

Le Nordbahn et la mise en valeur commerciale de la région du Mungo au Cameroun (1911-1957)

Marius de Batchou MOIFO FONKOU

Université de Dschang - Cameroun

mfonkou@gmail.com

RESUME

La présente étude analyse la contribution du chemin de fer dans l'exploitation de la région du Mungo d'un point de vue commercial. Le Nordbahn, la toute première ligne de chemin de fer du Cameroun a été inaugurée le 1er avril 1911, à l'époque où le pays était un protectorat allemand. Son rôle était de capter le flux de marchandises détourné vers le Nigéria voisin et contrôler économiquement un pays qu'ils ont conquis difficilement. A la suite des Allemands, les Français continuèrent à utiliser le chemin de fer du Nord comme un instrument de contrôle du commerce dans la région du Mungo, ce jusqu'en 1957, date de l'inauguration du pont sur le Wouri et la restructuration de la réalité ferroviaire au niveau de Douala, principale porte d'entrée du pays. L'exploitation du Nordbahn à des fins économiques et commerciale se vérifie en trois étapes. D'un, le Nordbahn, à travers les gares, se sont positionnés comme les lieux majeurs de contrôle et de centralisations des capitaux entrant ou sortant du Mungo. Et la configuration de ces gares ont été faites en fonction de cette nouvelle réalité. De deux, l'évolution des activités commerciales et de la spécialisation économique de la région du Mungo a entraîné l'émergence de nouveaux acteurs et opérations de commerce en relation avec le rail et dont l'impact allait au-delà de la région. De trois, les gares du Mungo ont été le cadre de nouvelles formes de commerce informel.

Mots-clés : Nordbahn, chemin de fer, mise en valeur, commerce, Mungo, Cameroun

INTRODUCTION

Le 1er avril 1911, les Allemands inaugurèrent au Cameroun, la toute première ligne de chemin de fer du pays, le Nordbahn. Cette ligne, construite en cinq années, est longue de 160 kilomètres et s'étend de Bonabéri sur l'une des rives du Wouri, à Nkongsamba chef lieu du Mungo, ville créée par le chemin de fer. Le Nordbahn était l'œuvre des commerçants du pays du Reich. Etablis sur les côtes camerounaises depuis le 19e siècle, ces derniers avaient pesé de tout leur poids pour faire de cette partie de l'Afrique un Protectorat en 1884, devançant les Anglais qui avaient pourtant les faveurs des chefs locaux, régulateurs du commerce entre les marchands européens présents sur la côte et les peuples de l'intérieur. Le Nordbahn, est donc le fruit d'un long processus marqué par trois étapes : la rupture par les Allemands des barrières douanières dualas, la conquête militaire violente du pays et la mise en place progressive des structures

d'exploitation. A cet effet, le Nordbahn est donc la seule ligne de chemin de fer de toutes les colonies africaines, construite par les privés, dont le principal objectif était une exploitation maximale d'un territoire difficilement conquis.

En 1916, les Allemands sont chassés du Cameroun par les forces alliées. Dans un épisode de partage du Cameroun, les Français vont s'adjuger l'exploitation du Nordbahn allemand. Ils continuèrent l'exploitation de ce qu'ils appelèrent désormais le chemin de fer du Nord. Dans leur planification de l'extension des chemins de fer du Cameroun, ils

Le chemin de fer est, d'un point de vue commercial, un acteur privilégié des échanges. Ces échanges se définissent ici par le trafic et le flux des personnes et des marchandises. Ces paramètres entrent dans ce qu'on appelle dans ce travail, la mise en valeur commerciale. La commercialisation ici suppose, comme le pense Nicéphore Essoua Elat, le transport des richesses ou des capitaux ainsi que l'organisation de leur vente et de leur exportation.

Au regard de l'importance qui a été accordée au Nordbahn dans le cadre de l'exploitation du Mungo, nous nous posons la question de savoir : en quoi le Nordbahn constituait un outil de régulation et un support de commerce ? De cette question qui orientera cet découlent d'autres interrogations. Quelle était la configuration commerciale des gares du Nordbahn ? Quelle était l'importance du trafic et du flux des personnes et des capitaux ? Quels sont les autres commerces qui se sont développés autour du train et de la gare.

L'objectif de cette étude est d'analyser la contribution du chemin de fer dans l'exploitation de la région du Mungo d'un point de vue commercial. Cette étude est à la fois qualitative et quantitative et s'appuie sur les documents d'archives et des travaux de deuxième main, rédigés par les historiens et les chercheurs en sciences sociales. Dans la présentation des faits et l'analyse, nous avons adopté une approche descriptive et statistique. Dans un premier temps, nous étudions la configuration commerciale du Nordbahn (I.). Ensuite, Nous essayons de faire une étude quantifiée de la mise en valeur commerciale (II) avant de nous intéresser au petit commerce fait dans les gares (III).

I. CONFIGURATION COMMERCIALE DU NORDBAHN

Les gares du Mungo étaient des points de chutes des réalités liées à la mise en valeur. Les différentes composantes des gares satisfaisaient les produits qui rentraient dans le cadre de la mise en valeur. Dans les gares, il existait des hangars et des parcs de circonstance. Les wagons étaient spécialisés pour certaines spéculations. Le personnel aussi était de circonstance.

A. Les parcs et hangars pour produits agricoles dans les gares

Les parcs sont des espaces préparés pour le stockage permanent ou temporaire d'une ou de plusieurs spéculations. Les parcs sont à ciel ouverts. Lorsqu'il existe déjà une couverture, on parle de hangar. Dans toutes les gares, il existait des parcs et des hangars de stockage des produits issus de l'agriculture.

1. Les parcs

Au début du trafic sur le *Nordbahn* en 1909, il n'existe que des parcs dans les gares du Mungo. Les premières spéculations concernées ici étaient le bois et les noix de palme. Progressivement, les parcs se sont ouverts à la banane, au cacao, aux produits vivriers et même à certaines bêtes. Pour ne pas gêner la qualité des produits, chaque spéculation avait son parc, séparé des autres. Les parcs bananiers par exemple étaient construits à base de ciment. C'est à ce niveau que les bananes étaient lavées et préparées pour être directement mis en train. A Loum, le parc bananier qui est construit est à proximité du bureau du chef de la gare de Loum. A côté de ce parc, nous apercevons en deuxième plan le magasin où la banane était mise dans les cartons. En fait, les témoignages récoltés à Loum stipulent qu'il y a existé un parc à bois où on chargeait les billes dans les wagons. A côté du parc à bois, il y avait un parc pour les bananes¹.

Dans certaines gares, des privés et des associations avaient construits leurs propres parcs pour le traitement de leurs produits. Ce fut le cas à Penja. A côté des parcs, il y avait des hangars et des magasins.

2. Les hangars et magasins

Les hangars ont existé aux premiers moments du fonctionnement du *Nordbahn*. C'était au cours du protectorat allemand et au début du mandat. C'étaient des constructions temporaires, en paille et en bambou. Ensuite, elles se sont modernisées. Les magasins plus modernes étaient construits en matériaux définitifs. Les murs des magasins pouvaient être en dur ou en tôles.

¹ Entretien avec Ayissi Victor, Planteur et commerçant, 51 ans, Loum ville, le 9 septembre 2014.

Dans les magasins, on stockait les marchandises qui avaient été enregistrés et devaient ensuite être transportées dans le train. On y stockait aussi des colis ou des marchandises qui avaient été expédiées ou qui appartenaient aux PTT. Certaines gares, en fonction des sollicitations, pouvaient avoir plus d'un magasin. La configuration des magasins variaient en fonction des gares. Dans certaines, ils avaient un double accès (Penja, Manjo, Nkongsamba) et pouvaient servir les trains de tous les côtés en fonction de la descente ou de la montée, car entouré des rails de chaque côté. D'autres avaient un accès unique (Njombé). C'est dans ces magasins que se trouvaient les bascules pour les pesages. A Nkongsamba par exemple, les bascules servaient à peser les sacs de café et des autres spéculations. Au lendemain des années 1960, on retrouvait les « bascules à la petite boîte ronde de « Craven » dans les gares du Mungo² ». Ces magasins étaient les points stratégiques pour la mise en valeur commerciale. Une fois que les spéculations passaient les étapes des parcs, hangars et magasins, elles étaient directement mises dans les wagons.

B. Des wagons spécialisés

Dans le cadre de la mise en valeur du Mungo, les wagons qui étaient destinés au transport des spéculations étaient spécialisés. On avait d'une part, des wagons pour passagers en plusieurs classes, et d'autre part des wagons marchandises, avec à chaque fois des particularités.

Un effort très important avait été accompli pour l'équipement en matériel roulant de deux réseaux, celui du Nord et celui du Centre. Alors qu'en 1923 le parc comprenait 30 locomotives allemandes et 2 françaises et 320 wagons allemands, on disposait en 1932 de 58 locomotives tant allemandes que françaises et 567 wagons également allemands et français, matériel de voie de 0 m. 60 compris³.

1. Les wagons marchandises

Lorsque la ligne fut livrée en totalité à l'exploitation le matériel roulant des chemins de fer était constitué de 6 locomotives, 9 wagons, 61 fourgons, 14 wagons spéciaux⁴. Les wagons spéciaux étaient constitués des wagons marchandises, des wagons destinés au bois, à la banane, aux fruits, au café, au cacao, etc.

