

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I
THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTÉ DES ARTS, LETTRES ET
SCIENCES HUMAINES

CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE
EN « SCIENCES HUMAINES,
SOCIALES ET ÉDUCATIVES »

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE
FORMATION EN « SCIENCES
HUMAINES ET SOCIALES »

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE



*FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIAL SCIENCES*

*POST GRADUATE SCHOOL FOR
THE "HUMAN, SOCIAL AND
EDUCATIONAL SCIENCES"*

*DOCTORAL RESEARCH UNIT
FOR "THE HUMAN AND SOCIAL
SCIENCES"*

DEPARTMENT OF HISTORY

**POLITIQUE DE PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT
DU SECTEUR PORTUAIRE AU CAMEROUN : CAS DES
PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI (1884-1987)**

Thèse présentée publiquement en vue de l'obtention du diplôme de Doctorat/ Ph.D. en
Histoire

Option : Histoire Économique et Sociale

Rédigée par

Joséphine Estelle MEFOUE NKOA

Master en Histoire Université de Yaoundé I



Présidente : Virginie WANYAKA BONGUEN (Pr)

Université de Yaoundé I

Rapporteur : André TASSOU (Pr)

Université de Yaoundé I

Membres : Jules KOUOSSEU (MC)

Université de Dschang

Gabriel Maxime DONG MOUGNOL (Pr)

Université de Yaoundé I

Joël Narcisse MEYOLO (MC)

Université de Yaoundé I

Année académique 2020-2021

SOMMAIRE

SOMMAIRE	i
DÉDICACE.....	iii
REMERCIEMENTS	iv
RÉSUMÉ.....	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
SIGLES ET ACRONYMES	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	x
LISTE DES GRAPHIQUES	xii
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	xiv
LISTE DES ANNEXES	xv
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1- Présentation du sujet.....	2
2- Justifications du choix et de l'intérêt du sujet	4
3- Cadre chronologique et géographique.....	5
4- Clarification des concepts	7
5- Revue critique de la Littérature	9
6- Problématique.....	21
7- Démarche méthodologique.....	22
8- Difficultés rencontrées	25
9- Plan du travail.....	25
CHAPITRE I : NAISSANCE ET ÉVOLUTION DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI DANS LE CONTEXTE D'UNE "PLANIFICATION OFFICIEUSE"(1884-1945)	27
I- LES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI SOUS LE PROTECTORAT ALLEMAND	31
II- LA GESTION DES PORTS SOUS LE MANDAT FRANÇAIS	61
III. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS PORTUAIRES DE DOUALA ET DE KRIBI.....	74
CHAPITRE II : CONCEPTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION AU CAMEROUN	83
I- GÉNÉRALITÉS SUR LE PROCESSUS LOGIQUE DE LA PLANIFICATION.....	85
II- PHILOSOPHIES DES PLANS QUADRIENNAUX ET QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS.....	100
III- LA RÉGIONALISATION DES PLANS QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS	131

CHAPITRE III : LES PLANS QUADRIENNAUX ET QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS	145
I- LES PLANS DU FONDS D'INVESTISSEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL (FIDES)	147
II- LES PLANS FÉDÉRAUX	163
III- GÉNÉRALITES, OBJECTIFS ET FINANCEMENT DES PLANS UNITAIRES	194
.....	214
CHAPITRE IV : APPRÉCIATION DES RÉSULTATS DE LA PLANIFICATION DANS LE DOMAINE PORTUAIRE.....	214
I- ANALYSES GÉNÉRALES DES DIFFÉRENTS PLANS	215
II- ÉVALUATION DES RÉSULTATS SUR LE PLAN INFRASTRUCTUREL	250
III- APPRÉCIATION DU TRAFIC PORTUAIRE.....	261
CHAPITRE V : IMPACT DE LA PLANIFICATION PORTUAIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET POLITIQUE DU CAMEROUN	286
I- IMPACT AU PLAN ÉCONOMIQUE.....	287
II- IMPACT AU PLAN SOCIAL	318
III- IMPACT AU PLAN POLITIQUE.....	324
CHAPITRE VI : PROBLÈMES ET PERSPECTIVES SUR LA PLANIFICATION AU CAMEROUN ET SUR L'ACTIVITÉ DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI.....	329
I- ENTRAVES À LA PLANIFICATION ET À L'ACTIVITÉ DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI.....	330
II- PROJETS AUX PORT DE DOUALA ET DE KRIBI	353
III- PERSPECTIVES LIÉES A LA PLANIFICATION AU CAMEROUN	360
CONCLUSION GÉNÉRALE	374
ANNEXES	386
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES	394
TABLE DES MATIÈRES	413
INDEX	422

DEDICACE

À

- Nos parents, Joseph Nkoa Ayissi et Jeanne Nkoa ;
- nos enfants : Joseph Jonathan Ngom Nkoa, Michel James Nneme Atangana et Lydvine Rebecca Suzanne Atangana Abeng.

REMERCIEMENTS

Aucun travail scientifique ne peut s'accomplir sans l'apport de l'entourage. L'aboutissement de ce long et dur labeur est l'œuvre d'un certain nombre de personnes que nous tenons sincèrement à remercier. Primordialement, le Professeur André Tassou qui a bien voulu assurer la direction de cette Thèse. Ses remarques, conseils et surtout sa rigueur méthodologique ont été d'un apport remarquable.

Nous voulons, aussi et surtout, remercier tous les enseignants du Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I. Grâce à leur formation dont nous avons entièrement bénéficiée, leurs conseils divers, leurs critiques, leurs suggestions et leurs orientations méthodologiques, nous avons pu capitaliser et finaliser cette thèse. Nous saluons, à travers ce travail, leurs efforts multiformes.

Nous exprimons notre reconnaissance à tous ceux dont les informations ont été d'un atout capital pour la réalisation de ce travail, notamment, Habilou du CNCC, Kingue de l'École normale supérieure.

Nous ne saurons passer sous silence l'aide matérielle et financière, ainsi que le réconfort inconditionnel des membres de notre famille, à l'instar de nos parents, Joseph Nkoa Ayissi et Jeanne Nkoa, de notre frère aîné Henri Gabriel Tsila, du Père Étienne Fulbert Biakolo. C'est aussi l'occasion pour nous, d'exprimer notre profonde gratitude à tous nos frères et sœurs pour leur chaleureuse affection. Il s'agit notamment de Justin Serge Ayissi, Marthe Mendounga, Gérard Ngamougou, Jean Ntsama, Joseph Nkoa, Cécile Ndoh, de notre grand-mère Suzanne Abeng et de notre nièce Irène Abeng. Une pensée spéciale est formulée à l'égard de notre frère aîné, Herbert Ondo qui nous a quitté et qui aurait aimé voir se réaliser cette œuvre.

Enfin, nous remercions nos amis et camarades pour leurs encouragements, il s'agit d'Alain en l'occurrence de Patrick Ndoum, d'Évariste Francis Atangana, et des Docteurs Ndo Abe, de Second Ndjé, Willy Foga, Paulin Mengue, Castèle Ayina. Des remerciements particuliers sont aussi exprimés à l'endroit de Luc Magloire Mvondo et de Joseph Magloire Ndong Abega.

RÉSUMÉ

La présente étude s'intègre dans le cadre de la nouvelle histoire. C'est-à-dire celle qui ne s'appesantit pas sur la description passive des événements historiques, sur la seule connaissance des faits théoriques, mais qui va au-delà, en s'appropriant des problèmes des sociétés contemporaines dans l'optique d'y apporter des solutions. Par ricochet, elle contribue à l'épanouissement du genre humain. En effet, toute science a pour finalité l'homme qui se trouve être son centre primordial d'intérêt. Ainsi, notre travail dont le thème central est axé sur la planification, met en exergue les ports de Douala et de Kribi. Dès lors, quel rôle la politique de planification a joué dans le développement des ports de Douala, de Kribi et pour le Cameroun en général ? En d'autres termes, dans quelle mesure peut-on dire que la planification a été un facteur déterminant pour la modernisation des ports de Douala, de Kribi et pour le Cameroun dans sa globalité ? La démarche méthodologique utilisée ici repose essentiellement sur deux étapes : la collecte et l'interprétation des données. Dans la phase de collecte, nous avons eu recours à diverses sources à l'instar des sources écrites, orales, iconographiques et numériques. Les principales approches qui interviennent sont à la fois qualitative, quantitative, descriptive, explicative et analytique. De ce fait, en focalisant notre analyse sur la planification du secteur portuaire, il était question de montrer dans quelle mesure la planification globale du Cameroun, débutée depuis 1884 jusqu'en 1987 a contribué de manière significative au développement des ports de Douala et de Kribi. Sous le protectorat allemand et le mandat français (1884-1945), il a existé une "planification", mais elle n'a pas été formalisée, programmée, c'était une "planification" que nous qualifions d'officieuse. Elle fut l'œuvre d'une nécessité que les administrations coloniales se devaient de réaliser dans l'optique d'atteindre les objectifs du pacte colonial. Ce n'est qu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale que, dans le but de récompenser ses colonies, la France lança une vaste campagne de modernisation de ses territoires. C'est dans ce sillage que fut créé en 1946 le Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social (FIDES), structure chargée d'implémenter ce projet de développement sur le terrain. Pour une meilleure gestion de son projet, le FIDES opta pour une planification qui se réalisa au travers de deux plans quadriennaux. Après les indépendances, le Cameroun qui se trouvait confronté aux multiples problèmes milita en faveur d'un retour à la planification qui se réalisa au travers de six plans quinquennaux. Dans l'ensemble, ces derniers

ont œuvré pour le développement des ports camerounais en général et du port de Douala en particulier. Cependant, nous avons mis une emphase sur les entraves qui, d'une manière ou d'une autre, ont quelque peu freiné la totale réussite de la planification et le développement intégral des ports, en y apportant par la suite des solutions pour l'avenir.

ABSTRACT

This study was done within the framework of the new history; that is, the one which does not focus on passive description of events, merely on the knowledge of theoretical facts, but which goes beyond this by considering the problems of our time in a bid to bring solutions. Hence, it contributes to human welfare. Indeed, any science targets man as its main concern. So, by orienting our analysis toward planning and the port sector, our objective was to show how far the general planning in Cameroon from 1884 to 1987 contributed significantly in the development of Douala and Kribi ports. Under the protectorate and the French mandate (1884-1945), there was an informal planning. It was a necessity for colonial administrations to achieve it in order to meet the goals of the colonial pact. Then, it is only at the dawn of the Second World War that France launched a vast modernisation campaign of its territories to reward its colonies. It is in this vein that the Social and Economic Development Investment Fund (FIDES) was created in 1946. This structure was in charge of implementing the development project. For a better management of its project, the fund used a planning which was achieved through two quadrennial (four years) plans. After independences, as Cameroon was facing many problems, it supported a planning resumption which was achieved through six quinquennial (five years) plans. These plans favoured the development of Cameroon ports in general and that of Douala in particular. However, we have insisted on obstacles which in one way or the other slowed down the total success of planning and integral development of ports by proposing solutions for a better future. These results were obtained from various written and oral sources, also from the diachronical approach that we adopted so that we could appreciate the evolution of these economic institutions in time and space.

SIGLES ET ACRONYMES

- ACD** : Agence Canadienne de Développement
- ACDI** : Agence canadienne de Développement International
- ACP** : Afrique -Caraïbes- Pacifique
- AEF** : Afrique Équatoriale Française
- AEK** : Association des Établissements Kritikos
- AFD** : Agence Française de Développement
- AN** : Action Nationale
- ANY** : Archives Nationales de Yaoundé
- AOF** : Afrique Occidentale Française
- APD** : Aide Publique au Développement
- APN** : Autorité Portuaire Nationale
- BAD** : Banque Africaine de Développement
- BCD** : Banque Camerounaise de Développement
- BEAC** : Banque des États d’Afrique Centrale
- BEI** : Banque Européenne d’Investissement
- BIT** : Bureau International du Travail
- BM** : Banque Mondiale
- CAD** : Commissionnaires Agréés en Douanes
- CAMSHIP**: *Cameroon Shipping Lines*
- CAMAIR**: *Cameroon Airlines*
- CAPME**: Centre National d’Assistance aux Petites et Moyennes Entreprises
- CCCE**: Caisse Centrale de Coopération Economique
- CCFL**: Caisse centrale de France libre
- CCFOM**: Caisse Centrale de France d’Outre-mer
- CDC**: *Cameroon Development Corporation*
- CDWF**: *Colonial Development Welfare Fund*

CEE: Communauté Économique Européenne
CFAO : Compagnie Française d’Afrique de l’Ouest
CFD : Caisse Française de Développement
CEDEAO : Communauté Économique des États de l’Afrique de l’Ouest
CNCC : Conseil National des Chargeurs du Cameroun
CNIC : Chantier Naval et Industriel du Cameroun
CNUCED : Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement
CODE ISPS: *International Ship and Port Security Code*
CUSS: Centre Universitaire des Sciences de la Santé
DIPES II : Diplôme de Professeur de l’Enseignement secondaire Deuxième grade
ENS : École Normale Supérieure
ENSPT : École Nationale Supérieure des Postes et Télécommunication
ESIJY : École Supérieure de Journalisme de Yaoundé
ESP: École Supérieure de Polytechnique
FAC : Fonds d’Aide à la Coopération
FCFA: Franc de la Communauté Financière Africaine
FED: Fonds Européen de Développement
FIDES: Fonds d’Investissement pour le Développement Economique et Social
FOGAPE: Fonds d’Aide et de Garantie des Crédits aux Petites et Moyennes Entreprises
FONADER : Fonds National de Développement Rural
GATT: *General Agreement on Tarif and Trade*
GPAC : Groupement Professionnel des Acconiers du Cameroun
GUCE : Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur
IAE: Institut d’Administration des Entreprises
IFC: Institut Français du Cameroun
INS : Institut National de la Statistique
MINEPAT: Ministère de l’Économie, de la Planification et de l’Aménagement du Territoire
MINRESI: Ministère de Recherche Scientifique et de l’Innovation
OMC: Organisation Mondiale du Commerce
OMI : Organisation Maritime Internationale
ONPC: Office National des Ports du Cameroun
PAD : Port Autonome de Douala
PAK : Port Autonome de Kribi
RCA : République Centrafricaine

RO/RO: *Roll on Roll off*

SNI: Société Nationale d'Investissement

TAC: Terminal à Conteneur

TEU: *Twenty foot Equivalent Unit*

UCAM: Union des Consignataires et Armateurs du Cameroun

UDEAC : Union Douanière des États d'Afrique Centrale

UNC : Union Nationale Camerounaise

UPC : Union des Populations du Cameroun

PUF : Presses Universitaires de France

PAS : Programme d'Ajustement structurel

PIB : Produit Intérieur Brut

PMA : Pays les Moins Avancés

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PNB : Produit National Brut

PVD : Pays en Voie de Développement

RN: Revenu National

SAFA: Société Agricole et Forestière Africaine

SCOA: Société Commerciale Ouest-Africaine

SEDES : Société d'Études pour le Développement Economique et Social

SEFIC: Société d'Exploitation Forestière et Industrielle du Cameroun

SHO Société Nationale d'Investissement

SNI : Société du Haut Ogoué

SOGEP: Société Générale d'Étude et de Planification

SOGEX: Société Générale des Exportations

SOFIBEL : Société Forestière Industrielle de Belabo

SOTUC : Société de Transport Urbain du Cameroun

ZAPI : Zones d'Actions Prioritaires Intégrées

LISTE DES TABLEAUX

N° 1: Transactions des firmes allemandes de 1891 à 1912 (en millier de Marks).....	43
N° 2: Répartition des industries par province (30 juin 1984)	121
N° 3: répartition régionale des investissements publics du deuxième plan	140
N° 4: Réalisations des investissements régionalisés en matière d'urbanisation	142
N° 5: Investissements régionalisés en matière d'urbanisation	143
N° 6: Financement global des plans FIDES (1947-1959).....	153
N° 7: Répartition globale des investissements des plans FIDES par secteur d'activité (en milliards de francs CFA)	154
N° 8: prêts de la CCFOM, puis de la CCCE aux territoires d'outre-mer.....	156
N° 9: Financement du FIDES et de la CCFOM de 1947 à 1955 (milliards de Francs métropolitains)	158
N° 10 : Financement local des plans FIDES de 1947 à 1958 (millions de francs CFA)	160
N° 11 : Recettes fiscales de 1947 à 1958 (en millions de francs CFA)	161
N° 12: Activités des compagnies de traite au Cameroun postindépendant.....	165
N° 13: Financement global du 1 ^{er} plan camerounais (1961-1965)	187
N° 14: Récapitulatif des sources de financement du I ^{er} plan (1961-1965) en milliards de F.CFA	189
N° 15: Sources de financement du II ^e plan (1966-1971) en milliards de F.CFA.....	191
N° 16: Prêts de la CCCE au Cameroun (1966-1969) en millions de FCFA.	193
N°17: Financement sectoriel du III plan en millions de FCFA.....	206
N° 18: Financement du IV ^e plan par secteur d'activités en millions de FCFA.....	208
N° 19: Financement du V ^e plan par secteurs.....	209
N° 20: Financement du V ^e plan par sources (en milliards de FCFA)	211
N° 21 : Financement du VI ^e plan par source en milliards de FCFA	211
N° 22: Évolution du Produit intérieur brut de 1961 à 1971 en milliards de FCFA	221
N° 23 : Évolution du commerce extérieur de 1964/65 à 1968/69 en millions de FCFA	224
N° 24 : Prévisions et réalisations générales du II ^e plan en millions de FCFA	225
N° 25: Prévisions et réalisations agricoles du II ^e plan	226
N° 26: Évolution du Produit intérieur brut de 1971 à 1982 en milliards de FCFA.....	229
N° 27 : Revenu national camerounais de 1974 à 1982 en milliards de FCFA.....	230
N° 28: Évolution de la balance commerciale au cours du 3 ^e plan en milliards de FCFA	231
N° 29: Évolution du commerce extérieur au cours du 4 ^e plan en milliards de FCFA.....	232

N° 30: Prévisions et réalisations du IIIe plan dans l'élevage (en tonnes).....	234
N° 31 : Prévisions et réalisations du III ^e plan dans la pêche (en tonnes).....	235
N° 32: Prévisions et réalisations du IV ^e plan dans le secteur secondaire.....	237
N° 33: Production et recettes pétrolières de 1977/1978 à 1982/1983 en tonnes et en milliards de FCFA.....	238
N° 34 : Récapitulatif du matériel acheté et réparations opérées au port de Kribi exercice 1964/1965.....	254
N° 35: Dépenses sur les opérations d'aménagement du port de Kribi exercice 1966/1967. .	255
N° 36 : Travaux d'équipement et réparations effectués au port de Kribi exercices 1967/1968 et 1968/1969.....	256
N°37: travaux d'équipement du port de Kribi exercice 1969/1970.	256
N° 38: Exportations au port de Kribi de 1947 à 1960.....	264
N° 39 : Importations au port de Kribi de 1947 à 1960.....	267
N° 40 : Évolution du trafic au port de Douala de 1954 à 1959 (en tonnes)	269
N° 41: Exportations au port de Kribi 1961-1971.	272
N° 42: Quantification des importations au port de Kribi de 1961 à 1971.....	
N° 43: Évolution des exportations de 1972 à 1991	279
N° 44 : Importations au port de Kribi de 1972 à 1991	280
N° 45 : Exportations au port de Douala de 1972 à 1990 (en milliers de tonnes).....	282
N° 46 : Évolution des importations au port de Douala de 1972 à 1990 (en milliers de tonnes)	284
N° 47: Inventaire des sociétés d'exploitation forestières dans la région de Kribi de 1961-1985	295
N° 48 : Valeurs des exportations du Cameroun de 1980 à 1991 (en millions de Dollars). ...	299
N° 49 : La place de Douala dans la répartition de l'activité industrielle au Cameroun	306
N° 50 : marchandises importées et exportées au port de Douala par continent.....	311
N° 51 : Exportations et importations de la RCA et du Tchad au port de Douala de 1970 à 1980 en millions de FCFA.	317
N° 52 : Évolution de la population africaine et européenne.....	319

