longtemps sous-administrés; la population européenne y étant très peu nombreuse et les ressources économiques y paraissant faibles, les efforts de mise en valeur ont été rares, tardifs et mal soutenus. Les quantités de marchandises à échanger ont donc été assez restreintes, ne justifiant pas la création de structures commerciales denses. Cependant, au cours de la période coloniale, une évolution sensible s'est manifestée et il est possible de dessiner trois périodes dans l'établissement de courants d'échanges entre le bassin du lac Tchad et la côte atlantique.

Jusqu'en 1928 : des échanges insignifiants

Commençant vers 1900 au Nord-Cameroun et au Tchad, la période coloniale couvre une soixantaine d'années. Pendant près de la moitié de ce temps relativement court, les échanges avec la côte du golfe de Guinée restent très faibles. Jusqu'en 1928, le trafic du port de Garoua est généralement inférieur à un millier de tonnes par an. La nature du fret exporté démontre le maintien prolongé d'une économie de traite; il s'agit essentiellement de produits de cueillette, karité et gomme arabique, et de peaux séchées. Dans l'autre sens, arrivent le sel et des produits manufacturés dont la faible quantité s'explique par la rareté des espèces monétaires et par le petit

nombre des Européens. Jusqu'à l'arrivée, vers 1925, des premiers véhicules automobiles, la desserte du port fluvial est assurée par portage, si l'on excepte quelques transports en barque sur le Mayo Kébi, en direction de Léré.

Dans de telles conditions, les structures commerciales sont réduites au minimum; elles sont largement dominées par la "Niger C°" qui contrôle tout le négoce sur le Nigeria septentrional et pour laquelle le Tchad et le Nord-Cameroun ne constituent que des marchés marginaux. La "Niger C°" possède une factorerie près du port à Garoua et à Maroua une boutique tenue par un employé africain ou "clerk". Quelques commerces sont installés dans les villes principales (en 1926, 5 à Garoua, 1 à Maroua, 4 ou 5 à Ngaoundéré); ils sont tenus pour la plupart par des "clerks", par des Grecs ou par des Syro-Libanais qui servent de rabatteurs à la "Niger C°" pour les produits de traite ou qui dépendent d'elle pour leur approvisionnement en marchandises.

Malgré la discrétion des données fournies sur ce sujet par les archives, il semble bien que la faiblesse des échanges "officiels" par la voie de la Bénoué n'empêche pas le développement des trafics "transversaux", est-ouest ou ouest-est, entre le Tchad, le Nord-Cameroun et le Nord-Nigeria. Il s'agit surtout de déplacements de bestiaux, de transports de natron, de peaux, de poisson séché ou fumé vers le Nigeria; en échange, arrivent des produits manufacturés britanniques (tissus, articles métallurgiques, pacotille,...), peut-

être en plus grande quantité que les arrivages au port de Garoua. Les itinéraires de transport empruntés par des convois d'ânes sont bien établis depuis la période précoloniale.

De 1929 à 1948 : une évolution contrariée

A la fin des années 20, la stagnation économique fait place à un début d'évolution, mais successivement la crise mondiale et la guerre contrarient les efforts de développement encadrés par l'administration. En 1929, le trafic du port de Garoua augmente brusquement pour dépasser 2000 tonnes. Cette croissance est due à la promotion de la culture arachidière au Nord-Cameroun; celle-ci d'abord handicapée par la faiblesse des cours et par des invasions de sauterelles, ne démarre vraiment qu'à partir de 1935. Au Tchad, c'est la spécialisation cotonnière qui se dessine au même moment, alors qu'elle échoue au Nord-Cameroun. A partir de 1934, le transport fluvial prend en charge une quantité croissante de coton-fibre (1500 tonnes en 1934, près de 9000 tonnes en 1946). La guerre ne perturbe pas les exportations de coton, mais elle réduit fortement celles des arachides (9000 tonnes en 1939, moins de 2500 tonnes par an de 1941 à 1948). L'augmentation des productions permet un début d'économie monétaire et favorise l'établissement d'un courant d'importations. Trois produits dominant à l'entrée du port de Garoua : le sel (surtout pour l'élevage), le ciment et les carburants; s'y ajoutent quelques centaines de tonnes de produits de consommation courante.