Les wagons pour bois n'étaient pas souvent couverts. C'étaient comme des supports avec des piliers à l'extrémité dans lesquels on plaçait des billes de bois. Les wagons destinés au transport du bois étaient souvent placés derrière tous les autres wagons.

² Champaud J., *Villes et Campagnes du Cameroun de l'Ouest*, Paris, ORSTOM, 1983, p. 217.

³ Rapport Annuel 1932, p. 17.

⁴ Kanguelieu Tchouake M., « La région du Mungo sous le régime français... », p. 82.

A coté des wagons destinés au bois, il y avait les wagons bananiers. Ceux-ci semblaient être les plus importants dans la région du Mungo. A l'ouverture du *Nordbahn*, les wagons bananiers ne sont pas couverts. C'est surtout après la crise qui va secouer le secteur de la banane au lendemain des indépendances, avec pour conséquence l'introduction de la banane « Poyot », que les wagons bananiers deviendront des fourgons. La répartition des wagons bananiers entre les producteurs européens qui voulaient 84% des wagons bananiers contre 15% pour les producteurs africains, a abouti à une crise au début des années 1950⁵. Pour résoudre ce problème, il fut crée dans le Mungo un comité de répartition des wagons bananiers entre les producteurs dont le président jusqu'en 1953 était le chef de région⁶. Certaines grandes plantations avaient des voies ferrées de 0,60 mètre. C'était le cas de Nassif à Loum chantiers.

D'autres wagons étaient destinés au transport du café et du cacao. A côté de ceux-ci, des « fourgons aménagés pour l'ananas, des fourgons aménagés aussi pour le transport des bœufs⁷ ». Chaque type de wagon avait sa configuration. Le wagon bananier par exemple était aéré de tous les côtés, alors que les autres sont entièrement couverts. Cette configuration a évolué avec le temps.

La position des wagons dépendaient de la configuration des gares. Les parcs à bois par exemple étaient à l'extrême alors que les parcs bananiers étaient proches du quai d'embarquement. Ces positions dépendaient des positions des wagons de chaque spéculation.

2. Les wagons voyageurs

Les voyageurs aimaient aussi le trafic sur le chemin de fer dans le cadre de la mise en valeur. Dans les wagons voyageurs, la sécurité et le confort étaient de mise. En 1931 par exemple, l'adoption du frein continu en 1931 a permis d'augmenter d'une façon appréciable la vitesse et la sécurité des trains de voyageurs⁸.

Les wagons voyageurs pendant le protectorat et le mandat étaient en matériel métalliques. Ces wagons sont plus aérés et ont plus d'ouvertures que les wagons marchandises. Les wagons du mandat semblent être plus modernes que ceux utilisés sous le protectorat. L'introduction des wagons de première classe serait intervenue par le fait de l'émergence d'une certaine classe économique et administrative dans le Mungo, sollicitant de plus en plus le train pour se rendre à Bonabéri, puis à Douala. En 1952 déjà,

⁵ Essoua Elat N., « Production et commercialisation... », p. 41.

⁶ Réponse au questionnaire établi par la mission d'inspection de la F.O.M transmis par circulaire 4/SG du 13/1/1954.

⁷ David Nandem, 58 ans, Planteur, Chef du quartier Cacao Town 1 à Penja, entretien réalisé le 08 août 2014 à Penja.

⁸ Rapport Annuel 1932, p. 17.

Pialoux évoquait l'amélioration de la qualité des wagons pour voyageurs⁹.

Les parcs de locomotives et de matériel roulant étaient complétés suivants les besoins du trafic, en voie d'accroissement rapide¹⁰. En 1923 par exemple, une commande de 20 wagons couverts, parvenue en octobre, avait permis la répartition de 10 véhicules au chemin de fer du Nord et 10 véhicules au Chemin de fer du Centre. Cet appoint en wagons permettait déjà de faire, avec plus de facilité, face aux exigences du trafic¹¹.

C. Un personnel de circonstance

Les activités de la mise en valeur commerciale dans les gares du capital exploité dans les unités de production capitaliste étaient menées par un personnel de circonstance. A l'inauguration du *Nordbahn* en avril 1911, le personnel était constitué de 20 Européens et 110 kamerunais¹². Dans ce personnel, il y avait les agents qualifiés des chemins de fer, les temporaires qui assuraient les tâches de manutention.

1. Les agents des chemins de fer

L'effectif et la qualité du personnel des chemins de fer dépendaient de l'importance des gares. Les gares du *Nordbahn* qui avaient les plus grands effectifs en terme de personnel étaient celles de Mbanga, Njombé, Penja (dans une certaine mesure), Loum ville et Nkongsamba. Toutes ces gares avaient des résidences de cheminots. Parmi les personnels qu'on retrouvait dans ces gares, un chef de gare, des agents de la voie, des agents du matériel, des facteurs et des agents de sécurité.

Le chef de gare avait la lourde tâche de coordonner toutes les opérations commerciales, qu'il s'agisse du débarquement des marchandises à la montée ou de l'embarquement à la descente.

Les agents de sécurité étaient qualifiés de police ferroviaire. Ils voyageaient avec les passagers. Pour assurer le contrôle des tickets des voyageurs, ils étaient accompagnés du percepteur.

Les agents de la voie assuraient l'entretien des rails. Quand les traverses s'affaissaient ou quand les rails n'étaient pas droits, les agents de la voie les entretenaient pour éviter les déraillements. Il y avait parmi les cheminots agents de la voie des soudeurs ou chalumistes¹³. Les agents de la voie s'assuraient aussi de mettre le ballast sous les traverses pour

⁹ Pialoux J., « Les Chemins de fer du Cameroun », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1341-1344, p. 1342.

¹⁰ Rapport Annuel 1937, p. 32.

¹¹ Rapport annuel 1923, p. 117.

¹² Kanguelieu Tchouake M., « La région du Mungo sous le régime français... », p. 82.

¹³ Ekobe Sadrack, 75 ans, cheminot à la retraite, Entretien à Nkongsamba le 24 août 2014.

supporter le poids des wagons. Parmi les agents de la voie, il y avait des veilleurs de nuit qui allaient s'assurer qu'il y a aucun obstacle sur la voie. Ils travaillaient avec le chef de la sécurité. A côté des travailleurs de nuit, il y avait des agents qui étaient chargés du désherbage du rail¹⁴, ce régulièrement.

Les agents du matériel ou de la traction assuraient l'entretien des wagons. La priorité était donnée aux wagons spécialisés (fourgons) des marchandises.

Le facteur était confondu au perceuteur. C'est lui qui s'assurait dans les wagons si les passagers étaient en règle, c'est-à-dire s'ils ont payé leurs billets ou bien s'ils ont emprunté clandestinement de trains¹⁵. Il s'assurait aussi si les bagages étaient enregistrés. Le facteur s'occupait aussi du téléphone. Il passait aussi les messages. Dans certaines gares où il y avait assez de personnel, il existait un facteur et un perceuteur.

Les différents personnels étaient répartis dans divers services. Ce sont les agents du service d'exploitation s'occupe de la vente des billets de voyage. Ils assuraient aussi la pesée des marchandises et des bagages¹⁶. Dans certaines gares, les cheminots avaient leurs habitations. Seuls ceux qui ne pouvaient pas être logés dans ces camps louaient au quartier¹⁷. Dans Cependant, la main d'œuvre temporaire était souvent sollicitée pour des tâches précises.

2. Le personnel temporaire

Nous devons cette expression de personnel temporaire à deux informateurs¹⁸. Selon ces informateurs, ces personnels étaient sollicités pour les travaux de manutention à la gare. Ils étaient payés à la tâche chaque jour. Les principales tâches effectués par ces temporaires étaient le transport des marchandises et des spéculations des camions pour les parcs ou hangars de chargement et de traitement ; ensuite le transport de ces mêmes lieux pour les wagons une fois le train arrivé.

Pour éviter que leurs marchandises soient souillées, certaines entreprises ou plantations venaient elles même avec ses propres manutentionnaires. Ceux-ci déchargeaient les cargaisons des camions ou des wagons, assuraient tous les traitements et conservations possibles, avant

de les charger dans les wagons¹⁹. La sollicitation du personnel temporaire permettait à la compagnie en charge des chemins de fer de ne pas immobiliser le train dans une gare pendant longtemps.

II. LA MISE EN VALEUR COMMERCIALE D'APRES LE TRAFIC VOYAGEUR ET LE FLUX DES MARCHANDISES

Il s'agit ici de donner les acteurs, les statistiques et les recettes des capitaux et des voyageurs transportés sur le *Nordbahn*.

A. Les acteurs et les opérations commerciales

Les principaux acteurs des opérations commerciales liées à la mise en valeur du Mungo auxquels nous voulons faire allusion ici sont à la fois les grandes compagnies européennes, les commerçants européens et africains, ainsi que les missions. Leurs actions s'opèrent depuis les plantations, les factoreries et même les marchés de l'intérieur. Elles ont toutes pour point de chute les gares ferroviaires.

1. Les opérations commerciales

Les produits destinés à l'exportation ont longtemps été commercialisés par les grandes sociétés européennes qui pratiquaient l'import-export et détenaient une sorte de monopole en ce domaine. Cette pratique a commencé sous le protectorat avec les factoreries commerciales. C'était une forme de commerce colonial qui répondait, selon Adolph Woermann chef de la maison Woermann et député à la Reichstag, à un principe directeur, celui de l'intérêt pur et simple de l'industrie allemande²⁰. Tout commençait donc par un commerce de traite. Le commerce de traite, comme on l'appelait à l'époque, consistait pour ces sociétés, à la fois à collecter les produits de la campagne et à vendre des marchandises importées²¹. La vente de ces produits faisait souvent l'objet de réclamations de la part des transporteurs et des commerçants locaux²².