LISTE DES GRAPHIQUES

N° 1 : Transactions des firmes allemandes de 1891 à 1912.....	44
N° 2 : Répartition des industries par province (30 juin 1984)	122
N° 3 : Répartition régionale des investissements publics du deuxième plan.....	140
N° 4 : Investissements régionalisés en matière d'urbanisation	142
N° 5 : Investissements régionalisés en matière d'urbanisation et de transport	143
N° 6 : Répartition du Financement global des plans	154
N° 7 : Répartition globale des investissements des plans FIDES par secteur d'activité.....	155
N° 8 : Prêts de la CCFOM, puis de la CCCE aux territoires d'outre-mer	156
N° 9 : Financement du FIDES et de la CCFOM de 1947 à 1955 (milliards de Francs métropolitains)	158
N° 10 : Financement local et recettes fiscales de 1947 à 1958	162
N° 11 : Prêts de la CCCE au Cameroun (1966-1969) en millions de FCFA	193
N° 12 : Financement sectoriel du III plan en millions de FCFA.....	207
N° 13: Financement sectoriel du IV ^e plan.....	209
N° 14: Financement sectoriel du Ve plan.....	210
N° 15 : Répartition du financement du VI ^e plan par source en milliards de FCFA.....	212
N° 16 : Évolution du Produit intérieur brut de 1961 à 1971 en milliards de FCFA.....	222
N° 17 : Répartition des prévisions et réalisations générales du II ^e plan en millions de FCFA	226
N° 18 : Prévisions et réalisations agricoles du II ^e plan	227
N° 19 : Évolution du commerce extérieur au cours du 4 ^e plan en milliards de FCFA.....	233
N° 20 : Prévisions et réalisations du III ^e plan dans l'élevage (en tonnes).	234
N° 21 : Prévisions et réalisations du III ^e plan dans la pêche (en tonnes).....	235
N° 22: Exportations au port de Kribi de 1947 à 1960.....	265
N° 23 : Courbe des importations et exportations au port de Kribi de 1947 à 1960	267
N° 24 : Évolution du trafic au port de Douala de 1954 à 1959 (en tonnes)	270
N° 25 : Importations et exportations au port de Douala.....	271
N° 26: Évolution des exportations au port de Kribi entre 1961-1971	273
N° 27 : Évolution des importations de 1961 à 1970.....	275
N° 28 : Évolution des exportations de 1972 à 1991	279
N° 29: Évolution des exportations au port de Douala de 1972 à 1990.....	282
N° 30: Évolution des importations au port de Douala de 1972 à 1990.	284

N° 31 : Valeurs des exportations du Cameroun de 1980 à 1991 (en millions de Dollars). ...	300
N° 32 : La place de Douala dans la répartition de l'activité industrielle au Cameroun	307

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

N°1 : Vue sur le bâtiment principal de la Woermann Linie en 1884.	37
N° 2: Le nouveau siège de la Woermann Linie située en face de la chambre de commerce de Douala	43
N° 3 : Carte de la ville de Douala sous administration allemande.....	49
N° 4: Hangars et ateliers du port de Douala sous le protectorat	52
N° 5: Les quais du port de Douala sous administration coloniale allemande.	53
N° 6: Vue sur le port de Douala en 1914	54
N° 7: Début des travaux d'extension du port de Douala en 1928	70
N° 8 : Vue panoramique du quai en 1931	72
N° 9 : Bâtiment administratif du port de Kribi.....	254
N° 10 : Magasin et entrepôt du port de Kribi.....	257
N° 11: Une vue des cimenteries du Cameroun	308
N° 12 : Vue du chenal du port de Kribi.....	352
N° 13: Une vue du chenal du port de Douala.....	354

LISTE DES ANNEXES

N° 1 : Questionnaire indicatif de recherche	387
N° 2 : Carte de la ville de Douala sous administration allemande.....	388
N° 3 : Plan de la ville de Douala sous administration française	389
N° 4 : Wharf du gouvernement (en haut) avant sa disparition en 1931 et quai N° 4.....	390
N° 5 : Carte des régions administratives et homogènes du Cameroun sous le deuxième plan	391
N°6 : Carte des régions administratives et économiques du Cameroun sous le deuxième plan
N° 7 : Tableau récapitulatif des projets industriels du 4 ^e plan	393

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1- Présentation du sujet

L'ouverture sur la mer a toujours conféré aux États des appuis géostratégiques. Le Cameroun est un pays qui, grâce à son ouverture, a été en contact avec les Européens avant la colonisation. Ces relations initiales étaient d'ordre commercial. C'est par voie maritime que les commerçants portugais, espagnols, allemands, français, anglais arrivèrent sur les côtes de Douala principalement. Au fil du temps, la nécessité d'une meilleure organisation de ces activités commerciales favorisa la création des ports. Avec la mise en place des administrations coloniales allemandes et françaises, l'on instaura une administration générale du territoire incluant aussi celle des ports de Douala et de Kribi dans l'optique de les développer. C'est dans ce cadre que s'inscrit la thématique qui est au centre de ce travail de recherche intitulé :

“ Politique de planification et développement du secteur portuaire au Cameroun : cas des ports de Douala et de Kribi (1884-1987)”.

Le problème du sous-développement reste au centre de toutes les attentions aussi bien en Afrique en général qu'au Cameroun en particulier. Ce concept de “sous-développement” est apparu pour la première fois en 1949 au début de la guerre froide, dans un discours prononcé par le président américain Harry Truman. Les termes suivants sont utilisés pour désigner les pays sous-développés : sous-développés, peu développés, moins développés, en voie de développement, sous ou non industrialisé, attardé, arriéré, dépendant, traditionnel, etc. Un autre terme en vogue dans les années 80 et spécifiquement dans les forums a été celui de Tiers-monde¹.

La notion de Tiers-monde (très critiquée) a été créée par le démographe français Alfred Sauvy, dans un article publié le 14 août 1952 par l'hebdomadaire *l'Observateur* (ancêtre du *nouvel observateur*), à la dernière phrase d'une chronique intitulée “Trois mondes, une planète”. L'auteur y évoque l'existence de deux mondes, pays “occidentaux” et pays du “bloc communiste”, entre lesquels sévit une guerre froide pouvant se muer en conflit ouvert. Cette opposition tend à nier l'existence d'un troisième monde, l'ensemble des pays sous-développés, d'ailleurs convoités par les deux blocs. C'est en 1956, au lendemain de la conférence afro-

¹ M. Gillis et als., *Économie du développement*, New York, éditions De Boeck, 1998, p. 9.

asiatique de Bandoeng², pour souligner l'homogénéité ou les traits caractéristiques³ des pays sous-développés, que cette expression va se répandre.

La compréhension des activités commerciales et portuaires est utile à l'Historien qui pose la problématique du développement (qui reste et demeure un sujet très préoccupant en Afrique) et des stratégies utilisées dans un territoire. La création des ports en Afrique en général et au Cameroun en particulier a été une volonté assumée par le colonisateur. C'est dans ce sens que ce travail prend en compte les ports de Douala et de Kribi comme zone d'étude. L'importance de cette infrastructure et son impact sur le développement conduit à questionner la typologie du développement.

Dans le cadre de ce travail, le développement doit tout simplement être appréhendé comme une amélioration qualitative d'une situation ou d'un secteur donné, car le développement est un processus continu, une quête permanente et non une situation statique. Dans le cadre d'une Histoire totale, il est évident que la notion de développement se veut être un marqueur au travers duquel s'opère la catégorisation des pays. En Histoire de l'économie, la fiscalité et l'activité portuaire sont essentielles pour les rentes financières d'une Nation. C'est la raison pour laquelle tout Etat et notamment l'Etat camerounais a non seulement poursuivi la stratégie coloniale, mais a voulu faire des ports de Douala et de Kribi, des vecteurs d'une réalité économique devant rentabiliser le secteur portuaire et le Cameroun grâce aux plans.

Il ressort que lesdites structures de la période coloniale allemande à la période coloniale française ont fait l'objet d'investissement afin de construire une économie camerounaise à même d'autonomiser le territoire. Au travers de ce travail, il est question pour nous de souligner aussi que tout développement n'est véritable que s'il repose sur une bonne politique de planification, qui influe à son tour sur tous les secteurs de la vie d'un pays. En outre, le métier de l'Historien l'oblige à tenir compte de plusieurs sources d'intelligibilité afin qu'en Histoire économique l'on puisse comprendre l'évolution des transports maritimes. Le Cameroun au vu de sa situation géostratégique favorable gagnerait à rassembler une stratégie portuaire comme une stratégie de développement.

Il est dès à présent important de procéder à la justification du choix de notre travail.

² La conférence de Bandoeng s'est tenue du 15 au 25 avril 1955 en Indonésie sous l'impulsion du Président Soekarno. Elle réunissait 29 pays du tiers-monde, venus d'Afrique (six), d'Asie (quinze) et du Proche-Orient (neuf). Ces pays proclamèrent leur anticolonialisme, leur volonté d'émancipation et leur refus d'être les instruments de la rivalité des grandes puissances (neutralisme). Le texte adopté au terme de la conférence rejette le racisme et le colonialisme, réclame une coopération économique mondiale pour lutter contre le sous-développement et tente de promouvoir une charte des relations entre États.

³ Selon les spécialistes, les indicateurs classiques du sous-développement sont : taux de natalité élevé, prédominance du secteur primaire, faiblesse des revenus moyens et du niveau de vie, régime de type autoritaire, absence d'infrastructures de communication, etc.

2- Justifications du choix et de l'intérêt du sujet

Tout travail de recherche débute par une réflexion fondée sur des observations qui suscitent la curiosité et incitent le chercheur à fouiller, afin de cerner les mécanismes de causalité d'un fait. Madeleine Grawitz stipule à ce sujet " toute recherche commence par des faits observés"⁴. Pour le cas du domaine portuaire, l'on a constaté que ce secteur était très méconnu du camerounais lamda. Le souci de le vulgariser a de ce fait inciter notre curiosité. C'est cette curiosité qui motive le chercheur à transcender les faits observés pour atteindre un résultat satisfaisant. Selon Guy Thuillier⁵, la curiosité est l'un des éléments caractéristiques de l'historien. Elle est le fondement même du métier d'historien. La passion de la chasse, de la quête sont aussi essentielles dans la recherche. Paul Veyne conclut à ce sujet en disant que " l'histoire est une entreprise mue par une curiosité pure et simple"⁶. Cela revient à dire en d'autres termes que le choix d'un sujet n'est pas le fruit du hasard, il est motivé par un ensemble de facteurs ou d'éléments incitatifs. À ce propos, Michel Beaud⁷ pense que le choix d'un sujet doit s'accompagner des motivations et des intérêts.

Diverses raisons sont à l'origine du choix de ce sujet de recherche. Il s'agit des motivations personnelles, académiques et scientifiques.

Les raisons personnelles de cette étude résultent de notre désir perpétuel de mieux cerner les faits historiques. Cet instinct suscite en permanence des questions sur notre passé, notre environnement. Le secteur portuaire reste jusqu'à présent un environnement dont les activités et le fonctionnement demeurent méconnus du grand public. Le souci de ce travail est de démystifier ce secteur dans l'optique de mieux le faire connaître.

Les raisons académiques complètent les précédentes. L'histoire est une science qui étudie l'homme dans sa globalité et sa diversité aussi bien physique que culturelle. La spécialisation en histoire économique et sociale de l'auteur a été le facteur ayant boosté ce désir d'étudier le domaine des transports maritimes globalement et le secteur portuaire en particulier, car les ports constituent l'un des maillons forts de l'économie camerounaise.

Les raisons scientifiques sont aussi à la base de ce choix. La science est tout savoir qui se forge autour d'un sujet d'étude donné, avec un objet précis et des théories admises. Les résultats d'une étude scientifique obtenus au travers d'une démarche rigoureuse sont considérés

⁴ M. Grawitz, *Méthodes en sciences sociales*, Paris, Dalloz, 2001, p. 31.

⁵ G. Thuillier et als., *Le métier de l'historien*, Paris, PUF, 1991, p.27.

⁶ Veyne, cité par Thuillier, *Le métier ...*, p.26.

⁷M. Beaud, *L'Art de la Thèse*, Paris, Édition La Découverte, 1996, p.32.

comme des vérités. C'est sur la base de cette logique que nos raisons scientifiques trouvent leur fondement.

En outre, cette étude permet de contribuer, mieux, d'œuvrer pour l'avancement de l'histoire du Cameroun en général et du secteur portuaire en particulier. Ce travail de recherche a aussi un intérêt pluriel à la fois d'ordre politique et économique.

Sur le plan politique, cette étude a un intérêt majeur pour le Cameroun qui est toujours en quête de son développement. Elle a pour dessein de conscientiser les décideurs camerounais sur la revalorisation des plans comme éléments catalyseurs et propulseurs du développement. Tant il est vrai que planifier c'est développer, il n'en demeure pas moins vrai que gérer c'est prévoir. Les autorités camerounaises trouveraient dans ce modeste travail de recherche des motivations nécessaires pour un retour urgent vers l'adoption des plans.

Sur le plan économique, il est davantage question de présenter d'abord le rôle déterminant et catalyseur joué par les ports. Ensuite, attirer l'attention de l'État sur le maintien de son droit de regard permanent et régalién, car ce secteur est une source immense de revenus pour notre pays, par conséquent il mérite une attention particulière. Enfin, pour une meilleure promotion de ce domaine, l'État doit inciter les jeunes à se former davantage en créant de véritables centres spécialisés dans l'activité portuaire. Dès lors, quels sont les cadres chronologiques et géographiques ?

3- Cadre chronologique et géographique

a- Cadre chronologique

Selon Paul Veyne, l'histoire est l'organisation par l'intelligence des données qui se rapportent au temps⁸. Le facteur temps étant le moteur de l'histoire. De par son interdisciplinarité, elle est une science qui étudie le passé des hommes dans toute sa globalité et son exhaustivité. Le travail du chercheur doit tenir compte de cette temporalité en s'insérant dans un espace chronologique bien défini, car c'est dans le temps que s'inscrivent les faits, l'homme étant au centre de cette histoire.

De ce fait, la chronologie est l'un des éléments essentiels de l'histoire. Pour une meilleure compréhension des faits étudiés, il est impératif pour l'historien de circonscrire ses bornes chronologiques. Cependant, au-delà de cette délimitation temporelle, il peut arriver que l'historien fasse un *flashback*, dans l'optique de mieux clarifier certains événements faisant l'objet de son étude. C'est dans ce sens que G. Thuillier et *als.*, affirment qu'« il faut se méfier

⁸P. Veyne, *Comment on écrit l'histoire ?* Paris, Seuil, 1971, p.33.

des bornes chronologiques trop strictes, il y a toujours un avant et un après qu'on ne peut pas négliger"⁹.

Notre période de recherche s'étend de 1884 à 1987. L'année 1884 marque le début officiel du protectorat et de l'administration du Cameroun par les Allemands. L'instauration d'une administration va favoriser la création et la viabilisation des ports de Douala et de Kribi grâce à une planification (officieuse) du secteur portuaire. Sous la colonisation, ces ports ont joué un rôle déterminant dans le processus d'export-import. Par conséquent, leur création et modernisation étaient un impératif, voire une nécessité pour la réalisation du pacte colonial.

L'année 1987 fait référence à l'arrêt brusque¹⁰ du sixième et dernier plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun indépendant. Après des décennies de domination coloniale, l'État souverain du Cameroun va impulser de 1960 à 1987, six plans quinquennaux dans le but de sortir le pays du marasme dans lequel il se trouvait au lendemain de la colonisation. Dans ce contexte, le plan était avant tout une façon d'exprimer une conscience collective du développement, c'est-à-dire de symboliser une volonté nationale de croissance¹¹. Par ricochet, un facteur de développement du secteur portuaire.

b- Cadre géographique

Le cadre géographique de notre zone d'étude couvre deux sphères bien distinctes : Douala et Kribi. Douala est une ville portuaire d'Afrique centrale, située au fond du golfe de Guinée, non loin de l'Équateur. Sur le plan administratif, elle est le chef-lieu de la région du littoral et du département du Wouri ; et détient par conséquent, le statut de communauté urbaine, constituée de six communes d'arrondissement. Mais, Douala est aussi la capitale économique, principal centre d'affaires et la plus grande ville du Cameroun avec Yaoundé. Sur le plan démographique, elle est une ville cosmogoniste, mais principalement peuplée par les *Sawa* et les Douala. Selon le dernier recensement, sa population est estimée à près de 3.638.237 d'habitants, soit une densité d'environ 8. 874 d'habitants/ km². La ville s'étend entre le 4°03 de latitude Nord et le 9°42 de longitude Est avec une superficie de près de 410 km².

Quant à la ville de Kribi, chef-lieu du département de l'Océan, est située dans la région du Sud Cameroun. Elle s'étend entre le 2°56 de latitude et le 9°54 de longitude Est. Elle est délimitée au Nord par Edéa, à l'Est par Bipindi, au Sud par Campo et à l'Ouest par l'Océan

⁹G. Thuillier et *als.*, *La méthode en Histoire*, Paris, PUF, 1986, p. 44.

¹⁰ De manière officielle et selon l'assemblée nationale du Cameroun, le sixième plan quinquennal débuté en 1986 devait prendre fin en 1991. Mais du fait de la crise ambiante, ce dernier fut brutalement interrompu au profit des Plans d'Ajustement Structurels (PAS).

¹¹A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971, p. 9.

atlantique. Selon le dernier Recensement général de la Population et de l'Habitat (2005), Kribi a une population estimée à plus de 5000 habitants. Cette zone représente l'aire culturelle de plusieurs peuples à savoir les pygmées, les Batanga, les Ngumba, les Mabea qui constituent la population autochtone de cette localité et les Bamiléké, les Bamoun, les Haoussa, les allogènes. Kribi est l'un des points stratégiques du trafic maritime dans le golfe de Guinée.

4- Clarification des concepts

Selon Émile Durkheim, il est impératif pour le chercheur de donner une définition des choses dont il traite afin que l'on sache et qu'il sache bien de quoi il est question¹². Cela revient à dire que tout chercheur devrait préalablement définir les concepts clés de son sujet. Cette circonscription conceptuelle est une condition *sine qua non* dans tous les domaines de la science et en Histoire. À ce sujet Robert Marichal souligne que :

Un historien ne doit jamais aborder l'histoire d'une idée, d'un concept ou d'une institution sans faire théoriquement et exhaustivement l'histoire des mots par lesquels on l'a exprimée ou désignée, et cela... non pas hâtivement en feuilletant les lexiques, mais par sondage, naturellement, dans les textes mêmes¹³.

Pour une meilleure compréhension de notre travail, certains concepts méritent d'être clarifiés. Il s'agit des notions telles que politique (économique), planification, plan, développement, économie du développement, ports.

La politique dont il est question ici se définit sur le plan économique. Selon Joël Provost, la politique économique "recouvre l'ensemble des actions de l'État à court ou à long terme et sont les aboutissements de l'accroissement de son intervention dans la vie économique et sociale"¹⁴. Elle est de nature conjoncturelle¹⁵ ou structurelle¹⁶ et met en relief les choix d'une orientation politique plus ou moins contrainte par les événements du moment.

Selon Ahmed et al, la politique économique est l' "action consciente de la puissance publique se traduisant par la définition d'objectifs économiques et sociaux, et la mise en œuvre des moyens nécessaires pour les atteindre"¹⁷. Pour parler de politique économique, il faut que l'action ou l'absence d'action soit délibérée. Le caractère "conscient" est fondamental.

¹²E. Durkheim, *Les règles de la méthode en science sociale*, Paris, Flammarion, 1988, p.127.

¹³ R. Marichal, *La critique des textes, l'histoire et ses méthodes*, Paris, Encyclopédie de la Pléiade, S/D, p.132.

¹⁴ J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986, p. 287.

¹⁵ Les interventions conjoncturelles sont destinées à corriger et ajuster les mécanismes économiques face aux aléas de la croissance, par le biais des instruments monétaires, fiscaux et budgétaires. Ces instruments s'inscrivent dans une politique de relance ou de stabilisation.

¹⁶ Les interventions structurelles ont pour but de modifier l'orientation et la finalité des fondements de l'économie :- lutte contre les inégalités par le biais de la politique sociale des revenus ;- structuration de l'appareil productif par des politiques de secteur (politique agricole politique industrielle, etc.) ;- restructuration de l'espace par une politique d'aménagement du territoire ;- réforme dans les domaines de l'éducation et de la recherche.

¹⁷ A. Silem et al., *Lexique d'Économie*, Paris, Édition Dalloz, 2016, p.658.

La politique publique est un concept de science politique qui désigne les “interventions d’une autorité investie de puissance publique et de légitimité”¹⁸. Issue de la science politique, le concept de politique publique désigne les actions du gouvernement, et plus largement celles de l’Etat. Ces actions sont réalisées dans l’intérêt général, c’est-à-dire dans l’intérêt de tous les citoyens du pays concerné (en théorie)¹⁹.

La planification est le mode de gestion et d’affectation des ressources dans l’économie²⁰. De manière générale, il existe deux types de planification : la planification impérative ou soviétique et la planification indicative. Dans les économies de types soviétiques, la planification est centralisée et le plan est quinquennal. Dans les économies de types mixtes, la planification a un caractère indicatif, elle vise à articuler les décisions publiques à l’économie et à impulser la croissance.

Le plan est un projet élaboré comportant une suite ordonnée et cohérente d’opérations destinées à atteindre un but. En tant que projet, le plan comporte un ensemble de prévisions et des objectifs économiques, des moyens organisés d’une manière cohérente pour atteindre ces objectifs²¹. Ainsi, le plan peut être microéconomique, méso économique ou macroéconomique. Son horizon peut être le court terme (budget), le moyen terme ou le long terme. Dans certains cas, le plan à court terme est appelé programme, le plan à long terme est appelé plan perspectif ou perspective. D’un point de vue macro-économique, la notion de plan est généralement associée à un horizon quadriennal ou quinquennal²².

La notion de développement dont il est fondamentalement question ici, fait référence à la croissance, à une amélioration qualitative d’une situation ou d’un secteur donné ou tout simplement à une évolution. Alors, nous pensons que le développement est un processus continu, c’est une quête perpétuelle et non une situation statique²³.