Malgré la progression du trafic, les structures commerciales ne changent guère. Tout au long de cette période, les rapports administratifs multiplient les plaintes contre le monopole de fait de la "R.W.King" (filiale d'"Unilever", qui a pris le relais de la "Niger C°" en 1931), accusée de se satisfaire d'une activité modeste dans la région. Les renseignements datant de l'immédiat avant-guerre fournissent une bonne image de la situation. La "R.W.King" dispose toujours de ses installations à Garoua; s'y ajoutent un comptoir de traite à Riao (40 km en amont sur la Bénoué) et la boutique de Maroua. Elle importe et vend sel, ciment, carburants, et produits de consommation divers, achète et exporte les arachides du Nord-Cameroun (93% des arachides sorties du port de Garoua en 1938), prend en charge l'évacuation du coton tchadien (80% du coton sorti en 1938). La concurrence est négligeable; la maison Rassion de Yaoundé possède un comptoir à Garoua, un remorqueur et deux chalands qui assurent environ un dixième du trafic avant 1940, mais elle cesse son activité pendant la guerre. La traite des peaux et des arachides et la redistribution intéressent aussi quelques commerçants européens (en 1938 : 4 à Garoua, 6 à Ngaoundéré, 2 à Maroua et 1 à Mokolo) qui sont pour la plupart des sous-traitants de la "R.W.King". La mobilisation en 1939 et 1940 allège encore cette structure embryonnaire.

Dans le commerce "officiel", les marchands africains prennent peu de place. A Garoua, quelques transporteurs fluviaux font le trafic avec Yola, utilisant trois chalands et une quarantaine de

grandes pirogues pontées. Plusieurs boutiquiers d'origine nigériane, Haoussa ou Bornouan (6 à Garoua, 1 à Maroua), font la traite des peaux et des arachides. Cependant, les échanges "transversaux" ne semblent pas se ralentir, bien au contraire si l'on en croit les nombreuses notations des rapports administratifs sur les trafics de contrebande.

De 1948 à 1960 : le début de l'ouverture

Après la Seconde Guerre Mondiale, la conjoncture économique évolue rapidement dans l'ensemble colonial français et plus particulièrement dans le bassin tchadien. L'action officielle bénéficie enfin de moyens de financement importants et l'initiative privée s'intensifie et se diversifie. La croissance de la production agricole et pastorale et la création d'infrastructures nouvelles permettent un essor assez rapide des échanges et une progression très nette des structures commerciales.

Le port de Garoua étant agrandi et modernisé en 1948, la voie fluviale reste la plus utilisée pour les échanges régionaux, mais les autres infrastructures de transport bénéficient d'investissement et attirent une part croissante des flux de marchandises. Deux nouveaux axes routiers améliorent les liaisons terrestres sur la voie camerounaise malgré la longueur de leur parcours : route Yaoundé - Ngaoundéré par Bertoua, aménagée pendant la guerre, route Douala-Ngaoundéré par Foumban, terminée en 1954. En même temps, les transports aériens

attirent l'intérêt des pouvoirs publics qui y voient un moyen pour accélérer les échanges avec des investissements d'infrastructure relativement modestes. Une chaîne d'aéroports modernes est créée entre Douala et Fort-Lamy, par Yaoundé, Ngaoundéré (1950), Garoua (1950) et Maroua-Salak (1955); ils sont utilisés surtout pour l'expédition de viande congelée en carcasses, mais parfois aussi pour l'évacuation du riz de Yagoua ou de coton nord-camerounais, en fret de retour sur la ligne Fort-Lamy/Douala.

Le trafic du port de Garoua augmente plus ou moins régulièrement jusqu'en 1960 : il dépasse les 20 000 tonnes par an à partir de 1947, les 30000 tonnes à partir de 1952 et atteint plus de 40000 tonnes en 1958. La nature des échanges reste pourtant la même. A la sortie, les arachides du Nord-Cameroun représentent chaque année entre 5000 et 10000 tonnes, le coton-fibre tchadien des quantités comparables, mais il commence à s'y ajouter du coton du Cameroun où la culture démarre en 1951; à partir de 1957, des graines de coton sont aussi exportées. Les produits importés transitant par Garoua sont toujours le sel, le ciment, les carburants, plus de 2000 à 4000 tonnes de marchandises diverses, surtout des produits de consommation; la répartition s'établit à environ 2/3 ou 3/4 pour le Nord-Cameroun et le reste pour le Tchad.

Le principal changement, accompagnant la croissance des échanges, est dans la diversification des structures commerciales. La "R.W. King" perd sa situation privilégiée de monopole de fait sur le transport fluvial, pour lequel sa filiale l'"U.A.C."