Avant d'atteindre les gares, une partie des opérations commerciales se faisaient donc dans les campagnes. C'étaient des marches de brousse, fréquentés par des acheteurs qui collectent les produits du cru et les expédient souvent directement

¹⁹ Essoua Elat N., « Production et commercialisation de la banane... », p. 39.

²⁰ Harding L., « 1884-1984 : cent ans de relations commerciales », in Kum'a Ndumbe III (éd.), *L'Afrique et l'Allemagne. De la colonisation à la coopération*, Actes du Colloque International « Cent ans de relations entre l'Afrique et les Allemandes 1884-1984 : le cas du Cameroun » du 08 au 14 avril 1985 à l'université de Yaoundé, Yaoundé, AfricAvenir, 1986, pp. 392-412, p. 395.

²¹ Champaud J., *Villes et Campagnes du Cameroun...*, p. 238.

²² Dikoumè A.-F., « Les travaux publics au Cameroun sous administration française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales », Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé 1, 2006, p. 397.

¹⁴ Entretien avec Djosseu Daniel, 74 ans, Cultivateur et commerçant, Manjo le 5 septembre 2014.

¹⁵ Ekobe Sadrack, 75 ans, cheminot à la retraite, Entretien à Nkongsamba le 24 août 2014.

¹⁶ Entretien avec Yankam Joseph, 67 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

¹⁷ Entretien avec Lawo Joseph, 72 ans, Cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

¹⁸ Ces informateurs sont Ngomo Rigobert et Ekobe Sadrack, tous deux anciens cheminots.

vers Bonabéri via les gares. Après l'ouverture du pont sur le Wouri, ces expéditions se faisaient aussi via Douala et même Yaoundé²³.

Les principales opérations commerciales dans le Mungo étaient perceptibles du point de vue de la monnaie qui y avait été introduite. Ensuite, la qualité des produits marquait un nouveau tournant dans la mise en valeur commerciale. Comme le souligne Harding,

« La part des instruments, machines et métaux n'a fait qu'augmenter. Ceci montre que les relations commerciales entre les deux pays ont commencé à changer de qualité : l'Allemagne fournit moins de pacotille, et plus de biens de consommation raffinés, de bien d'équipement et même de production, si le transport peut être subsumé aux moyens de production²⁴ ».

Cette affirmation de Harding témoigne de l'importance du commerce certes, mais du principe directeur Allemand des exportations. L'amélioration du matériel est fait dans l'optique de satisfaire l'industrie de la métropole. Cette logique ne va pas changer pendant le mandat et la tutelle.

2. Les principaux acteurs

Pendant le protectorat allemand, les principaux acteurs sont les factoreries, les grandes compagnies commerciales, les commerçants européens, et africains, ainsi que les intermédiaires. Tout comme les opérations commerciales, ce principe n'a pas changé le mandat et la tutelle.

Les acteurs commerciaux avaient pour la plupart des représentations dans les centres urbains créés autour des gares et des succursales dans les zones éloignées. Pendant le protectorat, c'étaient les commerçants de Brême et de Hambourg. A partir du début des années trente, de nombreux commerçants, Grecs, Syriens, libanais, Français, Anglais, Néerlandais et même Allemands, attirés par les potentialités tant agricoles que forestières et minières vinrent s'installer au Cameroun et firent pousser des établissements commerciaux jusque dans les bourgades²⁵.

Woermann était, selon ce tableau, le plus grand acheteur de bois d'ébène dans ces localités pendant le protectorat allemand. Son acquisition était estimée à 300 tas. Son principal concurrent était la mission de Bâle, suivi de la DKG. Rappelons que le bois d'ébène qui est une essence rare et protégée avait bénéficié, sous le mandat, des dispositions spéciales quant à son exploitation²⁶.

A Nkongsamba, on retrouvait aussi des maisons de commerce très importantes. Parmi elles,

²³ Champaud J., *Villes et Campagnes du Cameroun...*, p. 217.

²⁴ Harding L., « 1884-1984 : cent ans de relations commerciales »..., p. 397.

²⁵ Dikoumè A.-F., « Les travaux publics au Cameroun... », p. 286.

²⁶ Confère Rapport Annuel 1926.

la RW King, la John Holt, la CFAO, la PZ, la SCOA, la COAF et la SHO. En 1922, elles étaient membres de la chambre consultative de commerce, de l'industrie et de l'Agriculture. A partir de 1939, la gamme des produits proposée par ces maisons allait s'élargir. Elles vendaient désormais des voitures, des machines agricoles et des engrais, mais achetaient aussi des produits locaux destinés à l'exportation²⁷ selon les principes de l'économie de traite. Les maisons de commerce assuraient la commercialisation des spéculations destinées à l'exportation. Ces maisons de commerce achetaient le plus souvent le cacao auprès des planteurs ou les représentaient.

Tableau 1 : Commercialisation du cacao dans le Mungo en 1941

Centre commercial	Maison de commerce	Quantité de cacao en magasin au 12/10/1941
Njombé	Papadopoulos	760 kgs
	Coulaxides	1 500 kgs
Penja	Papadopoulos	15 000 kgs
	Coulaxides	1 127 kgs
	Mavromatis	7 000 kgs
Loum	Mavromatis	12 127 kgs
	Coulaxides	18 000 kgs
	Mikes	5 000 kgs
	Prince	5 000 kgs
	Massty	8 000 kgs
Total	10	73 514 kgs

Source : J. Kouosseu, « Populations autochtones, populations allogènes... », 1989, p. 70.

Les maisons de commerce qui ont les plus grandes quantités de cacao achetés et destinées à l'exportation dans les trois centres, si on s'en tient au cumul, sont grecques. Mavromatis, bien que première des maisons commerciales grecques avec un total cumulé de 19 127 kgs vient derrière Coulaxides avec 20 627 kgs. A côté de ces grandes maisons de commerce, les factoreries assuraient les travaux liés au commerce de traite dans les zones reculées des gares. Les factoreries traitaient non seulement avec les commerçants grecs, syriens ou libanais qui s'occupaient, avec leurs camionnettes du ramassage des produits d'exportation dans les marchés pour le compte de ces factoreries, achetaient pour aller revendre²⁸.

Dans le cadre de la mise en valeur commerciale, les actions des market boys étaient remarquables. Ces derniers jouaient le rôle de revendeurs. A Nkongsamba, la plupart de ces market boys étaient bamilékes. La plupart d'entre ont fait prospérer leur commerce et ont achetés des maisons

²⁷ Ibid., p. 286-287.

²⁸ Ibid., p. 288.

de commerce. Les autres acteurs, plus importants, étaient les usiniers et les grands planteurs. Ceux-ci avaient des véhicules qui transportaient directement leurs cargaisons des champs pour la gare ou de l'usine pour la gare. C'était le cas des grands exploitants Dzouvelos, Beynis, Bolland, Tchoua Isaac, Bondja Isaac et des grands usiniers tels que Marion, Gortzounian et autres.

B. La mise en valeur commerciale à travers les flux et les trafics : essai d'étude statistique de l'exploitation ferroviaire

Le commerce extérieur au Cameroun pendant le protectorat, le mandat et la tutelle était dépendante des spéculations mises en valeur à travers l'agriculture et les autres formes d'exportation ainsi des produits qui faisait bon commerce auprès des autochtones. Cette logique entamée sous le protectorat est décrit par Harding en ces termes :

Les exportations et importations allemandes jusqu'à la première guerre mondiale ont été déterminées d'après les intérêts des maisons de commerce allemandes, de l'administration coloniale et du marché allemand. Elles n'ont pas fait suite à la demande des clients consommateurs africains ni aux besoins globaux ou précis d'un développement des forces productives locales. Au contraire, elles ont négligé les structures de production existantes (exportation de sel et de tissus), elles ont été directement destructives et nocives (exportation d'alcools), elles ont favorisé une production africaine en marge des activités traditionnelles, au débit de production vivrière, donc de type d'exportation (huile et noyaux de palmes, café et cacao), et, finalement, elles ont exploité gravement les forêts et la faune (exportation de caoutchouc, de bois et d'ivoire)²⁹.

Les spéculations étaient bien définies et obéissaient à une logique d'économie de plantation. Pendant le mandat et la tutelle, l'administration française n'a fait que renforcer cette logique de commerce basée sur l'extérieur et dont le corollaire dans le Mungo était le *Nordbahn*. La première partie de notre étude concerne les produits exportés.

1. Flux des capitaux destinés à l'exportation

Les capitaux qui sont destinés à l'exportation sont ceux de la descente. Faire une étude du flux des capitaux destinés à l'exportation revient en premier lieu de présenter la nature des capitaux et ensuite à présenter les chiffres qui les accompagnent au fil des années. Dans cette partie, notre approche sera à la fois chronologique, qualitative et quantitative.

Le trafic commercial des marchandises sur le *Nordbahn* a commencé en 1909. A cette période, le terminus du *Nordbahn* était à Njombé³⁰. Les statistiques des produits transportés pendant cette

²⁹ Harding L., « 1884-1984 : cent ans de relations commerciales... », pp. 394-395.