L’économie du développement est “l’analyse de l’économie des pays les plus pauvres”. En d’autres termes, c’est l’étude des transformations structurelles sur le long terme des sociétés, en même temps que des blocages spécifiques qui entravent ces transformations²⁴.

¹⁸ Wfr.m.wikipedia.org

¹⁹ www.scribbr.fr

²⁰ *Ibid.* p.646.

²¹ Silem et al., *Lexique d’Économie...*, p.645.

²² *Ibid.*

²³ M. Gillis et als., *Économie du développement*, New York, éditions De Boeck, 1998, p.11.

²⁴ S. Treillet, *L’économie du développement : Bandoeng à la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 100.

Selon le *Dictionnaire universel*, le port est un abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, charger ou décharger leur cargaison, assurer leur entretien²⁵. Malgré cette définition initiale, le concept de port demeure polysémique :

- Au sens géographique, c'est un espace qui a été aménagé dans l'optique de recevoir les navires, les charger et les décharger.

- Du point de vue administratif, notamment en droit public c'est "quelque chose de plus"²⁶, un espace spécialement désigné par l'autorité administrative pour servir aux opérations de commerce maritime, et surtout au passage en douane des marchandises.

- En termes économiques, le port est un ensemble complexe d'éléments matériels et immatériels utilisés au service des navires et de la marchandise²⁷.

- Sur le plan institutionnel, le port est une institution, dotée ou non de personnalité morale, chargée d'exercer des compétences de travaux publics, de police, d'exploitation ou autres dans un espace géographiquement et juridiquement défini²⁸.

5- Revue critique de la Littérature

Notre étude est axée sur l'impact de la planification dans le développement du secteur portuaire au Cameroun. La particularité ou l'originalité de ce travail réside dans le fait que cette question n'a pas encore fait l'objet d'une étude (d'un travail de recherche). Cette thèse met en relief le rapport spécifique existant entre la planification et le développement du secteur portuaire au Cameroun. À cet effet, les publications, les ouvrages multiples consultés abordent soit l'un des aspects, soit l'autre.

Tant il est vrai que les plans de développement économique et social n'ont presque pas une littérature en histoire, il n'en demeure pas moins vrai que nous n'avons pas la prétention de faire œuvre de pionnières pour autant. À ce sujet, J. P. Fragnière soutient que : " il est certain qu'on est rarement le premier à aborder une question, ou plus précisément, le champ thématique que l'on entreprend est déjà balisé par des études voisines"²⁹. Les attentes à l'égard du chercheur vont bien au-delà de ce leadership thématique. L'essence même d'une thèse étant la contribution de celle-ci dans l'avancement de la science. Michel Beaud, l'un des théoriciens de la méthodologie de recherche martelait à cet effet que : " ce que l'on attend d'une thèse comme de tout travail de recherche, c'est un progrès dans la connaissance : soit un éclairage nouveau

²⁵*Dictionnaire Universel*, Paris, Edition Hachette, 2002, p. 955.

²⁶J. Gros Didier, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (PENPC), 1999, p. 3.

²⁷Gros Didier, *Droit, économie...*, p. 5.

²⁸*Ibid.*

²⁹J. P. Fragnière, *Comment réussir un mémoire*, Paris, Dunod, 1986, p. 75.

sur une question en débat, la reconstruction d'un corpus (ensemble) explicatif, soit l'approfondissement d'une analyse sur un point important''³⁰.

Les documents consultés peuvent être répertoriés en trois grands groupes. Le premier regroupe les ouvrages généraux, ensuite les ouvrages qui traitent de la planification (plans camerounais), de l'économie du développement et enfin les documents spécifiques au transport et au domaine portuaire.

S'agissant des ouvrages généraux, Suret-Canale³¹ met en exergue les déboires coloniaux vécus par l'Afrique noire. C'est une étude globale sur l'Afrique qui nous replonge dans les origines d'un système colonial français dont les bases de l'économie reposaient sur l'économie de traite et sur le régime des grandes concessions. Il présente le système d'administration colonial français tel qu'il est appliqué dans les colonies. Il décrit aussi le rôle joué par la chefferie administrative comme simple élément subalterne d'un maillon bien ficelé. Dans ce contexte, le choix des chefs traditionnels émane de la seule bonne volonté de l'administrateur français. Ce dernier n'est qu'un simple auxiliaire de l'administration dépourvu d'avantages. Dans la deuxième partie de son ouvrage qualifié d'apogée coloniale, il met en évidence la surexploitation de l'Afrique en faisant l'état des lieux du commerce de traite, de la production, de l'exploitation minière et même un bilan économique. Cet ouvrage a permis de mieux cerner la philosophie française et son impact sur les transports. Nous nous proposons de faire ressortir le rôle joué par les ports de Douala et de Kribi au cours de cette période dans le processus de mise en marche du pacte colonial.

L'ouvrage publié par l'UNESCO³² présente les généralités sur la domination coloniale. Il retrace les origines de cette domination aussi bien en Afrique centrale, septentrionale, occidentale, orientale que méridionale. Après l'occupation officielle des territoires, l'administration coloniale va procéder à la pacification des territoires au travers des conquêtes. Il décrit l'économie coloniale en insistant sur le fait que les colonies devaient elles-mêmes contribuer à leur gestion. De la sorte, les fonds pour le financement des équipements proviennent des colonies, mais ces équipements dans leur grande majorité sont utilisés pour l'exploitation et l'enrichissement de la métropole. Il est une source de données ayant facilité notre compréhension du contexte de développement des infrastructures sous l'ère coloniale. À

³⁰ Beaud, *L'Art de la Thèse...*, p. 44.

³¹ S. Canale, *Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Éditions Sociales, 1962.

³² UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique "L'Afrique" sous domination coloniale 1880-1935*, Paris, Présence Africaine, 1989.

la suite de cet ouvrage, notre travail se propose d'exposer dans les détails les différentes sources de financement du développement au Cameroun.

Maquet et *als*³³, évoquent principalement la domination coloniale en Afrique Centrale et au Cameroun. Ces auteurs parlent du protectorat allemand au Cameroun, en insistant sur ses origines, sur ses méthodes et les spécificités de ce système. Ils font une évaluation de ce type de régime en présentant sa période de gloire caractérisée par une surexploitation économique, l'affirmation de l'hégémonie allemande sur les plans politique et culturel. Il est question pour nous d'approfondir davantage l'aspect économique de cette période au Cameroun, en y exposant les différentes techniques de collecte.

Enock Kwayeb³⁴ au travers de cet ouvrage revisite les relations commerciales et les échanges qui ont toujours existé entre les Africains entre l'Afrique noire et l'Europe. L'auteur met un accent particulier sur ce qu'il appelle le marché intérieur ou marché national. Pour mieux appréhender cette relation, il remonte aux origines, en présentant l'essence même de ces rapports durant la période précoloniale. Néanmoins, c'est la relation entre Africains et Européens qui captive le plus notre attention de la période coloniale à postcoloniale. Dans l'optique de planter le décor, l'auteur débute par la présentation des bienfaits ou apports positifs de cette relation.

Par la suite, il met en relief les différents facteurs de production que sont l'agriculture (moderne et traditionnelle), le secteur minier, l'industrie et les échanges intérieurs, en insistant sur les échanges entre les colonies et la métropole. Un accent particulier est mis sur le pacte colonial selon lequel, l'Afrique est un réservoir de matières premières et un déversoir de produits manufacturés. Ce que l'auteur déplore c'est le fait que, même avec les indépendances, les relations sont presque restées les mêmes, c'est-à-dire une relation basée sur les inégalités dans la pratique des échanges.

Hélène d'Almeida Topor et *al.*³⁵ abordent aussi la problématique des rapports commerciaux entre l'Afrique et l'Europe. Dans ces analyses, trois moments forts sont mis en exergue : 1890 -1955, 1956-1973, 1973-1993. Dans la première étape, l'Afrique est perçue comme la chasse gardée de l'Europe. Selon les visées coloniales, l'Afrique n'avait pas le droit

³³ E. Maquet et *als.*, *Histoire de l'Afrique centrale des origines au milieu du 20^e siècle*, Paris, Présence Africaine, 1971.

³⁴E. Kwayeb, *La problématique de la production et du marché intérieur dans les États de l'Afrique noire*, Québec, Édition Le Méridien, 1994.

³⁵H. d'Almeida Topor et *al.*, *L'Europe et l'Afrique : un siècle d'échanges économiques*, Paris, Armand Colin, 1994.

d'entretenir les relations commerciales avec d'autres partenaires en dehors de ceux de l'Europe. Ceci dans l'optique de rester fidèle à son "rôle" conformément au pacte colonial.

En revanche, la France et les autres avaient le droit d'établir la coopération commerciale avec d'autres partenaires. La deuxième étape qui couvre la période post coloniale se caractérise par une relative liberté pour l'Afrique de s'ouvrir à l'extérieur. Surtout cette ouverture est quelque peu brusque, car l'Afrique ne s'y est pas préparée, d'où la forte pression des marchés mondiaux qu'il faudra gérer. Cette phase se caractérise par le désengagement des anciennes métropoles et par l'établissement de nouveaux partenariats. La dernière phase se poursuit par la présentation de la période post coloniale, mais dans un contexte d'auto prise en main réelle des États africains. Elle est marquée par l'omniprésence de l'État, le recours aux financements et un endettement généralisé observé, ceci dans le but de lutter contre les différents maux qui jalonnent leur conjoncture.

Philippe Hugon³⁶ présente les généralités sur l'économie de l'Afrique. Il s'attarde sur l'analyse de la situation de cette économie durant la période coloniale et indépendante. La première phase met non seulement en évidence le type d'économie qui se veut capitaliste, mais aussi le système colonial. Selon l'auteur, le système capitaliste appliqué dans les colonies est archaïque : c'est une économie de traite qui valorise le capital marchand au détriment du capital productif.

En outre, dans l'empire colonial français, les territoires sous domination devaient s'autofinancer selon la loi de 1900 ; et l'une des priorités était de créer les infrastructures, car "coloniser, c'est transporter". La période post coloniale se caractérise par l'essoufflement de cette économie qui croule sous le poids des dettes. Sous la pression externe des grands banquiers et opérateurs économiques du Nord, des décideurs nationaux intéressés, il y a eu la mise sur pied d'énormes projets inadaptés qualifiés "d'éléphants blancs" dans la décennie soixante-dix. Ce document revêt un intérêt, dans le sens où, il nous permet d'avoir une lecture d'ensemble sur la situation de l'économie de l'Afrique durant les périodes étudiées.

Le révérend Père E. Mveng³⁷ dans son ouvrage retrace l'histoire du Cameroun. Il insiste sur les différentes dates et étapes importantes de notre histoire. Il analyse les différents systèmes d'administration depuis le protectorat jusqu'à la tutelle en passant par le mandat en démontrant que malgré les spécificités de ces systèmes la finalité reste la même celle de la pratique du pacte colonial. Au-delà de la colonisation, il présente la situation du Cameroun au lendemain de son indépendance en mettant un point d'honneur sur les différents problèmes que rencontre le jeune

³⁶P. Hugon, *L'Économie de l'Afrique*, Paris, Éditions La Découverte, 1993.

³⁷E. Mveng, *Histoire du Cameroun*, Tome II, Yaoundé, CEPER, 1985.

État. Ceci nous permet de comprendre le contexte dans lequel l'élaboration des plans s'est effectuée.

David Kom³⁸ retrace les faits économiques et politiques majeurs que le Cameroun traverse au cours des périodes coloniale et postcoloniale. Seuls les faits économiques ont attiré notre attention, notamment l'évocation de la nécessité de développer l'agriculture, la situation des transports, la situation du budget camerounais au lendemain des indépendances, la nature des relations entre le Cameroun et les capitalistes, les socialistes, les États africains. Cet ouvrage permet de mieux cerner le contexte économique qui a prévalu au moment de l'élaboration des différents plans.

Florent Eily Etoga³⁹ fait une évaluation des étapes parcourues par le Cameroun. Dans une perspective économique, il analyse l'économie coloniale du protectorat allemand jusqu'en 1945. Albert Pascal Temgoua⁴⁰ nous replonge exclusivement sous l'ère de la domination allemande au Cameroun. À cet effet, il présente les origines du protectorat, décrit les explorations commerciales et reprecise l'ultime but de la colonisation allemande. Selon l'auteur, la présence allemande en Afrique et au Cameroun n'a jamais été motivée par des entreprises humanitaires, seul l'intérêt économique reste et demeure le fondement de cette initiative.

Martin Zacharie Njeuma⁴¹ s'attarde sur une partie de la période précoloniale et coloniale du Cameroun, en y mettant un accent particulier sur le Cameroun oriental ou britannique. Dans cet ouvrage collectif, Verkijika Fanso⁴² présente la nature des relations qui existent entre les Douala et les Européens (Anglais, Français et Allemands principalement), en faisant une analyse sur l'évolution commerciale et politique avant 1879, sur les différentes concurrences commerciales à partir de 1879, les luttes pour la suprématie sur la côte du Cameroun et la consolidation du protectorat allemand. Ce qui facilite notre compréhension sur les origines du protectorat allemand au Cameroun.

René Gouellain⁴³ présente la ville de Douala (siège principal des institutions allemandes au Cameroun) du protectorat jusqu'au traité de Versailles qui officialise la concession du Cameroun à la France. Il fait une analyse du traité Germano-Douala du 12 juillet 1884 et stipule que bien que les chefs douala signèrent le traité de plein gré, c'est le contexte économique et

³⁸D. Kom, *Le Cameroun : Essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001.

³⁹F. E. Etoga, *Sur les chemins du Développement. Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, UFC, 1971.

⁴⁰A. P. Temgoua, *Le Cameroun à l'époque des Allemands (1884-1916)*, Paris, L'Harmattan, 2014.

⁴¹M. Z. Njeuma, *Histoire du Cameroun (XIX e siècle- début XXe siècle)*, Paris, L'Harmattan, 1989.

⁴²V. Fanso, *Commerce et hégémonie sur la Côte du Cameroun (1879-1887)*, Paris, L'Harmattan, 1989.

⁴³R. Gouellain, *Douala : ville et histoire*, Paris, Musée de L'Homme, 1975.

social qui motiva davantage cette décision. Il pense qu'en transférant leur souveraineté à une puissance étrangère, les chefs douala n'avaient pas évalué l'ampleur des conséquences : la perte de tout dynamisme interne et à plus forte raison la perte de toute possibilité d'intervenir dans le développement de la colonisation.

Durant les trente années du protectorat, le Cameroun sous l'impulsion de divers gouverneurs trois étapes fondamentales : la première qui débute en 1884 et s'achève en 1895 se caractérise par une politique coloniale limitée à la protection du commerce et à quelques explorations sans occupation. La deuxième étape qui va de 1896 à 1907 se distingue par les opérations militaires suivies d'occupation, par le lancement des grandes plantations et concessions et par une administration "indigène lourde en bureaucratie. La troisième étape débute avec la création du ministère des colonies, l'élaboration d'une politique indigène et d'une politique économique. Son étude a permis de mieux cerner la philosophie allemande et surtout de prendre conscience du rôle important joué par la ville de Douala sous le protectorat. Notre étude s'attèle à faire une exposition du rôle clé joué par le port de Douala aussi bien sous le protectorat, le mandat que la tutelle et l'ère post indépendante.

Jacques Soullillou⁴⁴ nous fait revivre en image les origines et l'évolution de la ville de Douala, ainsi que de son port. Au travers de ses multiples illustrations, il parcourt l'histoire de la ville de Douala du protectorat allemand jusqu'à la période de tutelle. Selon l'auteur, à l'origine c'est-à-dire dans les années 1860 cette ville s'identifiait sous l'appellation de *Kamerun*. À cette période ayant précédé le protectorat, les relations entre les Douala et les Européens étaient purement commerciales. Le monopole commercial que détenaient les chefs douala, interdisait aux Européens d'installer leurs comptoirs sur la côte. La situation va évoluer, arrivée en 1868 la *Woermann Livie* va obtenir l'autorisation d'installer un comptoir à Deido en 1881. C'est en 1902 que *Kamerun* serait devenu "Duala". Bref cet ouvrage, grâce à ses multiples illustrations, permet de voir non seulement l'évolution imagée de la ville de Douala, mais aussi celle de son port.

L'étude menée par Guy Mainet⁴⁵ s'appesantit sur le port de Douala. Elle retrace l'évolution de ce maillon fort de l'économie camerounaise. Grâce à son ouvrage, l'auteur revisite aussi bien la croissance infrastructurelle que commerciale de cet outil du commerce extérieur, tout en faisant une analyse de son impact sur le développement économique du Cameroun avant 1950. Guy Mainet⁴⁶ complète son travail en faisant une étude globale sur la

⁴⁴J. Soullillou, *Douala : un siècle en images*, Paris, L'Harmattan, 1989.

⁴⁵G. Mainet, *Le port de Douala : croissance et développement*, Yaoundé, février 1976.

⁴⁶G. Mainet, *Douala : croissance et servitude*, Paris, L'Harmattan, 1985.

ville de Douala. Il présente non seulement la situation du port pendant la période post coloniale, mais aussi les problèmes qui vont découler de ses activités, ainsi que de leurs multiples répercussions sur la ville entière.

Cette seconde phase est consacrée aux documents qui traitent des questions du développement (notamment l'économie du développement), de l'économie et de la planification. Ces deux notions sont intrinsèquement liées. C'est l'épineux problème du développement qui est à l'origine de l'élaboration des plans dans l'optique de trouver des solutions progressives à sa résolution. Ainsi, les documents sur la planification permettent d'approfondir davantage notre connaissance et notre compréhension de ce domaine ; l'économie du développement est une expression qui a été utilisée pour la première fois en 1943 par Paul Rosenstein Rodan. Les ouvrages sur l'économie du développement, malgré leur technicité édifie aussi sur les notions clés de cette nouvelle branche de l'économie.

Stéphanie Treillet⁴⁷ pense que l'économie du développement qui se propose de comprendre les structures et les mécanismes d'évolution des économies du Tiers-monde semble sortir d'une longue éclipse due à la domination du consensus de Washington créant l'ajustement structurel. Entre 1955, date de la conférence de Bandoeng qui dans le contexte de décolonisation marque l'avènement du tiers-mondisme, et les années 1990- 2000 qui voient l'insertion des pays en développement dans le processus de mondialisation, la pensée du développement a connu des changements considérables.

Jacques Brasseul⁴⁸ analyse les enjeux d'une économie de développement. Selon ce dernier pour que l'économie serve au mieux les aspirations humaines, il est indispensable de pérenniser les questionnements sur les causes, les caractéristiques du sous-développement, ainsi que les différents modèles et théories du développement. Afin de faciliter la compréhension du lecteur, l'auteur s'attarde sur la clarification des notions de sous-développement, développement, croissance.

Selon Nicolas Atangana⁴⁹ de l'héritage colonial jusqu'à la période récente dominée par l'inflation mondiale, l'analyse des économies des pays d'Afrique Tropicale donne l'occasion de mettre en relief les différents problèmes qui entravent le décollage réel de l'Afrique. L'auteur se demande si le modèle de développement des pays du Nord est réellement l'exemple à suivre, car les valeurs traditionnelles africaines contrastent avec celles de ces pays développés. C'est

⁴⁷S. Treillet, *L'économie du développement : de Bandoeng à la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 2005.

⁴⁸J. Brasseul et als., *Économie du développement : les enjeux d'un développement à visage humain*, Paris, Armand Colin, 2016.

⁴⁹N. Atangana, *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1978.

dans ce sens qu'il suggère des pistes de réflexion et des idées devant susciter des recherches pour un modèle plus adapté. Nous nous proposons dans notre étude de faire ressortir le bien-fondé pour le Cameroun d'établir des relations diverses avec les pays socialistes, communistes, car elles sont plus bénéfiques que celles entretenues avec les capitalistes.

Jean Marie Gankou⁵⁰ situe le commerce extérieur dans le processus de croissance économique des pays en développement. À l'aide d'exemples empruntés à l'économie camerounaise, l'auteur analyse les avantages et les aspects négatifs des échanges commerciaux internationaux pour les pays sous-développés. Si dans certaines conditions, l'échange international est un facteur développement, dans d'autres circonstances il peut constituer un puissant handicap. L'économie mondiale actuelle est caractérisée par des écarts de développement qui modifient radicalement les conditions de décollage économique. Ils sont la source de blocage dont le commerce extérieur est le véhicule et qui se manifeste pour les pays en développement à deux niveaux : aussi bien au niveau de leurs structures de production et de consommation qu'au niveau de leurs politiques commerciales et de leur stratégie de développement économique.

Walter Isard et John Cumberland⁵¹ font le point de la situation actuelle en matière de planification et d'administration régionale dans une sélection représentative de pays en voie de développement. Cette analyse, effectuée à l'échelle locale et sur le plan national, conduit à l'examen des problèmes structurels communs à l'ensemble des pays qui doivent mener le front des programmes de développement. Par la suite, après avoir décrit les diverses techniques d'analyse économique actuellement utilisées aussi bien à l'échelle nationale qu'à celle régionale, ils définissent le rôle qui leur est dévolu dans l'établissement des programmes de développement régional. Enfin, l'ensemble de cette étude a débouché sur l'élaboration d'une méthode globale d'analyse économique susceptible de s'adapter aux régions concernées.