(United Africa C^o) est concurrencée par une autre société britannique, la "John Holt C^o", et par une société française, la "C.T.C." (Compagnie de Transport et de Commerce). Il en est de même pour le commerce d'import-export avec l'arrivée, à partir de 1950, de nouvelles sociétés : la "S.C.O.A." (Société Commerciale de l'Ouest Africain), la "C.F.A.O." (Compagnie Française de l'Afrique Occidentale), la "S.H.O." (Société du Haut-Ougooé), les "C.R.C." (Comptoirs Réunis du Cameroun), qui ouvrent des succursales surtout à Garoua, secondairement à Maroua et à Ngaoundéré. La situation du commerce de détail évolue aussi rapidement avec l'extension et la diversification des structures. Le nombre des commerçants européens s'accroît fortement dans les villes principales, mais il s'en installe aussi dans les centres secondaires. A Ngaoundéré, les commerçants - transporteurs libanais constituent un groupe important (12 hommes, 6 femmes et 26 enfants en 1951, 29 hommes, 23 femmes et 35 enfants en 1956) et dynamique, prenant à leur compte les échanges par voie routière avec le Sud-Cameroun. Pendant la même période, les marchands africains étendent leur activité dans le commerce de détail, mais aussi s'imposent dans la traite de l'arachide; à Maroua, ils s'intéressent de plus en plus aux échanges "transversaux" avec le Tchad et surtout le Nigeria. Ces marchands développent leurs relations par delà les frontières et commencent à former une bourgeoisie musulmane avec laquelle il faut compter.

Juste avant les Indépendances, la transformation des structures commerciales pose les bases de l'organisation actuelle des échanges régionaux et de la hiérarchie du réseau urbain nord-camerounais. Garoua a établi sa suprématie sur les relations économiques régionales; son rôle lui vient de l'activité portuaire et de l'installation des sociétés contrôlant le négoce "officiel". A Ngaoundéré, les commerçants-transporteurs libanais préparent la ville à sa fonction de transit des marchandises sur la voie camerounaise, développée maintenant grâce au chemin de fer "Transcamerounais". Maroua, enfin, réalise sa vocation à organiser les flux commerciaux plus ou moins occultes des axes "transversaux" entre le Tchad, le Nord-Cameroun et le Nigeria.

TRAFIC DU PORT DE GAROUA (de 1920 à 1959)

prov.	Trafic total(t)	Entrées (tonnes)	dont destin. Tchad(%)	Sorties (tonnes)	dont Tchad(%)
1920	1135	283	?	852	?
1921	?	?	?	545	?
1922	632	244	29	388	?
1923	?	?	?	?	?
1924	?	?	?	643	?
1925	663	150	?	513	?
126	670	158	?	512	?
1927	?	?	?	405	?
1928	?	?	?	458	?
1929	?	?	?	2408	?
1930	4483	2234	?	2249	?
1931	1973	1470	?	508	?
1932	2750	592	?	2158	8
1933	4181	879	?	3302	(9,5)
1934	4781	2264	?	2517	(62,5)
1935	6641	1568	?	5073	(8)
1936	10419	2449	?	7970	30,5
1937	15180	3526	?	11654	25,5
1938	14265	4350	32,5	9915	35,5
1939	15936	4590	43,5	11346	25
1940	12137	1494	?	10643	20,5
1941	?	?	?	?	?
1942	14199	8578	?	5621	83,5
1943	12822	6605	53	6217	80
1944	12065	5858	57,5	6207	92
1945	16732	7185	64	9547	95,5
1946	21819	11069	48	10750	83
1947	20279	12036	62,5	8243	67,5
1948	23952	11420	23,5	12532	76,5
1949	24009	10235	25,5	13774	67,5
1950	26671	12685	38	13986	64,5
1951	28859	15249	42	13610	66
1952	31242	16452	24	14790	67,5
1953	26677	14773	?	11904	(65)
1954	36753	21476	?	15277	(59)
1955	38985	23422	30,5	15563	(49)
1956	35131	20385	?	14747	(47)
1957	32978	16845	?	16133	(35)
1958	40729	16667	?	24062	(42)
1959	37359	18909	?	18450	(44)

(Les chiffres de pourcentages entre les parenthèses résultent d'évaluations de l'auteur).

Pour la composition du trafic par produits cf :

M. ROUPSARD : "Nord-Cameroun, ouverture et développement".
Coutances, 1987, annexe II, tableau 46.