³⁰ Confère Kanguelieu Tchouake M., « La région du Mungo sous le régime français... », p. 82.

période sont rares. En 1911 et 1912, le marché du bois permettait l'exploitation de près de 28 espèces tel que nous l'avons vu au chapitre précédent. Au moment où la première guerre mondiale éclatait au Cameroun, les Allemands venaient de commencer à jouir du trafic du *Nordbahn*.

Tableau 2 : Répartition des tonnes de marchandises enregistrées en 1913

Spéculation	Quantité (en tonnes)
Palmistes	17 978
Bois	10 502
Huile de palme	4 021
Cacao en gousses	687
Cacao en graines	721
Tabac	136
Bagages des voyageurs	3 069
Total	37 114

Source : P. Billard, *Le Cameroun Fédéral*, cité par Kanguelieu Tchouaké M., 1990, p. 83.

Au cours de l'année 1913, il en ressort que la spéculation la plus sollicitée était les palmistes avec 17 978 tonnes. Le bois venait en deuxième position. A cette période, le tas de 100 kg valait 8 marks dans le Mungo, et à Hambourg, le prix de la tonne atteignait 200 à 240 marks³¹. Il est important de préciser que sous le protectorat, le Kamerun était, de toutes les colonies allemandes, celle qui produisait les plus de bois précieux³². Les unités de production capitaliste pour ce qui était des autres cultures se mettaient progressivement en place. L'autre fait marquant, c'est l'exportation du cacao en gousse. Ceci laisserait croire que le dispositif de traitement de cette spéculation n'était encore mis en place.

Tableau 3 : Trafic du *Nordbahn* de 1916 à 1919, descente

Spéculation	1916	1917	1918	1919
Palmistes	2259	4553	5488	6407
Huile de palme	675	723	553	613
Cacao	78	144	104	1020
Maïs	33	37	44	152
Arachides	34	24	154	157

Source : RA, SDN de 1916 à 1919, cité par A.-F. Dikoumè, 2007, p. 111.

Entre 1916 et 1919, le trafic sur le *Nordbahn* est en baisse par rapport à 1913. La mise en valeur avait été ralentie par les hostilités de la première Guerre mondiale au Cameroun. Les statistiques présentées dans ce tableau sont celles de l'exploitation anglaise et française au lendemain du

³¹ Kanguelieu Tchouake M., « La région du Mungo sous le régime français... », p. 80.

³² Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement. Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPMAE, 1971, p. 380.

départ des Allemands du pays. Progressivement, on constate que le transport de toutes les spéculations allait croissant, à l'exception de l'huile de palme dont la production était instable.

C'est en 1919, au lendemain de la première Guerre mondiale que la situation des produits tropicaux sur le marché mondial apparut extrêmement favorable. Les Allemands avaient habitués les autochtones, à travers un processus de recombinaison des activités agricoles, à vendre les produits d'exportation. Cependant, le commerce aux premiers moments du mandat allait subir un grand coût avec l'effondrement spectaculaire des cours des produits tropicaux en 1921³³. La spéculation la plus touchée fut le cacao dont le marché en Europe était un peu trop sollicité. Ce n'est progressivement que la courbe va se redresser par rapport à 1919.

Le bois du pays était la spéculation la plus sollicitée pendant cette période. La situation des graines et de l'huile de palme était instable, la production variant au fil des années sans toutefois être progressive. Certaines spéculations disparaissaient progressivement de l'espace commercial, donc avaient de moins en moins de valeur. C'est le cas de l'ébène, dont les seuls chiffres à notre disposition datent de 1921 ; c'est aussi le cas des noix de kolas, des pommes de terre et du tabac du pays. Certaines statistiques telles que celles du caoutchouc sont absentes.

La période allant de 1923 à 1929 est celle pendant laquelle les plus grandes progressions sont réalisées par les différentes spéculations. C'est aussi pendant cette période qu'on a enregistré un certain afflux d'entreprises nouvelles dont quelques unes prirent la suite d'affaires allemandes. Selon Humblot, il eut par exemple pour l'agriculture, les plantations de Bomono N'Kappa et de Nyombé-Penja (palmiers à huile et tabacs de cape sur le Chemin de fer du Nord), les caoutchoucs et cacao du Cameroun près de Campo, les cafés du Cameroun à Manjo, d'une centaine de petits planteurs de caféiers, cacaoyers, palmiers à huile, bananiers³⁴. En 1923 déjà, l'importance du trafic sur le *Nordbahn* était dû au fait que les produits du crû étaient vendus à des prix rémunérateurs³⁵.

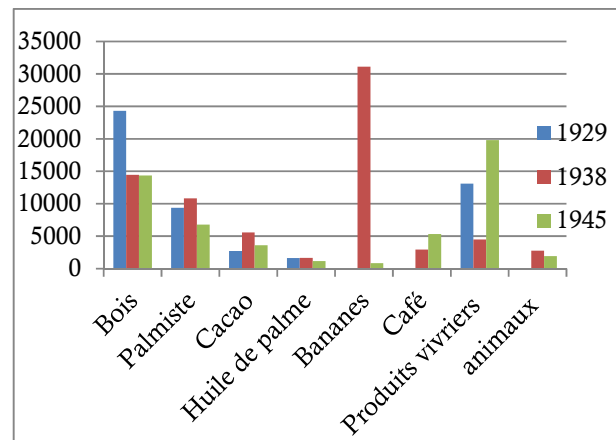
Au lendemain du projet Sarraut, la mise en valeur du territoire Cameroun feint de suivre les grandes orientations du projet. Entre 1929 et 1945, de nombreux travaux d'amélioration de la voie et de construction des gares avaient été réalisés. Ceci était dans le but de rendre plus fluide le stockage, le contrôle et le transport des richesses. Voici l'incidence sur quelques produits transportés.

³³ Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement...*, p. 482.

³⁴ Humblot P., « Les investissements français au Cameroun », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1330-1335, p. 1333.

³⁵ Rapport annuel 1923, p. 118.

Figure 1 : Spéculations transportées sur le Nordbahn en 1929, 1938 et 1945



Source : Par nous, à partir des données de F. Etoga Eily, p. 450.

Ce graphique fait ressortir une instabilité dans le transport des produits sur le *Nordbahn*. La production du bois et de l'huile de palme est en baisse progressive. Les noix de palme, le cacao, les produits vivriers et animaux brillaient par leur instabilité. Les chiffres de la banane sont d'une extrême différence de progression et de régression tandis que seul le café connaît une évolution quasi constante. Notons que jusqu'en 1945, le *Nordbahn* détient toujours l'exclusivité de l'évacuation des produits destinés à l'exportation. De ce fait, ce graphique représente aussi la réalité de la production.

La commercialisation du bois telle qu'exprimée sur ce graphique était aussi en baisse progressive sur le territoire. Cette baisse continue même après 1945. En 1957 par exemple, le bois en grumes, au contraire des débités, sont en régression de 1 900 tonnes par rapport à 1950 sur toute l'étendue du Cameroun. En 1956, la commercialisation du bois était estimée à 66 518 tonnes. Les raisons de la baisse des exportations du bois étaient à la fois inhérente au Cameroun et à l'extérieur. En effet,

Les exportations ont été entravés tout au cours du premier semestre par des grandes difficultés du fret maritime ; il a fallu attendre le mois de juin pour écouler à un rythme régulier la production qui s'était accumulée dans les parcs. Au cours du deuxième semestre, c'est cette fois le marché européen qui a été défavorable par suite de la réduction de la demande intérieure. Malgré cela, la moyenne mensuelle de chargement fut appréciable au cours de ce semestre puisqu'elle a représenté plus de 60 300 t³⁶.

³⁶ Anonyme, « Le Commerce extérieur du Cameroun a marqué, en 1951, un net accroissement », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1337-1340, p. 1339.

Il est aussi clair qu'au fur et à mesure que s'intensifiait l'exploitation forestière à proximité des voies de communication, les ressources se raréfiaient, ce qui repoussait de plus en plus vers l'intérieur, les zones d'exploitation de la forêt ; mais les environs immédiats des chemins de fer restaient encore ceux qui comptaient le plus grand nombre de chantiers forestiers³⁷. Et de plus en plus, l'administration insistait sur la nécessité des réserves forestières.

En 1951, d'après le document de commercialisation des produits dans le Mungo, seul les palmistes sont à rehausser à la hausse par rapport à 1945. Toutes les autres spéculations commercialisées ont connu des baisses. Les neuf premiers mois de l'année 1952 montraient déjà que la courbe ne s'était pas redressée d'aussitôt. Cependant, ces statistiques des produits commercialisés dans le Mungo ne reflétaient certainement pas toute la production de la région et même des régions voisines qui empruntaient le *Nordbahn*. Les grandes plantations embraquaient directement leur production dans les gares ferroviaires, ce qui n'était peut-être pas pris en compte dans ces données.

Certaines villes du Mungo doivent leur notoriété à l'importance des spéculations au départ dans leurs gares ferroviaires. Si de Njombé à Manjo l'identité de la gare tourne autour de la banane, à Nkongsamba, c'est autour du café. La commercialisation du café devenait de plus en plus sérieuse. En effet, la culture du café Robusta devenait de plus en plus libérale dans la région. Aussi, le Mungo était aussi le point de départ de l'exportation du café arabica cultivé dans le département Bamiléké à l'Ouest du pays. Même après l'ouverture de la nationale n°5, son exportation par le Mungo via le *Nordbahn* a conservé « presque tout son équilibre³⁸ ». Le chef de la circonscription agricole du Mungo savait de quoi il parlait.