Henri Chambre⁵² aborde la question de la planification dans ses généralités. Selon l'auteur la planification trouve ses origines dans l'ex - URSS. C'est dans cette partie du monde que cette méthode a été expérimentée avant de s'étendre sur le reste du monde. La planification a aussi une base idéologique. Il existe deux types de planification : une planification socialiste (soviétique) et une planification pour les économies mixtes. Il fait aussi ressortir la typologie,

⁵⁰J. M. Gankou, *Échange et développement : l'économie camerounaise*, Paris, Ed. Economica, 1985.

⁵¹W. Isard et J. Cumberland, *Planification économique régionale : techniques d'analyses applicables aux régions sous-développées*, Paris, PUF, 1961.

⁵²H. Chambre, *L'économie planifiée*, Paris, PUF, 1966.

le contenu des plans, les méthodes et techniques de la planification. Poursuivant dans le même sillage, R. Olivier⁵³ présente le processus logique de la planification.

Dans ce grand ensemble, il analyse le domaine couvert par les plans, leur durée et l'action attendue de l'État. Il fait une évaluation de la théorie de la planification en mettant en exergue, l'objet, les étapes et le schéma général d'une bonne planification. Ces deux études permettent de mieux cerner les généralités sur la planification. Au-delà de leurs analyses, nous démontrons que la planification n'est pas standard, elle peut en fonction des réalités, connaître des modifications : c'est le cas du Cameroun. Celle mise en place par les autorités camerounaises était une planification hybride.

Alain Valette,⁵⁴ l'un des théoriciens de la planification régionale au Cameroun, présente et décrit les mécanismes d'élaboration des deuxième et troisième plans quinquennaux. Dans ses propos liminaires, il fait un bref rappel historique qui replonge le lecteur dans les méandres des plans FIDES, sur la notion de planification à la camerounaise et surtout reprecise l'esprit des plans camerounais. L'esprit du plan camerounais à la différence des plans FIDES est l'expression d'une conscience collective du développement, un désir d'affirmation de la souveraineté retrouvée et l'expression d'appartenance à une Nation. Selon l'auteur, les responsables gouvernementaux ont voulu créer chez chaque Camerounais un sentiment de solidarité et de participation : le plan est le symbole de l'effort collectif, d'où l'idée de la régionalisation de ces plans. Il met ainsi en relief les institutions régionales de développement en y exposant les bases et les moyens de participation. Cet ouvrage permet de comprendre la philosophie des plans post indépendants et favoriser son approfondissement.

Dans le domaine des transports, Philippe Blaise Essomba⁵⁵ analyse la situation des transports sous domination allemande. Il souligne le rôle joué par ces différentes voies dans l'évacuation des matières premières sous le protectorat allemand. Il fait une présentation exhaustive de l'évolution des voies de communication, ainsi que les transformations socioculturelles et même économiques qui en découlent. Dans l'ensemble, l'auteur met un accent particulier sur les transports ferroviaires et routiers. Ce travail nous permet de prendre conscience du rôle joué par ce secteur. Nous nous proposons de faire une étude sur le transport maritime, en mettant un accent particulier sur les ports de Douala et de Kribi.

⁵³R. Olivier, *La planification du développement*, Yaoundé, ORSTOM, 1971.

⁵⁴A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971.

⁵⁵P. B. Essomba, "Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous domination allemande (1884-1916)", Thèse de Doctorat d'État en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

Ngo Basse⁵⁶ fait une analyse des généralités sur les transports en mettant en évidence son rôle dans un jeune pays indépendant de 1960 à 1968. Grâce aux données chiffrées, elle matérialise et fait ressortir la position des différents modes de transport. Elle achève son étude en présentant l'impact des transports sur la croissance économique et sociale. Dans le même sillage, J. A. Essomba⁵⁷ aborde un pan important de ce secteur, à savoir celui de la gestion des infrastructures. Tant il est vrai qu'avoir une infrastructure c'est bien, mais la gérer de façon rationnelle et rentable c'est mieux, d'où la problématique sur le suivi et la gestion rationnelle des infrastructures que soulève l'auteur de cette étude.

S'agissant en particulier de l'activité portuaire au Cameroun, il est lisible de préciser que certains travaux ont été réalisés dans le but de faire ressortir la trajectoire historique, ainsi que la place qu'elle occupe dans la vie de la Nation. C'est dans cette optique que Joséphine Estelle Mefoue Nkoa⁵⁸ élabore une monographie partielle sur le port de Kribi. Elle retrace en premier abord, son historique, en présentant les différents facteurs ayant favorisé sa mise en place. Elle pense que les prédispositions naturelles ont largement participé à sa création. Grâce aux données chiffrées, l'auteur fait une analyse et une évaluation des activités de ce port qui ont connu trois temps forts : une évolution lente et continue (1946-1960), un rayonnement (1961-1985), un déclin accentué par la crise qui sévit à partir de 1986.

Joséphine Estelle Mefoue Nkoa⁵⁹ fait une évaluation sur la capacité des ports de Douala et de Kribi à s'arrimer au contexte de la mondialisation, phénomène interplanétaire très actuel. Avant d'arriver et pour mieux cerner ce phénomène, elle passe en revue les paramètres de la mondialisation dans la gestion moderne des ports. Elle présente les ports, tout en évaluant leurs différentes activités, faisant ainsi observer au travers d'une panoplie de tableaux et de courbes les évolutions et les ruptures observées. Elle conclut en stipulant que ces ports sont certes dans la mouvance de ce phénomène, mais beaucoup reste à parfaire. Notre travail se propose plutôt de faire une évaluation de l'impact de la planification dans le développement global de ces deux ports.

⁵⁶E. Ngo Basse, "Le rôle des transports dans le développement du Cameroun", Mémoire de Licence en Histoire, Université fédérale du Cameroun, Yaoundé, 1967-1968.

⁵⁷J. A. Essomba, "La problématique des transports au Cameroun", Mémoire de Licence en Histoire, Yaoundé, 1974-1975.

⁵⁸J. E. Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi et l'évolution de son trafic (1946-1990)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008.

⁵⁹J. E. Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi face au contexte de mondialisation (1971-2009)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

Louis Bertrand Tchoumkeu⁶⁰ axe son étude durant le mandat français. Il fait une évaluation de la situation économique du Cameroun à la lumière des transports maritimes. Les ports de Douala et de Kribi y sont notamment mis en relief superficiellement. N'ayant fait qu'un travail qui ne couvre que le mandat, le nôtre englobe une perspective plus large, couvrant à la fois le protectorat, la tutelle et une partie de la période post indépendante.

En matière de transport maritime, la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED)⁶¹ au travers de son Secrétariat a publié une multitude d'ouvrages et de rapports exposant les généralités en matière de gestion et de planification portuaire. Elle met en exergue l'organisation d'un système portuaire national en définissant ses finalités, ses tâches et ses fonctions. Il établit la gestion des ports en précisant quelques principes généraux, ainsi que les outils indispensables pour une bonne planification.

Les questions telles que l'économie, la planification, l'administration, l'exploitation et les finances portuaires ont, quant à elles, été évaluées par la CNUCED⁶². Ce manuel a pour but principal de trouver des solutions facilitant le passage des marchandises à travers les ports à moindre coût pour permettre à ces derniers de devenir des instruments économiques. Il est complété par un autre manuel⁶³ dont l'objet vise à aider les planificateurs et décideurs des pays en voie de développement dans leur désir de trouver des voies et moyens pouvant faciliter la résolution de ce problème. Il prévoit l'élaboration des politiques nationales de développement et d'aménagement portuaire dans le but d'agrandir et d'améliorer les ports. Loin de faire l'étalage des généralités, ce travail aborde de manière précise les spécificités liées aux ports de Douala et de Kribi, dans le temps et dans l'espace.

S'agissant des stratégies de promotion et de vulgarisation des activités portuaires, elles ont été synthétisées dans deux documents. Le premier⁶⁴ se rapporte à l'organisation des ports. C'est un outil destiné aux administrateurs de ce secteur afin de leur permettre d'adopter une gestion stratégique et efficiente. Le second⁶⁵ expose, notamment l'importance du marketing, plus simplement la mise en place d'une politique de commercialisation, élément indispensable pour la viabilité d'une structure. Grâce à ces généralités, nous avons élargi le champ en approfondissant les informations au sujet de la gestion des ports de Douala et de Kribi.

⁶⁰B. L. Tchoumkeu, "L'économie du Cameroun français à la lumière des transports maritimes de 1922 à 1937", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1994.

⁶¹Anonyme, *Développement et amélioration des ports. Les principes de la gestion et l'organisation modernes des ports*, Genève, Publication de la CNUCED, 1992.

⁶²Anonyme, *Manuel de gestion portuaire*, New York, Publication de la CNUCED, 1980.

⁶³Anonyme, *L'aménagement des ports*, New York, Publication de la CNUCED, 1984.

⁶⁴Anonyme, *La planification stratégique pour les autorités portuaires*, Genève, Publication de la CNUCED, 1993.

⁶⁵Anonyme, *Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération*, Publication de la CNUCED, 1992.

En dehors de ces publications de la CNUCED, un certain nombre d'ouvrages relatifs au transport maritime ont aussi été rédigés. Juriste de formation et spécialiste du domaine maritime, Jean Gros Didier⁶⁶ fait un tour d'horizon global des caractères généraux d'institutions portuaires publiques et de divers modes d'intervention du secteur privé dans les ports. Il aborde ensuite les principaux objectifs assignés aux ports, leur financement, les spécificités de leur gestion, de leur planification et l'exécution de leurs investissements. L'étude aborde de manière précise les objectifs, le mode de financement et de planification des ports de Douala et de Kribi.

Les économistes ne sont pas en reste, Ghislaine Legrand et Hubert Martini⁶⁷ réunissent l'ensemble des techniques et compétences que doit maîtriser tout professionnel de ce secteur. Ce document, grâce à un dispositif pédagogique précis, expose de façon rigoureuse les concepts clés du commerce international, donne des informations sur la maîtrise des opérations logistiques à l'international : dans le secteur des transports maritimes.

Wielfried Ndongko⁶⁸ mène une réflexion sur le rapport existant entre les politiques économiques et le développement du Cameroun. À la base de son analyse, l'auteur présente le bien-fondé de l'implication de la recherche en sciences sociales dans l'élaboration des différentes politiques. Selon lui, les chercheurs en sciences sociales devraient être impliqués, dans le sens où ils connaissent les réalités sociales auxquelles les Camerounais sont confrontés au quotidien. Étant donné que le développement a pour finalité l'amélioration du bien-être des hommes. Ce sont ces derniers qui, du fait des études menées sur le terrain, sont aptes à mieux identifier les maux qui minent la société et peuvent par conséquent proposer des solutions adéquates en faveur de la résolution de ces maux. Par la suite, il aborde la question sur l'aide et le transfert technologique, les codes des investissements, promotion de l'investissement privé. Ces trois éléments cités ont un point en commun ayant un rapport étroit avec l'un des principes de base de la politique de planification : le libéralisme planifié. Au travers de son droit régalién, l'État camerounais a mis sur pied des codes d'investissements qui sont des mesures incitatives à l'investissement privé aussi bien pour les nationaux que pour les étrangers.

Augustin-Marie Mboudou⁶⁹ présente les différentes voies de financement que le jeune État camerounais a emprunté au lendemain de son indépendance dans l'optique de financer sa politique de planification. Ces sources sont à la fois internes et externes. La source interne

⁶⁶ J. Gros Didier, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (PENPC), 1999.

⁶⁷ G. Legrand et Hubert Martini, *Management des opérations de commerce international*, Paris, Dunod, 2003.

⁶⁸ W. A. Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Édition Bilingue, 1985.

⁶⁹ A. M. Mboudou, "Le financement du développement au Cameroun", Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1981-1982.

renvoie aux fonds propres que le Cameroun a collectés dans le but d'apporter des financements pour son essor. La seconde concerne l'aide extérieure qui selon l'auteur a emprunté deux canaux : le canal bilatéral et le canal multilatéral. À travers nos analyses nous avons démontré que, quelle que soit leur nature, ces aides ont été orientées vers des secteurs improductifs et elles étaient truffées de conditions (taux d'intérêt élevé, assistance technique, etc.) ce qui n'a véritablement pas participé de manière efficiente au résultat escompté.

À la suite des économistes, les juristes ont, dans une approche qui est la leur, condensé le volet juridique des activités portuaires. Aubin Kpoahoum⁷⁰ aborde la question sous le même aspect juridique. En effet, juriste de formation, l'auteur au travers de ce document met en exergue les clauses attribuant les droits et les devoirs des acteurs du secteur maritime ; tout en soulignant les sanctions auxquelles ces derniers s'exposent en cas de non-respect desdites dispositions. Jean Robert dans *Éléments d'une politique des transports maritimes*⁷¹ souligne la nécessité pour un État de disposer d'une politique de planification en matière portuaire. Dans le cadre cette étude, il n'est pas question de parler d'une planification spécifique au domaine portuaire uniquement. Il s'agit d'une planification globale mise en place par le Cameroun et qui par ricochet a favorisé le développement des ports de Douala et de Kribi.

6- Problématique

Selon Raymond Quivy et Van Capenhout : “ La problématique est l'approche ou la perspective théorique qu'on décide d'apporter pour traiter le problème posé par la question de départ. Elle est une manière d'interroger le phénomène étudié. Elle constitue une étape charnière de la recherche entre la rupture et la construction”⁷². C'est aussi “l'ensemble construit autour d'une question principale et des lignes d'analyse permettant une meilleure approche et un traitement fécond du sujet choisi”⁷³.

En tant que garant des conditions de vie des populations, l'État administre et organise tous les secteurs d'activité, celui des transports maritimes et portuaires. L'objectif prioritaire étant d'assurer leur rentabilité, de permettre un développement harmonieux de leurs échanges à travers le pays, avec ses voisins, à l'international dans des conditions de confort, de sécurité et à un coût raisonnable. En retour, ces instruments du commerce extérieur que sont les ports devraient offrir une prestation de qualité égale à la mesure des attentes de leurs initiateurs.

⁷⁰ A. Kpoahoum Amoussou et als., *Les clauses attributives de compétence dans le transport maritime de marchandises*, Paris, presses universitaires d'Aix- Marseille, 2002.

⁷¹ J. Robert, *Éléments d'une politique des transports maritimes*, Paris, éditions Eyrolles, 1973.

⁷² R. Quivy et V. Capenhout, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod, 1995, p.85.

⁷³ Beaud, *L'Art de la Thèse...*, p. 32.

Sur ce, la tâche qui incombe à ce travail est celle de mettre en relief les différentes mutations survenues au niveau des ports de Douala et de Kribi grâce à la planification. En fait, il est question d'exposer lesdites mutations, leurs implications à l'échelle locale, nationale et les suggestions pour les défaillances observées durant leur évolution. Dès lors, quel rôle la politique de planification a joué dans le développement des ports de Douala, de Kribi et pour le Cameroun en général ? En d'autres termes, dans quelle mesure peut-on dire que la planification a été un facteur déterminant pour la modernisation des ports de Douala, de Kribi et pour le Cameroun dans sa globalité ?

7- Démarche méthodologique

L'histoire, comme toute autre science, repose essentiellement sur une démarche méthodologique. La méthodologie est l'ensemble des méthodes appliquées à un domaine particulier de la science ou de la recherche⁷⁴. La méthode, quant à elle, est une logique rationnelle de l'esprit pour aboutir à un résultat, afin de réaliser une démonstration. Autrement dit, c'est une démarche que le chercheur entreprend dans l'optique de parvenir à un ou des résultats.

La première démarche que propose J. F. Soulet dans *l'histoire immédiate* est de prendre du recul par rapport au temps⁷⁵. Cela voudrait dire que l'histoire doit reposer sur les faits passés, mais que son association avec une étude contemporaine est très souvent aussi nécessaire, afin de faire une histoire globale.

C'est en allant dans le même sens que A. Prost pense que : “ l'histoire ne suppose pas une distance préalable, elle la crée ”⁷⁶. Si l'on part du principe de définition de l'histoire comme connaissance des événements passés, l'on se rend compte que c'est parce qu'un fait est passé qu'il est historique. Cela suppose que, sans fait, l'on ne peut parler de recul. Il poursuit en disant : “ Croire qu'il suffit de laisser passer les années pour prendre du recul est se leurrer ; il faut faire l'histoire de ce qui s'est passé pour créer du recul ”⁷⁷. Pour Prost c'est parce qu'un événement existe que la prise du recul devient fondée. Prendre du recul c'est nécessaire, mais l'historien devrait s'atteler essentiellement à relater les événements réellement passés sans les déformer.

⁷⁴ Dictionnaire, *Notre temps*, Paris, Hachette, 1990, p.119.

⁷⁵ www.googlebook. (Cf. J. F. Soulet, *L'histoire immédiate*, PUF, Que sais-je ? 1994), consulté le 20 février 2020.

⁷⁶ www.googlebook. (Cf. A. Prost, *Douze leçons sur l'histoire*, Coll. Points-Histoire, Paris, Seuil, 1996), consulté le 20 février 2020.

⁷⁷ *Ibid.*

L'histoire étant une science très rigoureuse, A. Prost conseille à l'historien d'adopter une attitude critique à l'égard des sources dont il dispose⁷⁸. Cela revient à dire que l'historien devrait diversifier ses sources pour leur conférer une certaine crédibilité. C'est à partir d'une confrontation de ces sources qu'apparaît la vérité historique, c'est-à-dire l'exposition d'un fait réellement passé et dont les circonstances de faisabilité peuvent être présentées et prouvées.

En outre, dans l'expression des faits historiques, l'historien fait parfois preuve de subjectivité. Autrement dit, il exprime quelques fois ses opinions personnelles en obstruant les faits réels. Face à cette attitude, Antoine Prost propose la distanciation et l'impartialité, car l'historien ne juge pas les phénomènes et les acteurs historiques, mais essaie de les comprendre tout en les analysant avec subtilité⁷⁹.

Il est aussi recommandé à l'historien de faire preuve d'objectivité. Guy Thuillier⁸⁰ à ce sujet pense que ce qui anime l'historien c'est la recherche de la vérité passée. “ Il doit donc aborder le sujet sans préjugés ou partis pris : la règle est l'objectivité qui n'interdit pas au demeurant la passion. La démonstration est d'une totale objectivité”⁸¹.

Dans l'ensemble, la démarche méthodologique utilisée ici repose sur deux étapes principales : la phase de collecte d'une part, celle du traitement et de l'interprétation des données d'autre part. S'agissant de la phase de collecte, l'on a eu recours à quatre types de sources : écrites, orales, iconographiques et informatique ou numérique.

Les sources écrites renvoient à l'ensemble constitué d'ouvrages, de thèses, mémoires, articles, rapports, archives. Leur consultation a été possible grâce à l'existence de différents centres de documentation. Il s'agit, en l'occurrence, de l'Institut français du Cameroun (IFC), de la bibliothèque du ministère de la Recherche scientifique et de l'Innovation (MINRESI), du centre de documentation de l'Institut national de la Statistique (INS) de Yaoundé, de la bibliothèque de l'Autorité portuaire nationale (APN) de Yaoundé, de la bibliothèque du Port autonome de Douala (PAD), le centre des archives du port de Kribi, la bibliothèque du Conseil national des Chargeurs du Cameroun (CNCC) à Douala, celle de l'École normale supérieure (ENS) de Yaoundé, la bibliothèque du département et du cercle d'Histoire-Géographie et Archéologie de l'Université de Yaoundé I.

Par la suite, l'on a poursuivi les investigations aux Archives nationales de Yaoundé (ANY). Dans ce centre, la première démarche était la fouille des références classées par fichier

⁷⁸*Ibid.*

⁷⁹www.googlebook. (Cf. A. Prost, *Douze leçons...*).

⁸⁰G. Thuillier et als., *Le métier de l'historien*, Paris, PUF, 1991, p.100.

⁸¹*Ibid.*

et la seconde leur consultation. Pour ce faire, il a été d'abord question d'exploiter les multiples Journaux officiels (J.O.). Dans ces J. O. l'on a pu extraire les décrets et ordonnances qui ont régi l'activité maritime depuis les indépendances. Par la suite, procéder à la consultation des documents traitant des Affaires politiques et administratives (APA) et les Affaires coloniales (AC). Ces derniers ont permis de collecter les données nécessaires sur la gestion des ports de Douala et de Kribi, sur l'administration française, sur les plans FIDES durant la période coloniale.

Concernant les sources orales, elles restent et demeurent une source incontournable de l'histoire malgré les multiples polémiques qui subsistent. D'aucuns l'acceptent et y voient un apport indéniable à la connaissance historique. D'autres, par contre, ne lui confèrent aucun rôle exclusif dans l'arsenal documentaire ni dans la nature de la démarche scientifique. Aux yeux de certains historiens, la source orale reste un peu la solution du désespoir, celle que l'on adopte lorsque les autres types de sources sont défailants⁸². Pour A. Beltran, "... souvent l'histoire orale ne s'impose pas. En revanche, quand elle vient combler un vide, il n'y a plus à hésiter"⁸³. Philippe Joutard conclut en disant que "... l'entretien apporte une contribution irremplaçable pour pallier les lacunes documentaires et fournir un autre angle de vue"⁸⁴.

Au-delà de la collecte des données écrites, l'on procéda aussi à celle des sources orales au travers d'une descente sur le terrain, ce fut notamment au Port autonome de Douala (PAD) et de Kribi. Il a d'abord été question d'élaborer un guide d'entretien et ciblé la population concernée. Celle-ci était constituée essentiellement des acteurs du secteur maritime, à savoir les cadres du PAD et Port autonome de Kribi (PAK), des chargeurs ou manutentionnaires, des consignataires, des prestataires, etc. Le choix de ces interlocuteurs ne s'est pas fait au hasard. Il reposait sur les critères comme l'ancienneté dans le service et l'âge, ceci dans le but de rendre les informations recueillies plus crédibles.

Par ailleurs, le recours aux sources iconographiques s'opère grâce à l'usage d'un appareil photo numérique. De nos jours, les sources numériques sont une nécessité, mais leur collecte doit se faire minutieusement, car toutes les informations recueillies dans le net ne sont pas toujours fiables. Pour ce qui est de la deuxième phase qui est celle du traitement et de l'interprétation des données, plusieurs approches ou méthodes ont été mis en exergue : descriptive et explicative, analytique, thématique, diachronique et quantitative. L'approche descriptive permet simplement de présenter, d'éclaircir, de clarifier certains faits, dans le but

⁸²J. F. Soulet, *L'Histoire immédiate*, Paris, PUF, 1994, p.60.

⁸³A. Beltran, cité par J. F. Soulet, *L'Histoire immédiate*, Paris, PUF, 1994, p.63.

⁸⁴P. Joutard cité par J. F. Soulet, *L'Histoire immédiate*, Paris, PUF, 1994, p. 63.

d'approfondir leur étude et leur compréhension. La méthode analytique permet de confronter des points de vue dans l'optique d'en dégager le bien-fondé. Elle fait intervenir la critique des sources. L'approche thématique quant à elle, est utilisée dans la sélection des thèmes qui structurent le sujet. Ces thèmes sont développés de manière spécifique, tout en donnant un sens pluriel à certains faits. La méthode diachronique montre la transformation progressive ou croissante, l'évolution, les changements graduels qui s'opèrent dans les faits décrits. La méthode quantitative qui est une approche propre à l'histoire économique permet l'évaluation et l'analyse des données chiffrées. Le résultat de ce traitement de données conduit à l'élaboration de multiples tableaux et courbes qui permet de mieux cerner et matérialiser l'évolution et les ruptures observées dans l'étude d'un phénomène précis.

8- Difficultés rencontrées

Un travail aussi faste ne saurait s'achever sans être jalonné d'embûches. Le premier obstacle identifié est celui de la rétention des informations et la suspicion auprès de certaines administrations. Ce fut le cas des ports de Douala et de Kribi. Cette ambiance délétère a entraîné la réticence et le refus de certains potentiels informateurs de répondre au questionnaire. En outre, il s'est aussi posé le crucial problème de la conservation des archives auprès desdites administrations et même aux Archives nationales. Toutes ces entraves n'ont pas été une source de découragement, bien au contraire elles ont fortifié et permis la réalisation de ce travail, car les choses de valeurs s'obtiennent toujours dans la souffrance.

9- Plan du travail

Dans l'optique de mieux cerner la problématique et pour une analyse objective, ce travail a été divisé en six chapitres. Le premier chapitre dont l'intitulé est "Naissance et évolution des ports de Douala et Kribi dans le contexte d'une "planification officieuse", s'attèle à présenter la naissance et l'évolution de ces deux ports sous le protectorat allemand (I). Ensuite, une mise en exergue a été faite de leur gestion sous l'administration coloniale française (II) et une présentation de l'évolution générale des institutions portuaires nationales (III).

Le deuxième chapitre dont le titre est " Conception générale de la planification au Cameroun", met en relief la philosophie globale de la planification au Cameroun de la période coloniale à celle postcoloniale. Avant d'entrer dans les spécificités de cette présentation, les généralités sur le processus logique de la planification sont mises en relief dans un premier temps (I). Dans un second temps, un accent particulier est mis sur la philosophie des plans

camerounais (II). En dernier ressort, une emphase est marquée sur la notion de régionalisation des plans camerounais (III) ; laquelle est une spécificité initiée par l'État camerounais.

Le troisième chapitre “ Les plans camerounais”, aborde de manière spécifique les différents plans. Dans la première articulation, il est question de faire une présentation des plans FIDES (I). Dans la seconde, il est abordé les plans fédéraux (II) qui surviennent durant la période postcoloniale. Dans la dernière, sont examinés les plans unitaires (III), ainsi que la présentation de leurs généralités, leurs objectifs et les moyens de financement.

Le quatrième chapitre qui s'intitule “ appréciation critique des résultats de la planification dans le domaine portuaire” s'attèle à faire l'analyse des résultats généraux des différents plans (I). L'évaluation des résultats sur le plan infrastructurel (II) et une appréciation du trafic portuaire(III) permettent de faire une analyse de l'évolution du trafic ou des activités commerciales, au regard des différentes innovations opérées par la planification depuis la colonisation jusqu'en 1987.

Le cinquième chapitre qui a pour titre “ impact de la planification portuaire sur le développement économique, social et politique du Cameroun” présente les ports comme de véritables catalyseurs dont les conséquences s'étendent à plusieurs échelles. D'abord sur le plan économique (I), ces retombées sont plus significatives et englobent aussi bien l'échelle locale, nationale, internationale que sur le plan social (II). Enfin, sur le plan politique (III), son impact n'est certes pas très étendu, mais demeure très important dans le sens où le port est un symbole de prestige et d'unité nationale.

Le sixième chapitre qui examine “entraves et perspectives sur la planification et le secteur portuaire au Cameroun” présente les obstacles inhérents à la planification et au secteur portuaire (I). Il expose les projets aux ports de Douala et de Kribi (II) et met en évidence les perspectives liées à la planification (III) dans l'optique de la parfaire.

**CHAPITRE I : NAISSANCE ET ÉVOLUTION DES PORTS DE
DOUALA ET DE KRIBI DANS LE CONTEXTE D'UNE
“PLANIFICATION OFFICIEUSE”(1884-1945)**

La planification est une forme d'organisation et d'administration. D'une manière générale, elle est le mode de gestion et d'affectation des ressources dans l'économie. Son officialisation est un acte rendu par une assemblée nationale au travers d'une loi portant son approbation. Entre 1884 et 1945, aucune assemblée n'avait été mise en place, on assista certes à une planification informelle ou involontaire¹, mais réelle, il fallait développer les infrastructures portuaires. Le développement infrastructurel nécessitait des prévisions et des objectifs à atteindre au bout d'un échelonnement. L'usage des concepts de "planification officieuse" trouve sa justification dans le fait que ladite planification n'a pas été officiellement approuvée par une assemblée en théorie, mais dans la pratique elle a été réelle. C'était un mal nécessaire, voire un impératif pour la réalisation efficiente et optimale du pacte colonial. C'est donc dans ce contexte colonial que naquirent et évoluèrent les ports de Douala et de Kribi sous le protectorat allemand et sous l'administration coloniale française.

L'importance des ports dans la vie d'une Nation est un fait indéniable, c'est cette réalité qui justifie leur intérêt national et le rôle catalyseur de premier plan qu'ils jouent. Cette vérité est d'autant plus palpable que même durant la période coloniale, ces instruments du commerce extérieur ont été le "terminus" dans l'acheminement des matières premières en direction de l'Europe.

Conformément au pacte colonial, les colonies étaient des réservoirs qui avaient le devoir de fournir aux industries métropolitaines les matières premières et en retour, elles constituaient des déversoirs de produits manufacturés que les marchés européens ne pouvaient absorber. À l'issue de ce long processus, le port était donc l'ultime destination. Tout le système colonial qui a été élaboré devait juste concourir à la réalisation du pacte colonial, car nul n'ignore que c'est principalement pour des raisons économiques que le *Scramble et le Rush* vers les colonies d'Afrique trouvent leur fondement. À ce sujet, un colon allemand s'écriait : "Je ne suis pas allé en Afrique pour rendre les indigènes heureux... J'ai fait de la politique coloniale pour servir mes propres compatriotes et la puissance de l'Empire allemand. Selon moi, dans la politique coloniale, tout se ramène aux avantages économiques que gagne le peuple colonisateur"²

La mise en place d'une administration forte et le développement du système de traite devaient favoriser l'atteinte de cet objectif. La réalisation de ce pacte nécessitait non seulement l'adhésion de la population, mais aussi sa collaboration. Cette dernière ne fut pas chose facile, car au lendemain de la signature du traité (du 12 juillet 1884) qui concédait le Cameroun à

¹ Selon les planificateurs, il est impératif que la planification soit une émanation de la volonté du sujet qui entend faire une projection. C'est cette attitude ou cette volonté qui attribue à la base le caractère officiel de cet acte.

²A. P. Temgoua, *Le Cameroun à l'époque des Allemands (1884-1916)*, Paris, L'Harmattan, 2014, p.141.

l'Allemagne, des locaux pour des raisons diverses exprimèrent au travers des résistances, leur mécontentement face à l'intrusion étrangère. Il fallut donc au préalable conquérir et pacifier toutes ces zones hostiles, d'où la nécessité de mettre sur pied une administration forte.

Face à cette réalité coloniale, la création et le développement des ports étaient une condition *sine qua non*, sans laquelle toutes les activités d'import-export étaient vouées à l'échec. Or, l'administration coloniale se devait d'exploiter au maximum les colonies, car comme le disait un impérialiste allemand " un peuple doit avoir des colonies pour en tirer des avantages matériels³.

Entre 1884 et 1945, on assista certes à une planification informelle ou involontaire⁴, mais réelle, il fallait développer les infrastructures portuaires. C'était un mal nécessaire, voire un impératif pour la réalisation efficiente et optimale du pacte colonial. C'est donc dans ce contexte colonial que naquirent et évoluèrent les ports de Douala et de Kribi sous le protectorat allemand et sous l'administration coloniale française. Dès lors, comment et pourquoi les ports de Douala et de Kribi sont-ils nés ? La réponse à cette question passe par la présentation de la naissance et de l'évolution des ports de Douala et de Kribi sous le protectorat allemand, leur gestion sous le mandat français et une mise en exergue de l'organisation et fonctionnement de ces institutions portuaires.

I- LES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI SOUS LE PROTECTORAT ALLEMAND

Le protectorat peut être conçu comme une forme d'administration selon laquelle, une puissance que l'on pourrait qualifier de dominante, assure la protection ou la sécurité d'une autre puissance qui lui est inférieure. À travers cette définition, il ressort un jeu de rapport de force manifeste entre une puissance dominatrice de tout point de vue (politiquement, économiquement et même culturellement) et une autre qui fondamentalement est consciente de son incapacité à assurer la souveraineté et l'intégrité de son territoire et qui plaide l'assistance d'une autre puissance.

Généralement, cette domination ne devrait s'étendre que sur le plan politique et singulièrement sur le plan sécuritaire. En réalité, le protectorat allemand a fait fi de cette restriction en s'élevant en une domination totale du territoire protégé ou *Schutzgebiet*⁵ : le

³ *Ibid.*

⁴ Selon les planificateurs, il est impératif que la planification soit une émanation de la volonté du sujet qui entend faire une projection. C'est cette attitude ou cette volonté qui attribue à la base le caractère officiel de cet acte.

⁵ En allemand : protectorat ou territoire protégé. Il s'agit du concept officiel usité pour faire référence au Cameroun sous administration allemande.

Kamerun. Pour mieux cerner ce système d'administration, il est impératif pour nous de présenter la philosophie coloniale allemande.

A- La philosophie coloniale allemande

L'histoire de la colonisation allemande est atypique, dans la mesure où elle a été jalonnée d'incertitude, d'hésitation, de revirement⁶. Le Chancelier d'Allemagne Otto Von Bismarck avait toujours exprimé son refus catégorique à l'égard de l'entreprise coloniale. Selon lui l'annexion ou la domination d'un territoire impliquait d'énormes dépenses et que son pays n'était pas disposé à se lancer dans cette aventure. Après la consolidation de l'unité allemande en 1871⁷, le chancelier opéra un revirement, mais selon lui se sont les compagnies commerciales qui devaient elles-mêmes gérer l'entreprise coloniale.

Face à l'incapacité des compagnies de s'acquitter de ce rôle gigantesque, Bismarck opta donc pour le système de protectorat, car manifestement selon lui était le moins coûteux. Le fondement de la philosophie coloniale allemande s'articule autour du protectorat qui repose lui-même sur deux éléments essentiels que sont l'administration et l'économie. Avant d'y arriver quelles ont été l'origine et l'évolution de ce protectorat au Cameroun ?

1- Origine et évolution du protectorat au Cameroun

a- origine du protectorat

Dans les années 1840, les relations commerciales entre les peuples de la côte et l'extérieur étaient très conviviales. Dans le but de prévenir d'éventuels conflits pouvant entraver les échanges et compromettre le climat des affaires, un accord commercial fut signé en janvier 1858 et une cour d'équité fut créée⁸. À l'issue de ce traité, le nombre d'hommes d'affaires augmenta. Jusqu'à la fin des années 1860, les échanges commerciaux sur la côte camerounaise étaient dominés par les Anglais.

En 1868, la première firme allemande, C. Woermann de Hambourg, s'installa sur la côte camerounaise. En 1875, elle est rejointe par la compagnie Jantzen et Thormahlen. Les firmes

⁶Concernant l'attitude indécise du Chancelier Bismarck, plusieurs raisons furent évoquées dans l'optique de cerner le personnage. Selon V. Fanso, Bismarck n'aurait sans doute jamais été anticolonialiste, il jouait juste le jeu pour cacher ses véritables intentions ; soit, il aurait subi de multiples pressions de diverses natures (politiques, diplomatiques et économiques) ; soit il eut un sursaut de patriotisme, matérialisé par la montée d'un sentiment anti-anglais. Cf. V. G. Fanso " Commerce et hégémonie sur la côte du Cameroun (1879-1887)", in M. Z Njeuma (ed), *Histoire du Cameroun (XIXe s- début XXe s)*, Paris, L'Harmattan, 1989, pp.112-113.

⁷ E. Maquet et als., *Histoire de l'Afrique centrale des origines au milieu du 20e siècle*, Paris, Présence Africaine, 1971, p.193.

⁸ Fanso " Commerce et hégémonie", p.100.

françaises arrivèrent à partir de 1870 et s'installèrent spécifiquement au sud, notamment à Malimba, grand Batanga et Campo⁹. Hormis ces trois puissances européennes, aucune autre nation n'était présente sur ce terrain qui allait désormais être le siège de rivalités non pas commerciales, mais plutôt politiques, car chaque puissance cherchait avant tout à faire prévaloir son égo ou sa suprématie. À cet effet, Fanso souligne que "Sur le plan politique, le terrain était préparé pour servir de cadre aux rivalités entre puissances européennes qui cherchaient toutes à exercer leur suprématie sur la côte du Cameroun dans les années 1880"¹⁰.

Malgré les troubles politiques qui existaient entre les puissances, l'activité commerciale prospérait. Sur le terrain, on distinguait trois principaux acteurs : d'abord les fournisseurs de l'intérieur qui étaient des locaux servant de lien de connexion avec la côte ; ensuite les intermédiaires locaux le long de la côte et enfin les Européens ou commerçants d'outre-mer (Anglais, Français et Allemands). Ces derniers importaient les produits industriels ou manufacturés d'Europe principalement des tissus, de l'alcool, des armes, la poudre à canon, la pacotille, etc. de qualité douteuse, qu'ils troquaient contre les matières premières à savoir l'huile de palme, des palmistes, de l'ivoire. Il est nécessaire de souligner que les principaux intermédiaires étaient les Douala, les Bimbia et les Malimba qui détenaient le droit ou le monopole de commercer avec les Européens. Ces intermédiaires veillaient jalousement à la sauvegarde de ce privilège, car il était strictement interdit aux autres partenaires de s'introduire dans *l'Hinterland*. Les produits locaux échangés provenaient de diverses localités. Fanso le souligne davantage en affirmant que :

Les négociants de Bimbia recueillaient les produits locaux provenant pour la plupart des marchés, des régions montagneuses. Quant aux populations Bell, elles recueillaient les produits provenant du Moungo et des marchés Abo. Les populations Akwa se chargeaient des produits ramenés des villages du Wouri et de Dibamba. Le pays Bakoko était commun aux populations Malimba, Akwa et Bell¹¹.

L'ensemble de ces différentes transactions commerciales qui s'effectuaient en gros ou en détail s'opéraient sur des chalands¹², dans les entrepôts ou dans les factoreries. À partir de 1879, l'influence anglaise déclina drastiquement sur la côte pour céder la place à celle de l'Allemagne. À la base de cette prépondérance allemande sur la côte, plusieurs causes sont évoquées. D'abord, il se pourrait que les commerçants allemands aient progressivement racheté

⁹ H. R. Rudin, *The Germans in the Cameroons, 1884-1914*, New York, Greenwood Edition, 1968, p. 157.

¹⁰ Fanso " Commerce et Hégémonie ... ", p. 102.

¹¹ Fanso " Commerce et Hégémonie ... ", pp.106-107.

¹² Le Chaland est un petit navire traditionnel sur lequel s'effectuaient les transactions commerciales entre les Européens et les Douala avant et pendant la colonisation allemande.

certaines sociétés anglaises et d'autres affaires privées qui tombaient en faillite. Ils prirent progressivement le dessus sur les Anglais.

En outre, malgré leur infériorité numérique, les Allemands qui ne disposaient que de deux firmes et des factoreries étaient mieux organisés que les Britanniques pourvus de six firmes. Ensuite, les relations cordiales que les Allemands ont toujours entretenues avec les Anglais leur conféraient davantage la liberté et de larges possibilités de se consacrer exclusivement au commerce. Enfin, contrairement aux autres commerçants européens, les Allemands s'appuyaient fortement sur le système du *Trust*¹³ dans la période comprise entre 1881 et 1884¹⁴.

Face au déclin des compagnies commerciales anglaises sur la côte, l'idée selon laquelle la situation économique pourrait s'améliorer si l'Angleterre annexait le territoire. Cette idée donna une lueur d'espoir aux commerçants anglais qui commencèrent à mettre la pression au *Foreign Office* (en charge des affaires étrangères) en mettant un point sur les atouts économiques du Cameroun si ce dernier devenait un protectorat de la couronne britannique. La réaction du *Foreign Office* ne se fit pas attendre, le consul Hewett fut consulté et son avis corroborait celui des commerçants au sujet des avantages commerciaux ou économiques qu'offrait l'annexion du Cameroun.

Malgré ces éloges, le gouvernement britannique ne s'est pas pressé de céder aux doléances de ses compatriotes, car ne percevait aucune menace de la part de ses concurrents. Or, avec l'accroissement de leur influence, les commerçants allemands murissaient secrètement de devancer les Anglais dans l'optique de sauvegarder leurs intérêts sur la côte camerounaise.

Le 6 juillet 1883¹⁵, la chambre de commerce de Hambourg, la *C. Woermann Trading Company* au travers de son président Adolf Woermann, présenta au gouvernement allemand un mémorandum qui dans son ensemble vantait les mérites ou les différents avantages dont bénéficierait l'Allemagne si elle annexait le Cameroun¹⁶. Ainsi, ce mémoire après avoir détaillé les différentes entraves qui empêchaient le plein épanouissement des firmes allemandes, proposait aussi des solutions alternatives.

Dans le but d'accélérer le processus, le conseiller privé de Bismarck, Heinrich Von Kusserow, fervent adepte de la propagande coloniale allemande, adressa le 30 novembre 1883

¹³ *Le Trust* est une pratique ou un système qui consistait à livrer les marchandises à crédit aux médiateurs camerounais ou locaux. Ces derniers payaient après avoir échangé ces marchandises contre les matières premières de l'arrière-pays.

¹⁴ Rudin, *The Germans...*, p. 225.

¹⁵ A. P. Temgoua, *Le Cameroun à l'époque des Allemands (1884-1916)*, Paris, L'Harmattan, 2014, p.17.

¹⁶ Rudin, *The Germans...*, p.34.

au Chancelier deux rapports. Le premier rapport mettait en exergue les différentes démarches que les autres puissances avaient entreprises sur le terrain. Il s'agissait de la signature de multiples traités à l'instar de celui en date de mars 1883 signés entre les rois Bell et Akwa avec le consul anglais. L'autre rapport présentait le plan d'urgence qui devait permettre aux Allemands d'emboîter le pas ou de devancer les Anglais dans l'occupation de ce territoire¹⁷.

Cette pression des commerçants allemands eut une incidence appréciable dans la mesure où, le chancelier Bismarck donna l'accord pour la mise en place d'un service consulaire, d'une patrouille de la marine de guerre¹⁸. Selon René Gouellain, " il s'agissait aussi de mener des négociations en vue de créer une station de charbon à Fernando Poo, et de conclure des traités avec les indigènes de la côte du Cameroun"¹⁹.