En 1952, la SIP avait assuré le traitement de 150.64 kg de café, soit 50 tonnes vendues à la métropole par l'intermédiaire de la FAO. Le reste de café traité était vendu sur place par adjudication³⁹. En 1957, le café avait augmenté en poids de 1800 tonnes par rapport à 1950. En 1956, 8 682 tonnes de café avaient été exportées, dont 19% en Arabica et le reste en Robusta. L'extension des plantations africaines de Robusta permettait même aux acteurs de l'exportation du café de cette période d'espérer en 1957, des exportations de l'ordre de 13 000 tonnes si les cours se maintenaient. Le café constituait en 1957, en

valeur, le sixième des exportations totales⁴⁰ au Cameroun.

Le transport du cacao sur le *Nordbahn* comme nous l'avons vu précédemment était similaire aux autres spéculations. Cependant, le Mungo n'était pas la zone d'excellence de cette culture au Cameroun. Il faut néanmoins dire qu'avant 1956, le transport de la tonne de cacao sur le chemin de fer du Mungo était fixé à 1000 frs⁴¹.

L'exportation de la banane via le *Nordbahn* intéressait l'administration à plus d'un titre. Même si 30% des bananes n'étaient pas transportées sur le *Nordbahn*, des mesures pour faciliter son exportation étaient prises jusqu'au port de Douala. A Bonabéri par exemple, il avait été entrepris en 1934, un appontement pour un calant 7 m, permettant l'accostage des navires bananiers. Le matériel floquant de remorquage et de balisage fut renouvelé et complété⁴². Les statistiques de la commercialisation de la banane qui sont à notre disposition sont pour la plupart détachées des chiffres globaux estimés dans les rapports. En plus, il existe une certaine différence entre la banane exportée, celle destinée à la ville de Douala et celles du Mungo pour consommation. En 1935, les navires spécialisés en transport des bananes firent leur apparition⁴³. En 1951, 55 000 tonnes de bananes ont été transportées sur le *Nordbahn*. Ce fut une baisse de 7 000 tonnes environ par rapport à 1950. La cause de cette baisse était la tornade qui endommagea les plantations de Penja. A cette même période, certaines difficultés liées au transport ferroviaire⁴⁴ a aussi donné un coup à la mise en valeur commerciale.

En 1951, le chemin de fer existant se montrait progressivement insuffisant pour la production croissante. C'est ce qui a favorisé mauvaise qualité des régimes de bananes⁴⁵. En 1952, le tonnage lié à la banane constituait pourtant la septième de la valeur totale des exportations⁴⁶. Le marché extérieur était en pleine expansion. En 1953 par exemple, au moment où le contrôle qualité de la banane au port est strict⁴⁷, le marché de la banane s'ouvrait vers les pays scandinaves et l'Allemagne, de nouvelles débouchées commerciales. Les navires étaient souvent

⁴⁰ Anonyme, « Le Commerce extérieur du Cameroun... », p. 1339.

⁴¹ Dikoumè A.-F., « Les travaux publics au Cameroun... », p. 484.

⁴² Humblot P., « Les investissements français au Cameroun ... », p. 1330.

⁴³ Essoua Elat N., « Production et commercialisation... », p. 41.

⁴⁴ Anonyme, « Le Commerce extérieur du Cameroun... », p. 1338.

⁴⁵ Essoua Elat N., « Production et commercialisation... », p. 40.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ En 1953, 16 000 tonnes de bananes avaient été rejetées du port de Douala. Confère ADN, Correspondance de M. La Vallée à Monsieur le directeur des Affaires Economiques et du Plan à Yaoundé le 13 février 1957 au sujet des réalisations du P.Q.2 et les perspectives pour le P.Q.3.

³⁷ Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement...*, p. 423.

³⁸ ADN, Correspondance n° 249/CAMU du Chef de la Circonscription agricole du Mungo à monsieur le Préfet du département du Mungo à Nkongsamba..., p. 2.

³⁹ ADN, Présentation de la SIP de Nkongsamba en 1952.

directement chargés par des exploitants. Dans le document de présentation de la SIP de Nkongsamba en 1952 par exemple, il est précisé qu'elle a largement contribué à l'exportation de la banane via le chemin de fer en direction du port de Douala. En 1949, elle avait déjà contribué au chargement de 37 navires. En 1950, elle l'a fait pour 49 navires, avec un total de 4.067 tonnes, soit 69.631.832 francs⁴⁸.

Pour faire prospérer le commerce de la banane⁴⁹, les responsables de la régie des chemins de fer procédaient à l'améliorer du matériel et des voies de transport. Si le chemin de fer était concerné avec l'achat régulier des wagons ou fourgons bananiers, les routes menant aux gares n'étaient pas en reste. Dans une correspondance de M. La Vallée adressée à Monsieur le directeur des Affaires Economiques et du Plan à Yaoundé le 13 février 1957, correspondance dans laquelle il apprécie les réalisations du Plan Quadriennal 2 et les perspectives pour le Plan Quadriennal 3, l'accent est mis sur les voies de communication. La première appréciation est la suivante :

Doivent être rangées dans les réalisations particulièrement heureuses du P.Q.2., la mise en forme et le goudronnage des routes, des pistes d'accès aux gares et l'aménagement des gares bananières (...). A mon avis, il convient de poursuivre notre action en ce sens dans le programme du P.Q.3. Nous avons dans le Mungo des communes suffisamment riches qui seront en état d'entretenir ces pistes. Il faudrait inscrire à ce titre 2 ou 300 km de nouvelles pistes goudronnées dans la région, ainsi que le développement des pistes de collecte⁵⁰.

Cet intérêt pour les pistes d'accès aux gares relève une fois de plus le rôle central des gares ferroviaires dans la mise en valeur commerciale et le développement du Mungo. Ces pistes d'accès aux gares sont pour la plupart des voies pour parvenir à certaines plantations dont l'importance agricole devenait de plus en plus imposante. Aussi, ces pistes facilitaient le transport des produits importés vers les petites périphéries.

2. Un capital importé pour la montée

Le capital étudié à la montée est celui qui était destiné à l'hinterland. Et vers cet intérieur, étaient

⁴⁸ ADN, Présentation de la SIP de Nkongsamba, 1952.

⁴⁹ Depuis la conférence de Brazzaville et les innovations politiques qui allaient avec, la crise qui touchait le secteur bananier était celui de la main d'œuvre. C'était une crise passagère. Celle-ci a été amplifiée par la baisse des marchandises d'importation, de matériels et de matériaux. Confère : Mourruau F. X., « Le plan camerounais de modernisation et d'équipement », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1260-1262, p. 1260.

⁴⁹ David Nandem, 58 ans, Planteur, Chef du quartier Cacao Town 1 à Penja, entretien réalisé le 08 août 2014 à Penja.

⁵⁰ ADN, Correspondance de M. La Vallée à Monsieur le directeur des Affaires Economiques et du Plan à Yaoundé le 13 février 1957 au sujet des réalisations du P.Q.2 et les perspectives pour le P.Q.3.

conduits les produits manufacturés⁵¹ pour la stricte majorité issus des industries européennes. Nous avons vu au chapitre deux que certains de ces produits ont constitué des éléments qui accompagnaient la technologie de domination politique qu'était le chemin de fer. Les produits transportés sur le *Nordbahn* et destinés aux peuples de l'intérieur dans le cadre de la dialectique de la mise en valeur sont présentés dans les tableaux ci-dessous.

Avant d'introduire les tableaux, il convient de rappeler que sous le protectorat, le Cameroun importait principalement des produits manufacturés venant de l'Allemagne. Cependant, dans une logique de domination mais surtout de recomposition, les premières importations se composaient de produits destructifs tels que l'alcool⁵², le tabac, le sel, le tabac, etc.

Le trafic entre 1916 et 1919 est presque le reflet de la politique allemande de recomposition des mentalités et d'exploitation. Les produits importés connaissaient une progression instable. Le sel vient en tête avec en 1919, un tonnage estimé à 1 528 tonnes. Les emballages vides, certainement destinés aux plantations, factoreries et à surtout à la collecte dans le cadre de l'économie de traite vient en deuxième position. Son tonnage estimé à 124 tonnes en 1916 n'est pas pris en compte en 1919 alors que cette marchandise semblait être sollicitée.

Le produit le plus sollicité à l'importation jusqu'en 1932 était le sel, bien que la progression fut instable. Les matériaux de construction, les produits vivriers et dans une certaine mesure ceux de la quincaillerie connaissaient une bonne progression pendant la décennie 1920. Cette progression était stoppée certainement par la crise économique mondiale car elle commence à baisser en 1930.

Dans ce tableau, figure à l'avant dernière ligne la désignation divers. Plusieurs marchandises semblent s'y retrouver, notamment « les vêtements, de la liqueur, des armes, de la poudre à canon, des fusils, des montres, des pipes, des parapluies et riz⁵³ » et même les produits pharmaceutiques. Selon V. J. Ngoh, la ligne consacrée aux matériaux de construction put bien prendre en compte l'acier, le fer et même la machinerie⁵⁴. En effet, les produits à l'importation variaient au fil du temps. Le tableau qui suit est un relevé des marchandises importées déchargées à la gare de Nkongsamba.

Près des quatre cinquième des marchandises qui étaient expédiées à Bonabéri atteignait Nkongsamba. Ceci s'explique par le fait que la gare

⁵¹ Kanguelieu Tchouake M., « La région du Mungo sous le régime français... », p. 83.