Du côté des chefs Douala, la tension montait, car depuis 1879, ces derniers sollicitaient déjà la protection des Anglais au travers de l'envoi des lettres à la Reine Victoria et au gouvernement britannique. En effet, sur le terrain les *King* Douala rencontraient d'immenses difficultés. On avançait que les rivalités entre les chefs entre commerçants européens et locaux étaient la cause d'une instabilité notoire qui rendait très ardue la gestion ou l'administration des populations. Les dignitaires Douala recherchaient l'appui d'une puissance européenne suffisamment apte à contenir passions locales. Ils réclamaient l'assistance d'un pouvoir extérieur qui devait se substituer au leur, défaillant et qui devait remplir en quelque sorte les mêmes fonctions²⁰.

Au milieu de l'année 1883, le consul anglais Hewett reçut de son gouvernement, la mission d'enquêter et de remettre un rapport sur la situation politique, économique, sociale du Cameroun, puis de donner son avis au sujet des pétitions formulées par les *King* Douala concernant l'annexion de leur territoire. Ce dernier émit un avis favorable tout en précisant que cette domination devait permettre à l'Angleterre le contrôle de l'*Hinterland* ou l'intérieur du territoire²¹. Malgré tout, la réaction du gouvernement britannique se fit attendre.

Sur le terrain l'atmosphère était lourde et pleine de suspicion. Les différentes puissances s'observaient avec méfiance. Du côté de l'Allemagne, Bismarck subissait non seulement les pressions des partisans de la colonisation, mais aussi celle des commerçants présents sur les côtes camerounaises. C'est ainsi que le 1^{er} juin 1884²², il envoya au Cameroun, le consul

¹⁷Temgoua, *Le Cameroun à l'époque...*, p.18.

¹⁸Fanso, " Commerce et Hégémonie..." , p.112.

¹⁹*Ibid.*

²⁰R. Gouellain, *Douala : ville et Histoire*, Paris, Musée de l'Homme, 1975, p.53.

²¹Fanso " Commerce et Hégémonie..." , p.117.

²²Temgoua, *Le Cameroun à l'époque...*, p.18

d'Allemagne à Tunis, Gustav Nachtigal, accompagné de Max Buchner²³. Nachtigal était “chargé de négocier des arrangements qui permettraient à l'Allemagne de contrôler des territoires acquis avant et après son arrivée, de hisser le drapeau allemand et de déclarer que les firmes allemandes avaient passé des traités avec les chefs indigènes”²⁴. Le 12 juillet 1884, l'Allemagne signa avec les chefs douala le traité Germano-Douala.

b- La signature du traité Germano-Douala et l'évolution du protectorat

S'agissant de la signature du traité, il est déjà nécessaire de signaler que Gustav Nachtigal arriva à Douala le 11 juillet 1884, le matin du 12 juillet avant la signature du traité, les chefs douala envoyèrent un texte dans lequel étaient formulés des souhaits. Il était question pour ces derniers de réaffirmer leur droit de propriété exclusive sur le Wouri et la conservation de leur monopole commercial intégral de l'intérieur du territoire. C'est ainsi que fut signé le samedi 12 juillet 1884 le traité Germano-Douala, au travers duquel les *King* concédaient sous certaines réserves, leur territoire et leurs droits de souveraineté à la firme Woermann²⁵.

La cérémonie de signature de cet accord se déroula dans la factorerie Woermann. Au cours de la cérémonie, les chefs douala présentèrent un mémorandum dans lequel ils exprimaient clairement et ouvertement leurs vœux. Ce texte reconnaissait le transfert de souveraineté à l'Allemagne, tout en soulignant certaines restrictions et prescriptions devant être respectées. En effet, les chefs :

Exigeaient que les blancs ne commercent pas directement avec les populations de l'arrière-pays, que les réglementations concernant le mariage restent les mêmes qu'avant l'annexion, que les terres cultivées demeurent leur propriété, qu'aucun impôt ne fut levé sur le bétail et que les indigènes fussent punis seulement pour des crimes réellement commis²⁶.

L'officialisation de cet accord eut lieu deux jours plus tard. Le 14 juillet 1884, Gustav Nachtigal hissa le drapeau allemand sur le plateau Joss à Douala²⁷.

²³Max Buchner était un grand explorateur allemand. Après l'annexion du Cameroun, il en deviendra officiellement le premier administrateur.

²⁴Temgoua, *Le Cameroun à l'époque...*, p.18.

²⁵A. Owona, *La Naissance du Cameroun, 1884-1914*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.31.

²⁶V. G. Fanson, “ Commerce et hégémonie sur la côte du Cameroun (1879-1887)”, in M. Z. Njeuma (ed), *Histoire du Cameroun (XIXe s- début XXe s)*, Paris, L'Harmattan, 1989, pp.121-122.

²⁷*Ibid.*

Photo 1 : Vue sur le bâtiment principal de la Woermann Linie en 1884



Source : J. Soulillou, *Douala : un siècle en images*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 18.

En conformité avec les consignes qu'il avait reçues de sa hiérarchie, Nachtigal devait signer d'autres traités dans la région. Eu égard au fait que, des accords avaient déjà été signés par l'entremise des firmes, le consul se devait de les officialiser. C'est ainsi qu'il hissa également le drapeau allemand à *King Williams Town* (Bimbia) le 21 juillet, le 22 juillet à *King Passal's Town* (Malimba), le 23 juillet à *Small Batanga*, le 24 juillet à Kribi, le 30 juillet à Campo, à *Vickory Town* (Bonabéri) le 7 août²⁸.

Le traité du 12 juillet que les chefs douala signèrent était un fait historique unique en son genre, dans la mesure où il plaçait leur territoire sous la domination d'une autre puissance. En outre, il n'était pas un simple traité comme les multiples autres que ces derniers avaient signé. Dans le mémorandum, il était stipulé que les Douala transféraient leur souveraineté. Autrement dit, ils se privaient non seulement de leur liberté, mais aussi de tout pouvoir dans leur propre société, malgré les restrictions émises. Tant il est vrai que c'est en analysant le contexte économique et social qui poussa les Douala à rechercher le protectorat et à faire fi de leur autonomie que l'on peut comprendre cet acte désespéré, il n'en demeure pas moins vrai qu'ils signèrent le traité en connaissance de cause.

En tant qu'administrateurs, les Douala étaient certes conscients de ce que représentait un transfert de souveraineté, mais nous pensons qu'ils n'ont pas anticipé sur les éventuelles conséquences. Ils n'ont pas réalisé qu'en cédant leur autorité, ils perdaient tous les privilèges qu'ils avaient, ainsi que toute possibilité d'intervenir dans le développement. À ce sujet, René

²⁸V. J. Ngoh, *Cameroun 1884-1885 : cent ans d'histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990, p.27.

Gouellain souligne que : “Il va sans dire que la colonisation du Cameroun se serait faite sans eux, bien qu’ils l’aient recherché et provoqué consciemment”²⁹.

En ce qui concerne l’évolution du protectorat, il est question ici de présenter de manière générale les trois grandes étapes qui auraient jalonné l’histoire du protectorat allemand au Cameroun. Avant d’y arriver, nous allons d’abord exposer les idées qui soutenaient ce système, mieux voir dans l’imagerie de Bismarck à quoi renvoyait le protectorat en particulier et l’aventure coloniale en général.

Selon l’avis de certains historiens, les colonisateurs allemands manquaient d’expérience en matière coloniale. Brunschwig, à cet effet martèle que :

Les historiens en infèrent que, s’ils avaient été épaulés par un gouvernement fort, ils auraient créé des colonies durables. Mais, ils leur manquaient d’autres éléments aussi indispensables que la puissance politique pour réaliser une œuvre semblable : ils leur manquaient cette longue expérience des choses de la mer, sans laquelle ils n’auraient pas pu recruter aisément les techniciens et les équipages d’une flotte de guerre... Ils leur manquaient aussi ces abondantes réserves de capitaux, à défaut desquels la mise en valeur des colonies ne progresse pas ...³⁰

De par ces propos, il est fort aisé de comprendre la position du chancelier Bismarck à l’égard de l’entreprise coloniale ainsi que son impact. D’une part, ce dernier aurait-il été conscient des différents manquements de l’Allemagne, ainsi que les multiples implications que nécessitait l’aventure coloniale ? D’autre part, était-ce une simple stratégie que Bismarck se gardait de dévoiler au moment opportun ?

À ces multiples questions, l’historien Fanso essaye de donner une explication à la décision soudaine de l’Allemagne d’avoir des colonies. Cette attitude a réellement eu un impact dans l’histoire du protectorat allemand au Cameroun. Il pense que :

Soit le chancelier Bismarck n’avait réellement jamais été contre le colonialisme et le rejetait seulement pour cacher ses véritables intentions en attendant le moment propice pour se manifester, soit il pourrait avoir été forcé d’obéir aux considérations politiques, économiques, diplomatiques (entre autres l’avantage qu’il aurait pu tirer des élections d’automne 1884). D’autres raisons peuvent être évoquées : la montée d’un sentiment anti-anglais dans la course aux colonies, car le désir de devancer les autres puissances qui avaient l’intention de hisser leurs drapeaux dans les localités qui avaient la faveur des Allemands et la préoccupation qu’il avait d’entrer dans l’histoire comme un grand personnage.³¹

En outre, ces colonisateurs allemands ne pouvaient pas compter sur leur métropole, cette dernière manifestait très peu d’enthousiasme pour les entreprises d’outre-mer. La raison principale étant les coûts élevés que les contribuables allemands auraient à supporter, car si la colonisation enrichissait certains planteurs et certains commerçants, elle coûtait cher au gouvernement et son utilité n’était pas évidente pour tous³²”. La constitution d’un protectorat

²⁹ Gouellain, *Douala...*, p.53.

³⁰H. Brunschwig, *L’expansion allemande outre-mer du XVe siècle à nos jours*, Paris, PUF, 1958, p.10.

³¹ Fanso “ Commerce et hégémonie...”, p.113.

³² Brunschwig, *L’expansion allemande...*, p.113.

comme le Cameroun fut le résultat d'une lutte acharnée menée par les pressions de toute nature venant de la part des commerçants et des partisans de la colonisation. L'hostilité légendaire de Bismarck vis-à-vis de la colonisation en retarda considérablement la réalisation.

Il fit cette déclaration à Nachtigal "l'installation d'un appareil qui nécessiterait l'envoi de nombreux fonctionnaires allemands, l'établissement des garnisons permanentes de troupes allemandes... n'est pas prévu"³³. Il donna cette précision : "Je maintiens mon idée qu'un système colonial analogue au système anglais, qui consiste à envoyer des garnisons de fonctionnaires et de gouverneurs n'est pas celui qui se recommande à nous. J'ai plutôt pensé organiser un système colonial semblable à celui de la compagnie anglaise des Indes orientales à ses débuts"³⁴.

Bismarck avait laissé aux colons toute la responsabilité en matière de fondation et de développement matériel de leurs territoires. On assista ainsi à l'échec de ce système de protectorat, dans la mesure où le Cameroun comme les autres protectorats allemands connut une évolution similaire à celle des colonies françaises et anglaises. Or, sur le plan juridique, le Cameroun n'a jamais été une colonie, mais dans les faits, il a été administré comme tel. C'est ainsi que durant les trente années de protectorat, le Cameroun connut trois étapes caractéristiques :

La première qui commence en 1884 et s'achève en 1895 se caractérise par une politique coloniale limitée à la protection du commerce et quelques explorations sans occupation³⁵. Cependant, il faut distinguer durant cette décennie, une période qui va de 1884 à 1890 au cours de laquelle la machine coloniale telle qu'elle avait été conçue par Bismarck s'avéra défailante.

En effet, le Reich qui comptait sur les grandes firmes commerciales dans son expansion impérialiste réalisa que ces dernières étaient dans l'incapacité de gérer cette gigantesque tâche. Selon Bismarck, ce sont les compagnies commerciales qui devaient financer l'entreprise coloniale et se charger de l'administration des territoires occupés. En outre, en dépit de l'anticolonialisme exprimé par le gouvernement et une franche de l'opinion publique, l'Allemagne dut se résoudre à conserver ses nouvelles acquisitions du fait du développement industriel qui nécessitait la présence d'énormes matières premières et de vastes marchés devant permettre l'évacuation du surplus de la production, à cause de la surproduction des marchés européens.

³³ *Ibid*, p.114.

³⁴*Ibid*. p. 113.

³⁵ Gouellain, *Douala...*, p. 116.

Pour y parvenir, il fallait explorer la colonie, faire l'inventaire de ses ressources et de son capital humain, l'assainir et le développer. Au total, un plan méthodique à long terme était pensable entre 1884 et 1890 ainsi que la nécessité de gros investissements et donc les retombées n'étaient pas immédiates. Cette étape, dite de "gabegie" est aussi marquée par le déclin et le décès de Bismarck en 1890. Son successeur, le Chancelier Caprivi agit dans la continuité (de son prédécesseur)³⁶.

La seconde période que traversa le Cameroun commence à partir de 1896 et s'achève en 1907 avec la création du ministère des colonies. Elle se caractérisait "par les opérations militaires suivies d'occupation, par le lancement des grandes plantations et concessions et par une administration "indigène" lourde en bureaucratie. La politique coloniale visait ici la mise en valeur du territoire et le rendement humain"³⁷. Durant ces dix années, un seul gouverneur s'illustra, il s'agit de Jesko Von Puttkamer (1895-1907)³⁸. C'est aussi l'ère du Chancelier Bülow dont la politique coloniale fut marquée par une expansion impérialiste agressive de l'Allemagne.

La troisième étape qui s'étend de 1907 à 1914, débute avec la création du ministère des colonies et se caractérisait par la mise en place d'une politique indigène et d'une politique économique qui reposait sur les intérêts privés ou l'existence des groupes d'intérêts financiers en profond désaccord entre eux sous le régime de Von Puttkamer. Dans l'histoire de la colonisation allemande, cette phase correspondait à la période dite "colonisation rationnelle". Les gouverneurs Théodor Seitz, Otto Gleim et Ebermaier se succédèrent, le dernier assista à la prise du Cameroun par les Franco-Britanniques en 1914. Cependant, le protectorat n'était pas terminé, sous le condominium franco-anglais et même sous l'administration française des années 1916 à 1919, l'organisation allemande fut maintenue³⁹.

2- L'économie coloniale

Comme nous l'avons mentionné plus haut, l'une des causes essentielles qui justifient la raison d'être de la colonisation est d'ordre économique. C'est pour ce faire que ces impérialistes instaurèrent un système économique drastique : celui de l'économie de traite. Selon le *Petit Robert, dictionnaire de la langue française*, le mot "traite" qui apparaît au début du 15^e siècle signifie "tirer", "traire", comme l'action de "traire une vache", c'est-à-dire extraire le lait de

³⁶Brunschwig, *L'expansion allemande...*, p. 115.

³⁷ Gouellain, *Douala...*, p. 117.

³⁸Il est nécessaire de mentionner que dans certaines sources son départ datait de 1906. Mais, nous prenons la date de 1907, car c'est à cette date qu'une note officielle du Chancelier mettait un terme à son mandat de gouverneur au Cameroun.

³⁹Gouellain, *Douala...*, p. 117.

la vache jusqu'à épuisement⁴⁰. C'est de là que découle le concept de traite négrière, dont la définition simpliste et biaisée, très couramment usitée, ne reflète pas à notre sens l'outrage et les dommages qui ont découlé de sa pratique. Ainsi, Etounga Manguele pense que 'l'économie de traite n'est donc au sens propre du terme, une économie basée sur l'aspiration d'une manière continue des produits (ou des Hommes) nécessaires au développement des économies dominantes, sans considération aucune des effets produits dans les zones exploitées''⁴¹. Cette définition que d'aucuns qualifieront d'acérbe a au moins le mérite de traduire la réalité des faits découlant de la pratique du système de traite. Celui-ci fut appliqué par toutes les puissances coloniales (les Allemands, les Français, les Anglais, les Belges, etc.). Sous le protectorat allemand, la politique économique était axée sur trois éléments fondamentaux, à savoir le commerce, le système de concessions et les cultures de rente et leur pratique refléta l'idée de base de l'économie de traite.

a- Le commerce

Avant et au début de la domination allemande, le commerce occupait une place primordiale sur la côte. C'est même cette activité qui a favorisé l'annexion du Cameroun, car la boulimie capitaliste a aiguisé les appétits des commerçants allemands qui n'entendaient plus se limiter sur la côte, mais voulaient directement commercer avec les peuples de l'arrière-pays.

Avant l'annexion du Cameroun, toute l'activité commerciale se déroulait sur le littoral ou la côte et il était monopolisé par les populations des différents villages côtiers. Autrement dit, seuls les Douala, les Bimbia et les Malimba en tant que principaux intermédiaires, avaient le droit de commercer directement avec les Européens. Il était strictement interdit aux Européens de quelques natures que ce soit de s'introduire à l'intérieur du territoire. Les transactions s'effectuaient par le biais du troc (des produits), étant donné que le système monétaire n'existait pas en Afrique précoloniale. Au niveau de la côte, les principaux produits échangés (après l'abolition de l'esclavage) étaient de l'huile de palme, les palmistes, l'ivoire, le caoutchouc, etc., en retour ils recevaient des Européens des tissus, de la poudre à canon, les fusils, les liqueurs, de la pacotille, des chaussures, miroirs, etc⁴².

Il est utile de mentionner que du côté des Européens, ce sont les commerçants anglais qui étaient les premiers à commercer avec les côtiers au 19^e siècle⁴³. Leur présence remonterait

⁴⁰ *Dictionnaire Petit Robert* cité par D. Etounga Manguele, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985, p. 88.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Fanso " Commerce et hégémonie ...", p.101.

⁴³ Il est tout autant important de préciser que nous ne faisons pas allusion ici au tout premier contact entre européens (les Portugais et le Espagnols) et côtiers qui remonterait au 15^e siècle, d'où découlera l'appellation de Rio dos Camaroes, rivière des crevettes en référence au Wouri.

dans les années 1840. Par conséquent, ils avaient le contrôle des échanges sur la côte. Ce n'est qu'en 1868 que la première firme commerciale allemande, la Woermann de Hambourg s'installe sur la côte, suivie de la seconde compagnie allemande, Jantzen et Thormahlen en 1875. C'est dans les années 1870 que les Français arrivèrent⁴⁴.

Rapidement, le commerce allemand connut un développement et un essor exponentiels. Les navires allemands faisaient des allées et venues sur la côte. Cette omniprésence allemande commença à inquiéter les Anglais qui à partir de 1879, voyaient leur influence baisser de manière drastique⁴⁵. À ce succès fulgurant des firmes allemandes, plusieurs causes sont évoquées, mais la principale était la pratique du *Trust* qui est un système qui consistait à livrer à livrer des marchandises à crédit aux médiateurs camerounais⁴⁶.

Après l'annexion du territoire, les relations commerciales prirent une autre tournure. La première volonté allemande fut le désir d'éliminer progressivement le monopole que détenaient les chefs à l'égard de leurs sujets ou tout autre intermédiaire. Ce rôle d'intermédiaire que jouaient les Douala gênait les Allemands. Ils parvinrent à briser ce monopole au travers d'un arrêté, autorisant aux Allemands de commercer directement avec les populations de *l'Hinterland* et interdisant aux Douala d'exercer toute transaction commerciale sur la Sanaga, voie fluviale qui ouvrait l'accès en pays bassa⁴⁷. Il va sans dire que cette décision fut très impopulaire, car elle était une violation des clauses restrictives du traité et allait à l'encontre des intérêts des "monopoleurs". Les réactions ne se firent pas attendre, c'est le cas de la révolte des Malimba qui peut " s'expliquer par la défense des principes sur lesquels était fondée leur société, car l'ingérence allemande était une atteinte grave à une pratique dont la disparition ne pouvait que consacrer la ruine de la société tout entière"⁴⁸. Le 18 janvier 1890, les chefs malimba débarquèrent dans l'une des factoreries de la firme Woermann, une bataille se déclencha et s'acheva par la défaite des chefs malimba, surtout que les commerçants allemands avaient le soutien de l'administration coloniale. Dans l'ensemble, l'activité commerciale se développa, les firmes (anglaises, allemandes, françaises, etc.) étendirent leurs réseaux commerciaux. Leur nombre passa de 100 en 1896 à 200 en 1904 puis 600 en 1912⁴⁹.

⁴⁴*Ibid*, p.101.

⁴⁵J. Bouchaud, *La côte du Cameroun dans l'histoire de la cartographie, des origines à l'annexion allemande*, Paris, IFAN, 1952, p.144.

⁴⁶Fanso " Commerce et hégémonie ...", p.109, cité par A. P. Temgoua, *Le Cameroun à l'époque des Allemands (1884-1916)*, Paris, L'Harmattan, 2014, p.142.

⁴⁷Gouellain, *Douala : ville et Histoire...*, p.118.

⁴⁸*Ibid*. p. 145.

⁴⁹Rudin, *The Germans...*, p. 50.

Photo 2: Le nouveau siège de la Woermann Linie située en face de la chambre de commerce de Douala



Source : Soullillou, *Douala...*, p.86.

Pour le cas spécifique des commerçants allemands, ils se mirent à installer des succursales dans l'arrière-pays. L'évolution de ces activités de 1891 à 1912 est répertoriée dans le tableau suivant :

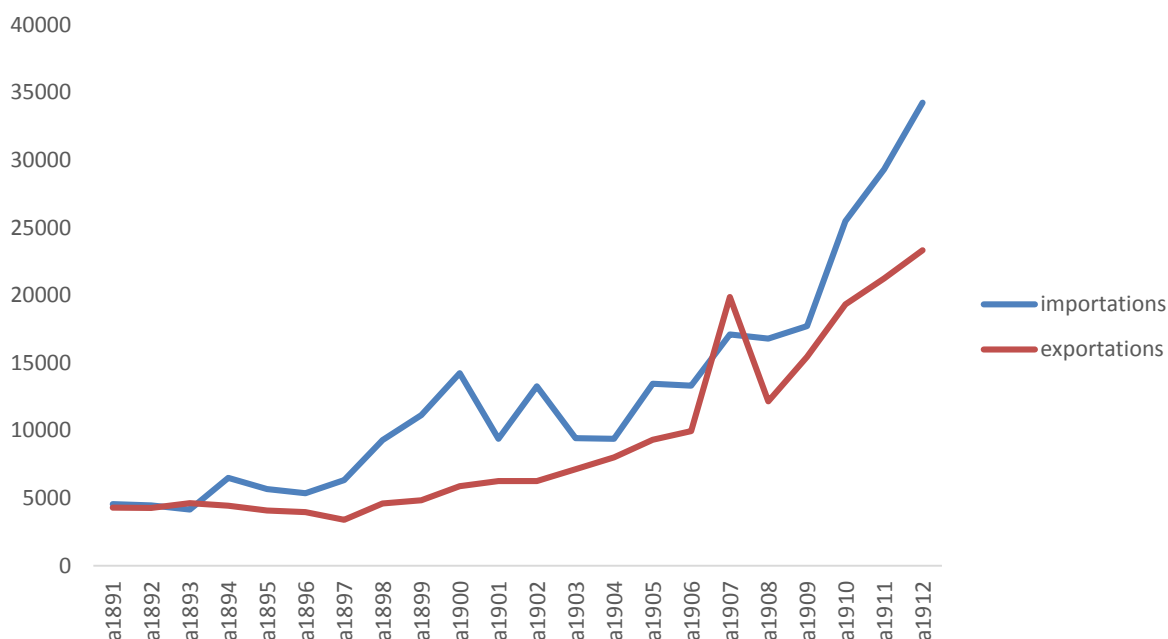
Tableau 1: Transactions des firmes allemandes de 1891 à 1912 (en millier de Marks)

Années	Importations	Exportations	Total
1891	4.547	4.307	8.854
1892	4.471	4.264	8.735
1893	4.162	4.633	8.795
1894	6.494	4.435	10.932
1895	5.658	4.090	9.748
1896	5.359	3.961	9.320
1897	6.327	3.385	9.712
1898	9.297	4.602	13.899
1899	11.133	4.841	15.974
1900	14.244	5.886	20.131
1901	9.397	6.264	15.661
1902	13.275	6.264	19.539
1903	9.425	7.139	16.564
1904	9.378	8.020	17.398
1905	13.467	9.315	22.782
1906	13.305	9.945	23.250
1907	17.096	19.866	37.162
1908	16.788	12.163	28.951
1909	17.722	15.448	33.170
1910	25.480	19.324	44.804
1911	29.317	21.250	50.567
1912	34.241	23.336	57.577

Source : Temgoua, *Le Cameroun ...*, p.143.

En scrutant de près ce tableau, un constat est visible, celui de la large domination des importations sur les exportations. Autrement dit, les firmes commerciales sont restées jusqu'au bout, fidèles au pacte colonial, car elles importaient plus les produits d'outre-mer. Ce constat est d'autant plus réel dans la mesure où, en dehors de la seule année 1907 au cours de laquelle, le coût des exportations était supérieur à celui des importations, soit 19.866 marks contre 17.296 marks, le reste du temps la balance commerciale était déficitaire.

Graphique 1 : Transactions des firmes allemandes de 1891 à 1912



Source : courbes réalisées sur les bases des données du tableau N°1

Dans l'ensemble, ce graphique dégage deux grandes tendances : la première, va de 1891 à 1902, permet d'observer une évolution très perturbée que ce soit du côté des exportations que des importations. Cela pourrait se justifier par la relative instabilité politique que connut le territoire avec les multiples résistances observées et qui d'une manière ou d'une autre n'a pas œuvré pour la facilitation des échanges. La seconde tendance enregistrée entre 1903 et 1912 est très stable, avec une évolution continue, tant pour les exportations que pour les importations. Dans l'optique de maximiser les recettes coloniales, l'administration encouragea et développa une autre activité tout aussi rentable que la première, celle des concessions.

b- Le système des concessions

L'occupation du Cameroun par l'Allemagne en 1884 favorisa une ruée des planteurs allemands vers les riches terres du Mont-Cameroun, principalement à Buéa chez les Bakwéri. Dès 1885, cette entreprise fut l'initiative des firmes capitalistes allemandes Woermann, Jantzen

et Thormahlen. Elle connut son apogée entre 1896 et 1906 sous le règne du gouverneur Jesko Von Puttkamer. Les méthodes d'acquisition des parcelles de terrain étaient, soit par l'occupation pure et simple, soit par l'achat à un tarif préférentiel fixé par les planteurs allemands selon le principe "les meilleures terres aux colons"⁵⁰.

Comme il a été mentionné plus haut, c'est sous le règne de Von Puttkamer que le système concessionnaire va s'accroître grâce à des efforts principalement orientés vers leur développement. En effet, ce dernier était impressionné par les résultats liés à leur pratique à Fernando Po et à Sao Tomé⁵¹. La zone située sur les flancs du Mont-Cameroun chez les Bakwéri fut littéralement envahie. Aucune autre zone du territoire ne connut un phénomène d'une telle envergure. Parmi toutes ces concessions, deux grandes compagnies à Charte à savoir : la *Sud Kamerun Gesellschaft* et la *Gesellschaft⁵²Nord West Kamerun*. La *Sud Kamerun Gesellschaft*, créée en 1898 avec un capital de près de 2 millions de Marks exerçait spécifiquement au Sud Cameroun. Elle reçut environ 72.000 km², sa concession lui était accordée à perpétuité, en vue d'exploiter le Caoutchouc, sans aucune obligation en contrepartie. Cette société était majoritairement constituée d'actionnaires Belges. Le Roi Léopold II de Belgique y était représenté par le colonel Thys qui occupait le poste de la vice-présidence.

Durant deux ans, le siège et la direction se trouvaient à Bruxelles en Belgique, avant d'être transférés à Hambourg, en Allemagne. À l'issue des rivalités⁵³ qui l'opposèrent aux commerçants libres de Batanga et de Kribi, celle-ci fut contrainte d'accepter en 1906, une réduction des cinq dixième du territoire reçu en 1899⁵⁴. La situation de ladite compagnie s'aggrava entre 1907 et 1908 avec la crise du caoutchouc qui sévit à l'échelon mondial. Pour survivre, elle fut contrainte d'accepter en 1909 une réforme du régime initialement concédé, notamment la renonciation de ses droits régaliens contre des concessions plus réduites⁵⁵.

La *Gesellschaft Nord West Kamerun* quant à elle, fut mise en place le 31 juillet 1899. Elle couvrait les sphères d'Ossindinge, les pays bamiléké et bamoun, ainsi qu'une partie du lamidat de Banyo. Contrairement à sa consœur qui bénéficia d'immenses avantages, la société du Nord West s'engagea à consacrer cent mille marks à l'exploitation du Tchad, à la construction des routes, des canaux, des chemins de fer, à l'établissement des comptoirs et des

⁵⁰Temgoua, *Le Cameroun...*, p.160.

⁵¹S. Canale, *Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Éditions sociales, 1962, p. 64.

⁵²*Gesellschaft* est un concept allemand qui signifie société, entreprise ou firme.

⁵³En 1905, d'après rivalités opposèrent la *Sud Kamerun Gesellschaft* aux commerçants libres de Kribi et de Batanga. Les commerçants accusaient la compagnie de multiples abus ; par contre, elle reprochait à ses détracteurs la vente illicite des armes et de la poudre à canon aux populations.

⁵⁴Canale, *Afrique noire...*, p. 64.

⁵⁵*Ibid.*

plantations⁵⁶. Il est important de noter que, les Belges étaient des actionnaires dans les deux compagnies à Charte du Cameroun. La *Nord West Kamerun*, regroupait plusieurs firmes allemandes, y compris la société Woermann qui avait conservé ses établissements de Victoria (Limbé); mais elle fonctionnait aussi avec les capitaux belges. Cette compagnie aurait été abrogée en 1910.

En 1913, sur les 98.000 hectares expropriés, 85 % appartenaient aux Bakwéri, soit près de 50.000 hectares, dont 30 % seulement mis en valeur. Le nombre des plantations allemandes a évolué au fil du temps : 23 en 1906, 44 en 1910 et 58 en 1913. Au 1^{er} janvier 1913, on comptait près de 17.827 travailleurs employés dans les 58 plantations⁵⁷, occupant théoriquement 115.147 hectares, dont 22.225 Plantés⁵⁸.

Dans l'ensemble, la pratique des concessions en général posait un problème réel celui de la main d'œuvre. En fait, étant donné le contexte dans lequel on se trouve, il est aisé de comprendre que l'usage des techniques modernes était inexistant. Par conséquent, la main-d'œuvre jouait un prépondérant. Les commerçants allemands avaient besoin de porteurs pour leurs marchandises.

De même, les planteurs recherchaient des travailleurs pour défricher les forêts et pour l'entretien des cultures. Mais, les locaux opposaient de nombreuses résistances à cause des mauvais traitements qu'ils subissaient. Dans cet optique, ce sont les chefs traditionnels qui se chargeaient des opérations de recrutement tant pour les firmes privées, que pour l'administration coloniale. Les méthodes de coercition allaient de la prise en otage des femmes des fugitifs⁵⁹ à l'emprisonnement.

Dans ce contexte, plusieurs désertions étaient enregistrées aussi bien dans les plantations que dans certains chantiers des travaux publics. En 1903, sur les 1925 recrutements réalisés par la *West Africanische Pflanzung Bibundi* (une société concessionnaire), l'on enregistra près de 805 désertions. Pour pallier à ce problème de désertion, l'administration coloniale se livra même au recrutement des "engagés"⁶⁰ au Dahomey et au Libéria. Plusieurs autres cas étaient signalés, ces réactions étaient juste une forme d'expression du ras le bol des populations qui de tout point de vue subissaient une exploitation abusive accentuée aussi par les cultures de rente.

⁵⁶*Ibid.*

⁵⁷H. R. Rudin, *The Germans in the Cameroons, 1884-1914*, New York, Greenwood Édition, 1968, p.249.

⁵⁸H. Labouret, *Le Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 1937, p.20.

⁵⁹J. Assoumou, *L'économie du cacao, agriculture d'exportation et bataille en Afrique*, Paris, J. P. Delarge, 1977, p.29.

⁶⁰ Les engagés étaient des captifs ou des esclaves achetés et réduit à l'esclavage. Dans ce cas d'espèce, ils devaient travailler dans les grandes plantations ou concessions allemandes. Malgré l'abolition de la traite négrière, certaines puissances comme la France continuaient à avoir recours à cette pratique.

c- Les cultures de rente

Cette pratique est une nouveauté propre au système colonial. Son introduction dans les colonies commença avec la colonisation. Sur le plan factuel, sa pratique, pose un réel problème, celui de l'aliénation. Elle a maintenu les Camerounais dans un état servile. Pour les convaincre, les impérialistes firent usage d'une ruse en faisant prévaloir l'argument selon lequel sur le plan agricole, seuls certains produits (importés) nécessitaient une attention particulière. Ils étaient sources d'enrichissement. Par contre, d'autres produits destinés à la consommation directe contribuaient à l'appauvrissement de ces derniers. C'est ainsi que, sous l'impulsion de l'administration coloniale, les hommes se livraient dans la majorité des cas aux cultures de rente. Tandis que les femmes et les enfants se chargeaient des cultures vivrières. Cela engendra un autre problème, celui de l'autosuffisance alimentaire. La production des cultures vivrières était très réduite du fait de la minoration de sa main d'œuvre ; qui était plutôt majorée au profit des cultures de rente. Paradoxalement, l'enrichissement tant vanté par les colons n'a jamais été une réalité, le peu de revenus gagnés étaient encore dans les impôts et gaspillés dans l'achat des produits importés de qualité douteuse⁶¹.

Les principaux produits de rente étaient : le cacao qui fut la principale culture d'exportation de la colonie et la principale activité des plantations. Il fut introduit au Cameroun en 1887⁶². En dehors de ce produit, d'autres furent aussi localement testés :

- Le coton, les échantillons de ces différentes variétés furent envoyés en Allemagne entre 1881 et 1891. Testés favorables, les premières expériences se firent à Victoria, dans le Nord et en pays bamoun ;
- La banane, importée d'Amérique centrale, ce produit fut initialement testé dans les plaines alluvionnaires de Tiko, très vite les résultats ne se firent pas attendre. Les exportations furent évolutives : en 1910, 28 tonnes, 235 tonnes en 1911 et 106 tonnes en 1912⁶³ ;
- Le tabac, les premiers essais réalisés en 1888 étaient l'apanage de *Tabak Gesellschaft* financée par la firme Jantzen et Thormahlen. La production débute dans les plantations de Bibundi et les exportations se chiffraient à 33 tonnes en 1912, 128 tonnes en 1913 ;
- Le caoutchouc, après le test des premières variétés locales en 1900, l'on se tourna plutôt vers *l'hévéa brasiliensis* après 1906. En 1914, 24 tonnes furent exportées.

⁶¹ Assoumou, *L'économie du cacao, agriculture...*, p. 30.

⁶² D. Etounga Manguele, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985, p.93.

⁶³ Etounga Manguele, *Cent ans...*, p.93.

- Le café, contrairement au cacao qui trouva un écho favorable au Cameroun, le café en revanche connaîtra une très lente évolution. En 1908, 62 kg seulement ont été exportés.
- Le palmier à huile, hormis les palmeraies naturelles produites dans les régions du Centre et de Douala, les premières variétés eurent lieu en 1910 et 1913, avec des surfaces cultivables estimées à environ 2000 ha⁶⁴.

Dans le but de faciliter l'évacuation de tous ces produits, il était nécessaire voire impératif pour l'administration coloniale de créer des infrastructures. Il fallait favoriser une meilleure circulation des biens, aménager et créer des chemins de fer, les routes carrossables et des ports pour l'import-export⁶⁵.

En ce qui concerne le chemin de fer, il fut réalisé avant la route carrossable. Par rapport aux autres colonies, cette infrastructure connut un retard au Cameroun. Il faut signaler que, la construction de ces voies de communication obéissait à une logique simple, celle d'être orientée vers les grandes zones d'exploitation dans le but de faciliter le transfert des produits. Une première voie ferroviaire allant de Victoria à Bouéa (c'est-à-dire dans la zone des plantations) fut ouverte.

En 1903, les Allemands planifièrent la réalisation d'un projet très ambitieux, celui du tronçon Douala- Tchad, dont les travaux débutèrent en 1911⁶⁶, date à laquelle une importante voie ferrée fut achevée : la *Nordbahn* ou chemin de fer du Nord reliant Douala à Nkongsamba. La presque île de Bonabéri, située en face de Douala, sur la rive droite du fleuve Wouri, était le point de départ de la voie ferrée ; le point d'arrivée était Nkongsamba, situé au pied du Manengouba. Ladite ligne avait une distance de près de 160 km. Cette réalisation qui débuta en 1906 et s'acheva en 1911 était l'œuvre d'une firme allemande, la *Kamerun Eisenbahn Gesellschaft*⁶⁷.

En 1914, la seconde voie ferrée, celle du chemin de fer du centre où la *Mittelland bahn*, reliant Douala à Yaoundé (près de 313 km), fut partiellement achevée. Du fait du déclenchement de la Première Guerre mondiale, elle se limita à Eséka⁶⁸. Les travaux de la voie ferrée du centre débutèrent en 1908 et en 1913 à peu près 6000 travailleurs y étaient utilisés. Malgré leur construction tardive, il est nécessaire de souligner leur importance. Pour la seule

⁶⁴*Ibid.*

⁶⁵Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.93.

⁶⁶Gouellain, *Douala...*, p. 121.

⁶⁷Temgoua, *Le Cameroun...*, p.163.

⁶⁸E. Maquet et als., *Histoire de l'Afrique centrale des origines au milieu du 20e siècle*, Paris, Présence Africaine, 1971, p. 195.

année 1911, René Gouellain mentionne que plus de 4 millions de voyageurs et près d'1 million de tonnes par km ont été transportés⁶⁹.

En ce qui concerne les routes carrossables, elles n'ont véritablement pas connu un développement sous le protectorat allemand. Cela s'explique par leur aménagement tardif ; et cela serait lié au fait que l' "on se demandait sérieusement si l'automobile serait utilisable en Afrique"⁷⁰. Malgré ce doute, en 1912, le tronçon Yaoundé-Kribi fut achevé. Plus tard, celui de Kribi- Ebolowa fut réalisé. Le véritable travail effectué par l'administration coloniale était celui de rendre praticable les différentes pistes qui existaient. Ce sont ces pistes que les centaines de milliers de porteurs empruntaient au quotidien.

Toutes ces réalisations eurent un impact considérable sur la ville de Douala, capitale des institutions. La ville de Douala, l'un des premiers noyaux urbains du Cameroun se trouva entraîné dans un développement sans cesse croissant. Après les différents aménagements effectués, le second effort considérable fut la construction d'un port bien outillé.

B- Douala : ville, origine et évolution du port

Située au fond du Golfe de Guinée, non loin de l'Équateur, la ville de Douala, représente non seulement le chef-lieu de la région du littoral, mais aussi la capitale économique du Cameroun.

Photo 3 : Carte de la ville de Douala sous administration allemande



Source : Soullidou, Douala..., p. 22.

⁶⁹ Gouellain, *Douala...*, p. 121.

⁷⁰ *Ibid.*

1- Présentation humaine de Douala

Il est question ici de faire un inventaire des caractéristiques de cette ville sur le plan humain. Les Douala sont un peuple d'Afrique centrale vivant au Cameroun, dans la région du Littoral autour de la ville de Douala, la capitale économique du pays. Ils font partie du groupe Sawa, des populations qui parlent une langue bantoue, le douala. Les Douala sont divisés en 4 cantons : Akwa, Bèlè-Bèlè, Bell et Deido⁷¹.

Les Douala ont des ancêtres communs avec les Bassa, car les deux peuples venaient d'Égypte. Suite à la migration, les Douala se retrouvèrent dans le nord du Congo (à la limite du Cameroun). C'est ensuite qu'ils sont montés au Cameroun dans la région côtière. Ils retrouvent les Bakoko, les Yambassa et certains Bassa. Cependant, avec l'évolution de la ville, Douala est devenu cosmopolite, car presque toutes les ethnies du Cameroun y sont représentées⁷². Les Douala étant un peuple côtier, leurs activités sont souvent tournées vers l'océan et l'estuaire du fleuve Wouri, comme en témoignent leurs arts et activités traditionnelles, telles les courses de pirogues.

2- Origine et évolution du port de Douala

À l'origine, les rapports entre européens et Douala étaient purement commerciaux. Grâce à leur rôle naturel d'intermédiaires qu'ils jouaient, les Douala, les Malimba et les Bimbia étaient les seuls à détenir le monopole du commerce sur la côte. Au début ils interdirent aux européens d'installer leurs comptoirs sur les berges. Ils pratiquaient artificiellement l'activité de chalandage⁷³, les pirogues venaient porter jusqu'aux navires ancrés au milieu du fleuve les produits recueillis auprès des autres locaux. Les produits troqués étaient de l'ivoire, de l'huile de palme, des palmistes, du caoutchouc, etc. En contrepartie, les Douala recevaient des tissus, de l'alcool, des miroirs, des fusils, de la poudre à canon et autres, de la part des Européens⁷⁴.

Progressivement, les navires européens furent autorisés d'accoster à proximité du rivage. De là, les échanges s'effectuaient dans ces navires qui étaient de véritables "factoreries flottantes"⁷⁵ que l'on appelait des "Hulks"⁷⁶. Ils servaient aussi servaient de lieu de résidence

⁷¹https://fr.wikipedia.org/wiki/Douala_%28peuple%29, consulté le 30 septembre 2020.

⁷²https://fr.wikipedia.org/wiki/Douala_%28peuple%29, consulté le 30 septembre 2020.

⁷³Le chalandage est une opération consistant à transporter les marchandises sur les fleuves et les canaux. Dans le cas d'espèce, nous parlons de chalandage artificiel dans le sens où, c'est une décision ou une mesure de prudence que les "monopoleurs" ont adopté au début de leur relation commerciale avec les étrangers. Mais dans la norme, c'est une opération qui s'effectue lorsque la profondeur d'un chenal (le lit d'un fleuve) ne facilite pas directement l'accostage des navires de grands calibres au port.