⁵² Ngoh V. J., *Cameroun 1884-1985. Cent ans d'histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990, p. 43.

⁵³ V. J. Ngoh, *Cameroun 1884-1985...*, p. 43.

⁵⁴ Ibid.

de Nkongsamba avait une place très importante dans le flux et la circulation des marchandises importées. En effet, les produits importés n'étaient pas toujours consommés dans le Mungo. Le Mungo constituait en fait une zone de transit et Nkongsamba était le principal point de transit, le point de rupture des charges pour les commerçants et producteurs agricoles des régions des Hauts plateaux de l'ouest qui venaient faire embarquer leurs produits dans le train⁵⁵. Une fois à Nkongsamba, ces produits prenaient une autre voie de communication, la route.

Pour ce qui est des produits pétroliers, le plus important dépôt du Mungo était situé à Nkongsamba, ce qui explique cette dominance. C'est toujours à Nkongsamba qu'on enregistrait le plus grand nombre de véhicules dans le Mungo.

Les statistiques à notre disposition et qui nous édifie sur les décennies 1940 et 1950 ne sont pas précises. En effet, elles présentent tout simplement l'état du flux des marchandises prises dans leur globalité. Celles-ci peuvent être des produits d'exportations transportées à la descente ou d'importation à la montée. Le tableau ci-dessous fait état du flux des marchandises entre 1948 et 1959.

Tableau 4 : Flux marchandises au kilomètre sur le Nordbahn de 1948 à 1959

Années	Marchandises	Marchandises au kilomètre
1948	103 792	10,873
1949	105 301	11,185
1950	128 054	13,499
1951	142 175	14,952
1952	143 191	14,126
1953	201 939	17,172
1954	174 434	17,299
1955	160 157	16,670
1956	162 477	16,768
1957	192 168	19,594
1958	183 176	21,276
1959	161 664	18,655

Source : P ; Billard, *La circulation dans le Sud Cameroun*, 1961, p. 155.

Comme avec les données exploitées plus haut, le flux est instable. Lorsque le flux est à son plus haut niveau en 1953 avec 201 939 tonnes, c'est après une croissance quasi progressive. Après 1953, c'est le début des flux en dents de scie.

Par rapport au flux des marchandises sur les chemins de fer du Cameroun, Pialoux tire la conclusion suivante : « C'est devenu un lieu commun d'affirmer qu'une bonne organisation des transports

⁵⁵ Kanguelieu Tchouake M., « La région du Mungo sous le régime français (1916-1960): essor économique et social », Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Histoire, Université de Yaoundé, 1990, p. 219.

est la condition essentielle de développement économique des territoires africains, et que les réseaux ferrés constituent la pièce maîtresse de cette organisation⁵⁶ ». En faisant ensuite une étude comparative des années 1949 et 1950 sur les deux lignes, il fait comprendre que les difficultés telles que les coupures de voie qui se sont produites en période de pointe en 1950⁵⁷ n'ont pas empêché l'amélioration quantitative des chiffres du flux.

Entre 1949 et 1950, les différences entre le trafic du *Nordbahn* et celui du *Mittellandband* ne sont pas uniformes. En fait, le chemin de fer du Centre qui a déjà atteint Yaoundé est de plus en plus sollicité pour le transport des marchandises. L'importance à la montée étale le fait que les populations de plus en plus croissantes dans les gares centres, sollicitent les produits importés pour leur épanouissement et pour subvenir à certains besoins. A la descente, c'est la preuve de la mise en valeur constante et de plus en plus participative, des riches régions de l'hinterland.

3. Le trafic des voyageurs

Le transport des voyageurs sur le *Nordbahn* concernait à la fois les populations camerounaises et occidentales. Certains d'entre eux étaient des producteurs ou des commerçants qui allaient acheter ou s'assurer de la vente et de l'exportation de leurs marchandises⁵⁸. D'autre part, ces voyageurs étaient naturellement des personnes qui souhaitaient se rendre d'un point vers un autre. Le voyage de Baré ou des régions Bamiléké, Bamun et même du septentrion vers Douala se faisaient non seulement à travers le *Nordbahn* désormais, mais les populations sortaient progressivement de l'exigence douanière duala. Dans cette partie, nous insistons sur les chiffres du trafic.

Les premiers chiffres que nous avons à notre disposition sont ceux du trafic des années 1912 et 1913. Ces années sont les deux qui précèdent celle du déclenchement de la Première Guerre mondiale, mais aussi celle du lendemain de l'ouverture de cette ligne de chemin de fer. Entre 1916 et 1919, le nombre de voyageur grandissait progressivement. La différence de progression s'élève à presque 5 000 unités, passant de 154 333 voyageurs en 1912 à 159 163 en 1913. Il en est de même pour les marchandises. A cette période, les ouvriers sont à la recherche des travaux dans les plantations. Certains parmi eux qui ne vivent pas dans les camps de travailleurs des plantations empruntaient le chemin de fer.

Au lendemain de la première Guerre mondiale au Kamerun, le trafic maintient sa progression pour une période post-guerre. Par rapport à 1913, on enregistre tout de même une baisse importante du nombre de voyageurs. La différence est estimée à

⁵⁶ Pialoux J., « Les Chemins de fer du Cameroun »..., p. 1341.

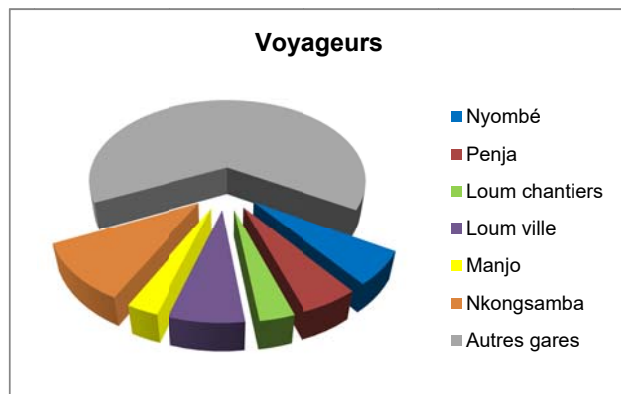
⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Entretien avec Djosseu Daniel, 74 ans, Cultivateur et commerçant, Manjo le 5 septembre 2014.

plus de 110 000 unités, soit près de 280 % de baisse. Cette baisse considérable était due au fait des destructions du matériel et de la voie perpétrée par les Allemands⁵⁹ pendant la grande Guerre⁶⁰. Dès 1915, alors que la guerre était en cours au Kamerun, mais loin de la région du Mungo, les membres du génie militaire français et anglais commencèrent à rétablir la voie pour exploitation commerciale.

D'un point de vue général, le trafic des voyageurs sur le *Nordbahn* est en 1937 presque le 2/3 du trafic général de la régie des chemins de fer du Cameroun. Le mouvement des populations sur cette voie en direction du port de Douala et des villes centre du Mungo est donc le plus important.

Figure 2 : Représentation du trafic par gare de notre zone d'étude au départ sur le *Nordbahn* en 1937



Source : Par nous, à partir de Champaud, *Villes et campagnes du Cameroun de l'Ouest*, p. 97

La figure ci-dessus donne un aperçu de la représentation du trafic des voyageurs dans les gares de notre zone d'étude par rapport aux autres gares du Mungo. Il en ressort que le trafic dans les gares de notre zone d'étude représente plus du tiers du trafic total. Il est estimé à 153 912 passagers en 1937 contre 288 498 pour les autres gares. La Gare de Nkongsamba, en tant que point de rupture de charge et de transit est celle qui enregistre le plus grand nombre de voyageurs.

Rappelons tout de même que le trafic voyageur avait marqué, au cours de la période 1933-1945, un très fort accroissement, surtout pendant les années de guerre 1939-1945. Pour Etoga Eily⁶¹, cette situation tenait à trois facteurs essentiels : la diminution du commerce routier, la raréfaction des produits de consommation et le retard des tarifs à

⁵⁹ Aymerich, *La conquête du Cameroun 1^{er} août 1914 – 20 février 1916*, Paris, Payot, 1933, p. 96.

⁶⁰ La destruction des rails faisait partir de la tactique des Allemands pour ralentir les Alliés. Le rail était le principal moyen de déplacement des deux forces en présence sur le terrain des hostilités au Kamerun. Confère Dikoumè A.-F., « Les travaux publics au Cameroun... », pp. 102-103.

⁶¹ Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement...*, p. 449.

suivre le niveau général des prix. Cette situation a semblé s'améliorer au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale tel que nous l'indique le tableau suivant.

Tableau 5 : Trafic voyageurs au kilomètre sur le *Nordbahn* de 1948 à 1958

Années	Nombres de voyageurs de Douala pour Nkongsamba	Voyageurs au kilomètre de Douala pour Nkongsamba
1948	579 150	25,875
1949	555 485	24,709
1950	646 867	29,108
1951	747 762	37,946
1952	710 207	36,554
1953	689 093	29,122
1954	772 848	32,553
1955	729 753	32,542
1956	620 760	23,078
1957	558 257	24,787
1958	787 263	33,607

Source : P ; Billard, *La circulation dans le Sud Cameroun*, 1961.

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, le trafic des voyageurs évolue en dents de scie pendant onze années, de 1948 à 1958. L'année où le trafic est le plus élevé est 1951. L'année la plus basse est 1949. En 1956, on enregistre une baisse de près de 100 000 unités par rapport à 1955. Cette baisse est le fruit du bitumage de la route nationale n°5 et surtout de l'ouverture du pont du Wouri⁶². En plus, le trajet à voiture de Nkongsamba à Douala désormais se fait en deux heures contre quatre heures avec le train.

Sur les deux voies on enregistre entre 1948 et 1958, l'entrée en scène des nouveaux wagons de première classe, ce qui participait à une certaine catégorisation du trafic des voyageurs. En 1950, alors que le trafic voyageur est en net progrès par rapport à 1949, l'augmentation portant sur 91 382 voyageurs, soit un accroissement de + 15%. Cette augmentation porte essentiellement sur les voyageurs de troisième classe, les chiffres des voyageurs de première et deuxième classe étant en nette diminution en 1949⁶³.

A coté de cette amélioration du confort, on notait aussi la meilleure régularité des horaires, la stabilité des tarifs qui assuraient au rail la quasi-totalité de sa clientèle. En fait, plus de 101,5% des voyageurs utilisaient en 1950, les voitures de 3^e classe⁶⁴. Ce trafic voyageur de plus en plus important, tout comme le flux des marchandises à la montée ou à la descente, faisaient entrer des recettes dont les dépenses étaient orientées.

⁶² Dikoumè A.-F., « Les travaux publics au Cameroun... », p. 492.

⁶³ Pialoux J., « Les Chemins de fer du Cameroun »..., p. 1341.

⁶⁴ Ibid.

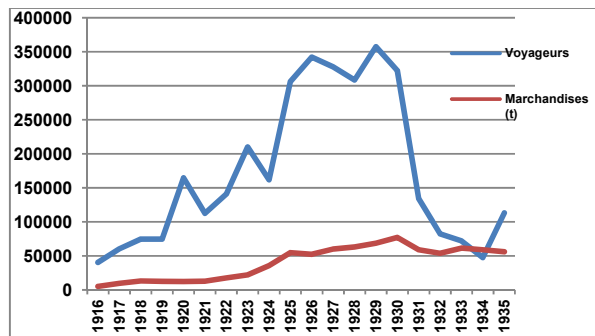
C. Recettes et dépenses du Nordbahn dans le cadre de la mise en valeur

Parler de recettes dans le cadre de mise en valeur nécessite un cadrage. On ne saurait parler de trafic et de flux sans évoquer les recettes qui sont ici cet argent, ces revenus issus de l'utilisation du chemin de fer comme service de transport. On ne saurait aussi parler de recettes dans un cadre précis de mise en valeur, de transformation d'un espace, sans évoquer les dépenses qui vont avec.

1. Les recettes

Les recettes sont ces contreparties reçues, en argent ou en espèces, des services que le chemin de fer offrait à ses usagers. Les recettes issues du chemin de fer du Nord depuis son ouverture en 1911 ont varié en fonction des contextes. Les chiffres des recettes obtenus au début de la construction et des premières années d'exploitation du Nordbahn (notamment sous le protectorat) sont très peu connus. Les données les plus anciennes datent de 1916.

Figure 3 : Evolution du trafic voyageur et des flux des marchandises sur le Nordbahn de 1916 à 1935

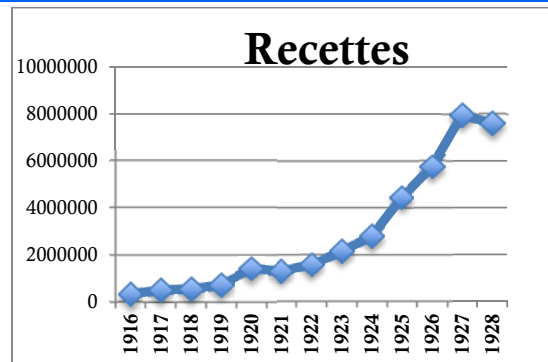


Source : Par nous, à partir des Rapports annuels et de F. Etoga Eily, p. 447.

D'un point de vue général, le trafic des voyageurs était plus important que le flux des marchandises. Cependant, il était, à la lumière de la courbe, très instable. Contrairement au flux des marchandises dont l'instabilité n'est pas grande. Qu'en était-il des recettes ?

Les recettes ne baissent presque pas. Les baisses pratiquement pas visibles, enregistrées sur le Nordbahn en 1921 et 1928 ressemblent aux exceptions qui confirment la règle. La courbe représentée dans la figure suivante exprime mieux cette réalité.

Figure 4 : Evolution des recettes du Nordbahn entre 1916 et 1928



Source : Par nous, à partir du Rapport Annuel 1928, p. 41.

Contrairement aux trafics et flux, les recettes n'ont pas souvent été instables. Les progressions s'estiment même à 2 211 125 unités en 1927. Le tableau suivant donne les éléments qui entraînent dans le trafic et qui généraient des recettes entre 1921 et 1923, avec les détails sur la dernière date indiquée.

Tableau 6 : Quelques éléments du trafic sur le Nordbahn entre 1921 et 1923

Désignation	1923				1922	1921
	Commer ce	Réquisiti ons	Construc tion	Total général		
Nombre de voyageurs	198 006	1 550	5 228	204 784	140 861	112 462
Tonnages de bagages	258 ¹	2 ¹		260 ¹	367 ¹	440 ¹
Marchandises G. V.	498	2		500	168	93
Marchandises P. V.	22 400	173	144 ¹	22 717	17 583	12 093
Tonnage général	23 156	177	144	23 477	18 118	12 626

Source : Rapport Annuel 1923, p. 113

Des éléments du trafic, le commerce est celui qui fournissait le plus de recettes. Sa part est estimée à plus de 98%. Les autres rubriques étaient consacrées à la construction et aux réquisitions. Le tableau suivant donne des détails sur les différents aspects qui fournissaient les recettes au Nordbahn.

Tableau 7 : Recettes sur le Nordbahn entre 1921 et 1923

Désignation	1923				1922	1921
	Comm erce	Réquisiti ons	Construc tion	Totaux		
Recettes voyageurs	892 243	10 236	19 772	922 251	600 754	552 257
Recettes bagages	32 231	3 043		35 274	43 774	56 803
Total voyageurs et bagages	924 474	13 279	19 772	957 525	644 528	609 060
Recettes marchandises G. V.	81 863	4 667	/	86 530	54 965	49 194
Recettes marchandises P. V.	989 880	5 226	2 663	997 769	756 766	590 143
Recettes totales du trafic	1 996 217	23 172	22 435	2 041 824	1 456 259	1 248 397
Recettes hors trafic	95 205			95 205	110 861	54 924
Total général des recettes	2 091 422	23 172	22 435	2 137 029	1 567 120	1 303 321
Recettes scierie				92 586		

Total	2 091 422	23 172	22 435	2 229 6 15	1 567 120	1 303 321
-------	--------------	--------	--------	---------------	--------------	--------------

Source : Rapport Annuel 1923, p. 113

Les activités commerciales étaient celles qui fournissaient les recettes les plus importantes sur le *Nordbahn*. Les recettes totales de cette tranche étaient de 2 091 422 en 1923, soit plus du 9/10^e des recettes totales de la ligne.

2. Les dépenses

Les dépenses des recettes des chemins de fer étaient destinées aux tâches d'entretien et d'exploitation de la voie. Les chiffres que nous avons pu avoir sur les dépenses des recettes du *Nordbahn* sont ceux des premières années du Mandat.

Tableau 8 : Dépenses sur le *Nordbahn* entre 1921 et 1923

Désignation	1923	1922	1921
Exploitation courante	1 133 843	1 097 322	971 655
Scierie Bonabéri	76 962	75 260	46 026
Dépenses totales	1 210 805	1 172 582	1 017 681
Coefficient d'exploration	0,55	0,75	0,78

Source : Rapport Annuel 1923, p. 113

Ce tableau fait ressortir l'état des dépenses sur le *Nordbahn* entre 1921 et 1923. Les dépenses sont effectuées ici dans deux grandes catégories : l'exploitation courante et la scierie de Bonabéri. L'exploitation courante semblait concerner tous les travaux techniques qui incombent aux services des chemins de fer. On peut voir dans ceux-ci, les travaux d'entretien de la voie. Parmi les dépenses faites en 1923, les travaux de réfection du quai d'embarquement du bétail à Nkongsamba. Il avait été modifié pour permettre le chargement des animaux dans de meilleures conditions de sécurité et de rapidité⁶⁵.

Les dépenses de la scierie de Bonabéri concernaient le traitement du bois. Celui-ci était souvent destiné aux traverses des rails. La scierie de Bonabéri avait été alimentée en matériel par le chantier forestier du Chemin de fer du Nord. Le bois débité était fourni aux différents services des chemins de fer et Travaux Publics ainsi qu'aux circonscriptions à cause de la difficulté de se procurer du bois débité dans le commerce⁶⁶.

Toutefois, il ressort de ce tableau que le résultat général de l'exploitation a été particulièrement bénéficiaire et a permis de réaliser un excédent très sensible des recettes sur les dépenses et ramené le coefficient d'exploitation à 0,55. C'est excédent est de

⁶⁵ Rapport annuel 1923, p. 118.

⁶⁶ Ibid.

20% moins important que celui de 1922. On peut sembler croire que des travaux qui avaient nécessité une certaine dépense en 1922 avaient participé à l'amélioration des dépenses de 1923. Aussi, entre 1922 et 1923, l'accroissement des recettes est en hausse de 569 513 unités, ce qui, par rapport aux dépenses, améliore le coefficient d'exploitation. D'autres activités commerciales dans les gares fournissaient tout aussi des recettes aux chemins de fer.

III. LES ACTIVITES COMMERCIALES AU SEIN ET A PROXIMITE DES GARES

Sous le protectorat, l'idée des Allemands est de changer les centres de commerce. Les gares deviennent de nouveaux pôles de concentration. Progressivement, les gares devenaient des points prioritaires des échanges à grandes échelles, mais aussi à faible échelle. En tant que lieu de commerce, la gare était souvent prise en otage par les petits commerçants. Dans cette partie, nous adoptons une approche descriptive et les sources orales pour décrire ce phénomène parfois oubliés des travaux sur le développement économique du Mungo.

A. Les petits commerces et leurs acteurs

Les petits commerces pratiqués dans les gares ferroviaires étaient essentiellement la vente des produits agricoles à l'arrêt du train. On retrouvait dans les gares les marchandises issues de l'agriculture, de la chasse et rarement de l'artisanat. Les principales marchandises agricoles étaient : le macabo, les fruits, quelques produits vivriers. Les produits issus de la chasse étaient soit des gibiers fraîchement tués ou capturés et vendus dans cet état, soit des gibiers achetés par des restaurateurs et vendus sous une forme déjà transformée à travers la cuisine.

Les principaux commerçants étaient des habitants des gares-centres. Ils étaient de tout âge et de tout sexe. Cependant, les enfants et les adolescents étaient les plus nombreux. Pendant une certaine période, ce commerce a intéressé les haoussas qui pratiquaient le commerce ambulancier, se promenant avec leurs marchandises⁶⁷.

Les marchandises qu'on vendait à la gare étaient variées. Il y avait des gens qui vendaient le macabo⁶⁸. D'autres vendaient des fruits et des légumes⁶⁹. Cependant, des vendeurs étaient de mauvaise foi. Ils profitaient de cette activité

⁶⁷ Kouosseu J., « Populations autochtones - populations allogènes et administration coloniale dans le Mungo sous administration française 1916-1960 », Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1989, p. 59.

⁶⁸ Entretien avec Ngomo Rigobert, 79 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

⁶⁹ Entretien avec Yankam Joseph, 67 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

commerciale pour les sacs des voyageurs⁷⁰. La police des chemins de fer parvenaient à arrêter les plus malchanceux qu'ils remettaient aux agents de maintien de l'ordre⁷¹.

La gare se transformait progressivement avec cette activité. Plus les gares-centres étaient peuplées, plus le marché qui se faisait à l'arrêt du train évoluait. Progressivement, quand le train s'arrêtait, les passagers pouvaient se permettre d'acheter les vivres à la gare auprès des petits commerçants⁷². A l'arrêt du train, la gare devenait donc un petit marché. Ce petit marché était progressivement régulé.

B. Régulation du petit commerce sur la voie

Le petit commerce qui se passait dans les gares se faisait à deux moments. Le premier moment était à l'arrêt du train. La cible était les passagers du train qui restaient dans le train et qui devaient continuer le voyage. Pour pouvoir accéder au niveau du quai d'embarquement et de débarquement des passagers, chaque vendeur payait le ticket de quai à 10 francs pour aller vendre sa marchandise chez les voyageurs⁷³. Le deuxième moment était après le départ du train. La cible était à ce moment les passagers descendus du train et qui devaient se rendre chez eux ou des étrangers à la ville. Ce commerce se faisait devant la gare⁷⁴, hors du quai de débarquement.

Les agents de la gare veillaient au strict respect de l'achat du ticket de quai par les vendeurs. Lorsqu'un vendeur était arrêté sans avoir payé le billet de quai, il payait le double, donc 20 francs⁷⁵. Pour pouvoir profiter de ces opportunités commerciales, des gens construisaient au niveau de la gare pour mieux voyager et vivre à proximité des opportunités que le train proposait⁷⁶.

Conclusion

La mise en valeur commerciale du capital exploité dans le Mungo à travers le *Nordbahn* est perceptible à travers les chiffres des biens et des personnes transportés. La configuration de la gare et le petit commerce sont les corollaires de cette forme

⁷⁰ Entretien avec Bahen-Yepa Calvin, 47 ans, commercial à Penja, Penja le 6 août 2014.

⁷¹ Entretien avec Njuimo Joseph, Cheminot à la retraite, Nkongsamba le 26 août 2014.

⁷² Entretien avec Yankam Joseph, 67 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

⁷³ Entretien avec Fongang Michel, 70 ans, Ancien employé de l'ex SPNP, Njombé le 9 août 2014.

⁷⁴ Entretien avec Yankam Joseph, 67 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

⁷⁵ Entretien avec Fongang Michel, 70 ans, Ancien employé de l'ex SPNP, Njombé le 9 août 2014.

⁷⁶ Entretien avec Takougoum André, Chef de plantation à la retraite, Penja le 7 août 2014.

de mise en valeur. La mise en valeur commerciale du *Nordbahn* a provoqué la transformation des centres et l'enrichissement de la population. De nouveaux profils commerciaux tels que les « market boys » ont vu le jour dans cette perspective. Ils étaient des facilitateurs des grandes entreprises commerciales dans cette activité. Ensuite, les centres qui sont les gares et qui transformaient les plantations et marchés en périphéries sont à leur tour des périphéries du grand port de Douala, cœur de la mise en valeur commerciale, car lieu de l'exportation. Toutefois, la transformation des nouveaux centres que sont les gares nous a semblé intéressante. Quel en fut le processus à travers les différentes périodes de l'histoire du Cameroun sous administration européenne ?

Sources et références bibliographiques

Sources orales

Ayissi Victor, Planteur et commerçant, 51 ans, Loum ville, le 9 septembre 2014.

Bahen-Yepa Calvin, 47 ans, commercial à Penja, Penja le 6 août 2014.

Djosseu Daniel, 74 ans, Cultivateur et commerçant, Manjo le 5 septembre 2014.

Ekobe Sadrack, 75 ans, cheminot à la retraite, Nkongsamba le 24 août 2014.

Fongang Michel, 70 ans, Ancien employé de l'ex SPNP, Njombé le 9 août 2014.

Lawo Joseph, 72 ans, Cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

Nandem David, 58 ans, Planteur, Chef du quartier Cacao Town 1, Penja le 08 août 2014.

Ngomo Rigobert, 79 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

Njuimo Joseph, Cheminot à la retraite, Nkongsamba le 26 août 2014.

Takougoum André, Chef de plantation à la retraite, Penja le 7 août 2014.

Yankam Joseph, 67 ans, cheminot à la retraite, Njombé le 9 août 2014.

Archives

ADN, Correspondance de M. La Vallée à Monsieur le directeur des Affaires Economiques et du Plan à Yaoundé le 13 février 1957 au sujet des réalisations du P.Q.2 et les perspectives pour le P.Q.3.

ADN, Correspondance de M. La Vallée à Monsieur le directeur des Affaires Economiques et du Plan à Yaoundé le 13 février 1957 au sujet des réalisations du P.Q.2 et les perspectives pour le P.Q.3.

ADN, Correspondance n° 249/CAMU du Chef de la Circonscription agricole du Mungo à monsieur le Préfet du département du Mungo à Nkongsamba..., p. 2.

ADN, Présentation de la SIP de Nkongsamba en 1952.

ADN, Présentation de la SIP de Nkongsamba, 1952.

ADN, Réponse au questionnaire établi par la mission d'inspection de la F.O.M transmis par circulaire 4/SG du 13/1/1954.

ANY, Rapport annuel 1923.

ANY, Rapport Annuel 1926.

ANY, Rapport Annuel 1932.

ANY, Rapport Annuel 1937.

Bibliographie

Anonyme, « Le Commerce extérieur du Cameroun a marqué, en 1951, un net accroissement », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n° 340, 17 mai 1957, pp. 1337-1340.

Aymerich, *La conquête du Cameroun 1^{er} août 1914 – 20 février 1916*, Paris, Payot, 1933.

Billard P., *La circulation dans le Sud Cameroun*, 1961, p. 155, cité par Dikoumè, 2007.

Champaud J., *Villes et Campagnes du Cameroun de l'Ouest*, Paris, ORSTOM, 1983.

Dikoumè A.-F., « Les travaux publics au Cameroun sous administration française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales », Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé 1, 2006.

Essoua Elat N., « Production et commercialisation de la banane dans le Moungo. Essai d'analyse historique (1930-2000) », Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé 1, 2004.

Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement. Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPMAE, 1971.

Harding L., « 1884-1984 : cent ans de relations commerciales », in Kum'a Ndumbe III (éd.), *L'Afrique et l'Allemagne. De la colonisation à la coopération*, Yaoundé, AfricAvenir, 1986, pp. 392-412.

Humblot P., « Les investissements français au Cameroun », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1330-1335.

Kanguelieu Tchouake M., « La région du Moungo sous le régime français (1916-1960): essor économique et social », Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Histoire, Université de Yaoundé, 1990.

Kouosseu J., « Populations autochtones - populations allogènes et administration coloniale dans le Moungo sous administration française 1916-1960 », Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1989.

Mourruau F. X., « Le plan camerounais de modernisation et d'équipement », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1260-1262.

Ngoh V. J., *Cameroun 1884-1985. Cent ans d'histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990.

Pialoux J., « Les Chemins de fer du Cameroun », In Moreux R. et Moreux C. (dir.), *Marchés coloniaux du monde : Cameroun 1952*, n°340, 17 mai 1957, pp. 1341-1344.