⁷⁴Fanso, "Commerce et hégémonie...", p.101.

⁷⁵J. Soullilou, *Douala : un siècle en images*, Paris, L'Harmattan, 1989, p.13.

⁷⁶Il n'y a pas véritablement de référent à ce terme. En fait, c'est juste une dénomination qui a été donné à ces vieux navires très résistants. *Hulk* est par ailleurs un personnage fictif des films américains, c'est un géant vert, assez

pour leurs propriétaires. C'est sur ces vieux bateaux, que furent signés les différents traités qui mirent un terme au trafic d'esclaves et aux sacrifices humains⁷⁷.

Arrivée en 1868 au Cameroun, la *Woermann Linie* obtint en 1881 l'autorisation d'installer un comptoir à Deido. Plus tard, d'autres firmes firent pareil et s'installèrent à Akwa qui fit alors office de premier "port". Ce premier "port" est décrit de la manière suivante : "On y voit ... trois ou quatre bateaux et peut-être une douzaine d'agents européens qui pour ramasser quelques pauvres 1700 barils d'huile de palme et arranger leur palabre sans fin, requièrent la présence d'au moins un ambassadeur et un commandant"⁷⁸. En contre bas, se trouvait un magasin dépôt et un débarcadère donnant sur un hangar à canots. C'est "là si je puis dire l'embryon du futur vrai port de Douala qui ira en se développant vers l'amont par comblement du ravin et que l'on appelait alors *Town-head*"⁷⁹.

En 1890, une transformation importante du paysage s'opéra concernant la rive, il s'agit du comblement du ravin qui laissa apparaître un début de quai⁸⁰ sur lequel étaient installés des magasins et des ateliers. De ce quai partent des jetées ou *Wharfs*⁸¹ dont le plus célèbre fut le *Wharf* en "T" dit du "gouverneur", long de 65 m, avec un front d'accostage d'environ 48 à 50 m et une profondeur environ 6 mètres. Un seul navire pouvait y accoster, les autres devaient attendre leur tour sur le *Kamerun fluss* ou le fleuve Wouri. En 1899, un autre quai en béton fut aménagé. Ce dernier était exclusivement un quai de chalandage, accessible en marée haute seulement par des petits navires à vapeurs. Par la suite, l'administration créa un boulevard maritime le long duquel seront installés la direction du port, les douanes, des hangars et ateliers, des maisons de commerce.

amoché et très robuste. Ce serait du fait de ces caractéristiques à peu près similaires au sien que découlerait ce qualificatif.

⁷⁷Soulillou, *Douala...*, p. 14.

⁷⁸ Soulillou, *Douala...*, p. 14.

⁷⁹*Ibid.*

⁸⁰Le quai est un ouvrage qui, le long des berges, empêche les inondations et sert à l'accostage ; il est utilisé dans les ports pour le chargement et le déchargement des navires.

⁸¹*Wharf* (mot anglais qui signifie Jetée) est construit perpendiculairement à la berge, où les navires peuvent accoster et être amarrés des deux côtés, pour le chargement et le déchargement.

Photo 4: Hangars et ateliers du port de Douala sous le protectorat



Source : Soullillou, Douala..., p.37.

La présente image met en exergue quelques infrastructures et superstructures du port de Douala sous le protectorat allemand. Il s'agit notamment des hangars et les ateliers destinés à l'entreposage des marchandises, à leur chargement et déchargement. Au moment où s'est faite leur prise, ces premières réalisations sont à leur phase d'achèvement. Elles ont été construites sur la rive droite du Wouri, à proximité de l'entrée de « *ship* » (bateau en anglais), où s'effectuait les réparations navales.

Dès 1903, des études en vue de construire un chemin de fer furent menées. En 1911, l'on acheva la construction du chemin de fer du Nord, Douala (Bonabéri)- Nkongsamba, long de 165 km. Dès lors, la ville de Douala connut un développement, grâce à l'attraction exercée par le port dont le trafic va croître du fait de l'ouverture de la voie ferrée du Nord. En 1911-1912, le port manipula près de 62.524 tonnes de marchandises.

En 1904, fut installé un *dock*⁸² flottant en provenance de Hambourg. Après l'ouverture du chemin de fer du Centre en 1914 peu avant la guerre, les Allemands, construisirent un nouveau wharf dit « wharf du chemin de fer ». Long de 113 m, il ne présentait que 24 m de partie accostable, mais son tirant d'eau ou sa profondeur ne dépassait pas 4 m, il était équipé d'une grue⁸³. Cependant, six jetées appartenant soit à des particuliers, soit à des compagnies de navigation facilitait l'accostage des chalands et des chaloupes⁸⁴.

⁸²Un *Dock* (mot anglais) est un Bassin entouré de quais sur lesquels on charge et décharge les navires marchands. Ce *dock* sera récupéré par les alliés et sera maintenu jusqu'en 1976.

⁸³Une grue est un immense engin similaire à un caterpillar, armé d'une grosse pèle permettant de soulever les billes de bois, les conteneurs, bref les marchandises de grand calibre.

⁸⁴Soullillou, *Douala...*, p. 20.

S'agissant des prestations du port comme instrument du commerce extérieur, nous pouvons dire que, avant l'arrivée du gouverneur Jesko Von Puttkamer, les exportations s'élevaient à 3.961.000 Marks et 5.359.000 Marks pour les importations. Entre 1900 et 1912, une évolution remarquable est observée, car les exportations passèrent de 5.886.000 Marks à 23.300.000 de Marks. Les importations quant à elles, progressèrent partant de 14.245.000 Marks pour 34.200.000 Marks. Il est important de noter que, cette ascension économique s'observait au niveau de tous les produits. L'exportation des matières premières comme l'huile de palme et les noix de palme passent de 2.337.000 Marks en 1891 pour 6.028.538 Marks en 1912. Le cacao, qui était de 162.160 Marks en 1896 atteint la barre de 11.472.223 Marks en 1912. Cette croissance était observée pour les autres matières premières comme le coton, café, banane, bois, etc., seule l'ivoire disparu progressivement. C'est pour répondre à cette croissance notoire qu'il devint urgent d'aménager le port de Douala et toute la zone industrielle existante.

Photo 5: Les quais du port de Douala sous administration coloniale Allemande



Source : Soullillou, *Douala...*, p.37.

Il se posa un problème fondamental, celui du choix du port à aménager. Les responsables se trouvaient devant une impasse, il fallait faire un choix. Cette tâche était d'autant plus ardue dans la mesure où en 1911, tous les ports du Cameroun, à savoir Douala, Kribi, Victoria étaient d'égale importance. L'auteur souligne qu'en 1911 :

La côte du Cameroun fut abordée par 536 navires à vapeurs avec un tonnage de 1.551.058 tonnes. 170 navires ont accosté à Douala avec un tonnage de 492.990 tonnes ; 191 navires à Victoria avec un tonnage de 524.170 tonnes. Les autres 175 vapeurs avec un tonnage de 534.170 tonnes se répartissaient dans les autres, la plus grande partie à Kribi dont le trafic maritime malgré les conditions d'accostage défavorables s'est pendant les dernières années très développées.⁸⁵

⁸⁵ Gouellain, *Douala...*, p. 122.

Selon l'auteur, le seul concurrent sérieux du port de Douala était, en réalité, celui de Kribi, tous deux cherchant à desservir les régions du Centre et du Nord-Cameroun. L'administration dut choisir lequel de ces deux ports allait bénéficier des routes stratégiques et des voies ferrées. Finalement le choix⁸⁶ se porta sur le port de Douala, ce qui lui valut d'accéder au premier rang, dès 1912 et quelques années plus tard l'un des plus grands ports d'Afrique. Malgré la prépondérance du rôle que jouait le port de Douala, la contribution économique de celui de Kribi n'était pas des moindres.

Photo 6: Vue sur le port de Douala en 1914



Source : Soullillou, *Douala...*, p. 64.

C- Présentation de la localité de Kribi et naissance de son port

La ville de Kribi est située au 2°56 de latitude et au 9°54 de longitude Est. Kribi est délimitée à l'Est par Bipindi, à l'Ouest par l'Océan Atlantique, au Nord par Edéa et au Sud par

⁸⁶En ce qui concerne les véritables raisons de ce choix, elles ne sont pas clairement mentionnées. Mais nous pensons que Douala avait d'une part un atout que Kribi n'avait pas, celui d'avoir été la capitale politique du Cameroun cela a favorisé son développement urbain et humain ; d'autre part, contrairement à Kribi, Douala avait un atout naturel sa situation stratégique, car c'est un tronçon direct. En outre, une autre ville importante du Cameroun à savoir Yaoundé devint capitale politique, Douala devint capitale économique avec l'avantage d'être le siège social de presque toutes les firmes. À cet effet, il fallait trouver une ville portuaire qui pouvait rapidement se connecter à la nouvelle capitale. Même, les différentes lignes ferroviaires convergeaient vers Douala. Au vue de tous ces avantages dont bénéficiait Douala, nous pensons que la ville de Kribi n'était pas véritablement en bonne posture pour être choisie.

Campo⁸⁷. Avant de présenter l'origine proprement dite, la présentation de grands traits physiques sera d'abord mise en exergue, à savoir le milieu humain, le climat, le relief, ainsi que la végétation de la ville de Kribi.

1- Présentation du milieu humain

L'origine du mot " Kribi" découle du premier contact ayant existé entre les Européens et les locaux. Autrefois, cette localité se faisait appelée *Lohové* par les autochtones. Cependant, le terme "Kribi" dériverait du mot *Kikeribi*, nom donné par un explorateur portugais à un homme de petite taille et bancal de cette localité, dénommé *Bongondjé* qu'il avait rencontré sur la plage de Kribi au moment de son débarquement⁸⁸. À partir de ce moment, *Lohové* devint Kribi.

Deux grands groupes cohabitent dans cette région : les autochtones et les étrangers. Nous n'allons mettre l'emphase que sur le premier groupe, à savoir les Autochtones. Ils sont constitués de pygmées, des Batanga, des Mabéa, des Ngoumba et de quelques Pahouin.

- Les Pygmées

Ils seraient généralement considérés comme étant les premiers habitants du Cameroun. Même à Kribi, il n'y a aucun doute que ces derniers seraient les premiers à occuper la côte camerounaise et se seraient installés dans l'espace allant de l'embouchure du Nyong à la frontière guinéenne. Les *Bakola* ou les *Bagyeli* selon l'appellation locale, seraient constitués d'une variété de familles ayant eu chacune à leur tête un chef qui exerça le pouvoir sur l'ensemble des membres de la communauté. Avec l'arrivée des Pahouin, ils se seraient repliés vers l'intérieur du pays, principalement à l'entrée de Kribi, à Bipindi-Lolodorf.

- Les Batanga

Ce vocable renvoie à deux réalités : il désigne d'une part " la région littorale comprise entre le 3°10 et le 2°36 de latitude Nord de l'arrondissement de Kribi"⁸⁹ ; d'autre part, Batanga fait référence aux groupes ethniques vivant le long des berges kribiennes, arrivés dans cette région vers la fin du XVIIe siècle en provenance du Kongo. Ils sont subdivisés en deux grandes familles⁹⁰ : les *Banohou*, *Banohoet* les *Bapuku* ou *Bapoukou*. Ils sont principalement des

⁸⁷ M. Zamo Mvondo, " La communauté Européenne de Kribi et son apport dans l'essor de la ville : cas des Français (1916-1959) : approche historique", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé I, 2013, p.10.

⁸⁸ J.M. Essomba, " Kribi, naissance d'une ville, évolution d'un port 1884-1930", Mémoire de DES en Histoire, Université de Yaoundé, 1970, p.22, cité par Ondoua Biyo'o, " Monographie d'une ville du Sud-Cameroun : Kribi des origines à 1960", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1988, p.82.

⁸⁹ I. Dugast, *Inventaire ethnique du Sud -Cameroun*, Bulletin de l'IFAN, série population, N°1, 1949, p.49.

⁹⁰ R. S. Emeno, " La fête commémorative traditionnelle Batanga de 1916 à 2003. Facteurs explicatifs et manifestation. Essai d'histoire sociale", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2003, p.10.

pêcheurs et leur mode de vie est rythmé par la mer, l'essence de leur source de revenus et de leur alimentation. Selon la tradition orale, ils seraient des Sawa.

- Les Mabéa et les Ngoumba

Selon la tradition orale, ils seraient les descendants des Maka (de l'Est-Cameroun). Face aux multiples invasions Baya, ils se seraient séparés des autres. Les Mabéa, sont disséminés au milieu des villages Batanga entre les fleuves Lokoundjé et Ntem. Du fait de leur nature semi-nomade, ils sont à la fois pêcheurs et agriculteurs, on les retrouve dans toute la région.

S'agissant des Ngoumba, ils sont des agriculteurs et sont présents dans la région de Kribi, notamment sur la route de Kribi-Bipindi. Il est aussi à noter la présence des Pahouin tels que les Ewondo, les Bulu, les Mvae et même celle des Bassa, des Bakoko. Tous ces différents peuples vivent en parfaite harmonie. Dès lors, qu'en est-il des origines du port de Kribi ?

2- Naissance, objectifs et fonctions du port de Kribi

L'idée de mise en place d'un port à Kribi n'a pas été le fruit d'un hasard, elle est née de la nécessité de combler certaines lacunes et de faire face aux exigences du temps. C'est donc pour ce faire que sa mise en place obéit à des motivations ou à des facteurs spécifiques.

a- Facteurs du choix du site et naissance du port

Plusieurs motivations ont œuvré pour la mise en place du port, elles sont d'ordre géographique, politique, naturel et économique. Sur le plan géographique, Pierre Célérier pense qu'un port existe en raison de son utilité pour la navigation ou peut-être fonction des besoins et des richesses de l'arrière-pays. Cela signifie en d'autres termes que le choix de l'emplacement devrait obéir à une stratégie. Il doit être à proximité des courants d'échange⁹¹.

La situation géographique de Kribi fait d'elle une zone de convergence, un carrefour où se rencontrent diverses voies de communication, c'est sans doute ce qui explique ce point de vue de Philippe Blaise Essomba : "Terminus de multiples routes caravanières, la localité de Kribi est alors perçue comme la porte d'entrée et de sortie du Sud Cameroun"⁹². Cette caractéristique faisait d'elle un " exutoire naturel des régions du Sud Cameroun"⁹³ laissait entrevoir un important brassage de populations. Il constituait un atout pouvant favoriser la mise en place d'un courant intense d'échanges. Le choix du site d'un port est aussi fonction de l'activité économique qui prévaut dans la localité attenante.

⁹¹ P. Célérier, *Les ports maritimes*, Paris, PUF, 1957, p. 9.

⁹² P. B. Essomba, "Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous domination allemande (1884-1916)", Thèse de Doctorat d'État en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004-2005, p. 271.

⁹³ Ondoua Biyo'o, "Monographie d'une ville ...", p. 82.

Sur le plan économique, au vu de sa situation géostratégique, la localité de Kribi présentait un avantage considérable, celui d'être le siège d'une intense activité commerciale. Pourvue d'une façade maritime, Kribi recevait avant le protectorat allemand de nombreux navires étrangers qui y accostaient dans l'optique d'effectuer les transactions avec les populations riveraines.

Au fil du temps, de nombreuses compagnies commerciales s'y sont installées. Dans le but de rendre plus aisée les opérations commerciales, la nécessité de créer un port se fit pressante. En plus, Kribi offre à l'embouchure de la Kienké un abri naturel excellent qui, du point de vue de la facilitation des activités portuaires est favorable. A partir de là, les bateaux peuvent débarquer les marchandises et en retour embarquer les produits locaux d'exportation. Ce qui donne toute garantie au commerce.

Sur le plan politique, considérée comme point de départ de multiples expéditions allemandes, la région de Kribi était le siège des institutions administratives. C'était le chef-lieu de la région du Sud-Ouest, constituée de trois unités : Kribi, Lolodorf et Campo. La localité de Kribi était destinée à être un centre d'attraction pour les nombreuses populations venant d'horizons diverses. De là, il était nécessaire pour l'administration coloniale d'avoir une mainmise directe sur les opérations portuaires qui, de manière naturelle présentait un atout considérable.

Sur le plan naturel, le climat favorable et la présence d'un fleuve d'embouchure expliquent la présence d'un port à Kribi. Pour ce qui est du climat, en général, Kribi ne connaît pas les excès que subissent certaines régions du pays comme le Nord, l'Extrême - Nord. Les températures dont la moyenne est de 25°, oscillent entre 23° et 29°⁹⁴ Par conséquent, le temps reste dominé par une humidité minimum qu'on observe en mars (70%) et le maximum en septembre (90%)⁹⁵. Pour ce qui est des précipitations, il convient de mentionner que Kribi est représentative du régime équatorial caractérisé par une pluviométrie abondante qui faciliterait la navigation. Comme peut le constater Ondoua Biyo'o : “ Les Européens peuvent aisément s'acclimater à Kribi. Le vivifiant air marin leur fait oublier la désagréable et constante moiteur de Douala par exemple à laquelle ils ne s'habituent que difficilement”⁹⁶. La présence d'un port à proximité devrait permettre aux concessionnaires européens d'évacuer plus facilement leurs produits vers l'extérieur. Ce climat marqué par une abondance de pluies va favoriser la

⁹⁴ A. Camus, *Au Cameroun*, Paris, Hachette, 1934, p. 20.

⁹⁵ Ondoua Biyo'o, “Monographie...”, p.19.

⁹⁶ Ibid. p. 20.

régularité du débit des multiples cours d'eau qui parcourent la localité et notamment celui d'un autre facteur ayant joué un rôle important dans l'implantation du port : le fleuve Kienké.

Selon Aaron Neba⁹⁷ la rivière Kienké mesure environ 100 km de long, son pendage est assez faible. Elle descend du plateau sud camerounais, prend sa source à 100 km sur les hauteurs du mont Zamta au nord-est d'Akom II et achève sa course par un estuaire limité en amont par une chute. La Kienké appartient au régime équatorial caractérisé par deux minima et deux maxima. Les deux minima sont compris entre janvier - février, juillet- août et les deux maxima entre avril-mai-juin ; septembre-octobre-novembre. Son lit se distingue par sa régularité ce qui est un atout pour le développement des activités portuaires. Durant toute l'année le transit maritime est susceptible de ne pas connaître des perturbations régulières sauf pendant les mois d'août, septembre et octobre.

En dehors de cet avantage, il est nécessaire de noter que la Kienké de par sa nature de fleuve d'embouchure, était prédestinée à remplir une fonction portuaire, car elle obéit à un type de site propre à la navigation maritime : l'estuaire. Selon Pierre Célérier “ l'estuaire et plus encore le fleuve offrent un excellent abri ”⁹⁸.

En ce qui concerne la naissance de ce port, il est nécessaire de signaler qu'il n'existe pas une littérature abondante à ce sujet. Mais, ce qu'il faut retenir c'est le fait que tout comme Douala, les populations de la côte kribienne entretenaient déjà des relations commerciales avec les Européens avant le protectorat. Après, l'annexion du territoire, l'on assista à l'intensification, voire au renforcement de cette activité qui, initialement se limitait sur la côte. Dans les années 1890, l'on assista à un déferlement des commerçants allemands, grâce à un arrêté leur autorisant de commercer directement avec les locaux de *l'hinterland*.

De ce fait, il s'en suivit l'installation des factoreries et de vastes plantations. En 1910, le centre commercial de la région de Kribi se situait entre Mpalla⁹⁹ et Londji¹⁰⁰ où étaient installées toutes les maisons commerciales. L'essentiel du trafic à l'exportation était constitué de cacao, palmistes, bois d'ébène débité en morceaux transportables, ivoire. En retour, l'on importait les denrées alimentaires telles que le riz, poisson, viande ; les articles ménagers, les tissus, vins et alcools, etc. L'opération de chalandage était assurée par des embarcations où prenaient place quatre à six rameurs.

⁹⁷ A. Neba, *Géographie moderne de la République du Cameroun*, Philadelphie, Ed. Neba 1987, p. 41.

⁹⁸ Célérier, *Les ports...*, p. 10.

⁹⁹Mpalla appelée communément “ plantation ” était située à 10km de Kribi.

¹⁰⁰Londji était située à 20 km de Kribi.

Cependant, au fil du temps l'on pensa à l'exportation du bois en grumes notamment du bois flottant, peu lourd et pouvant facilement se conserver dans l'eau. Le plan d'eau de la rivière Kienké retient l'attention des Allemands. A partir de ce moment, les bateaux ne remontaient plus à Londji, mais accostaient directement à Kribi ; la liaison navire terre effectuée par pirogues s'établit et s'intensifia, le port est créé dans son site actuel. La Kienké a joué un rôle décisif dans la mise en place du port dans la mesure où, situé à l'origine entre Mpalla et Londji, le port fut transféré à Kribi pour des besoins d'exploitation du bois en grumes dont l'activité était plus rentable. Les colonisateurs pensèrent au bois flotté, peu lourd et pouvant bien se conserver dans l'eau. Selon le rapport de l'ONPC : “ le plan d'eau de la rivière Kienké appelée dans le temps Lohove et les dernières cascades retient l'attention ”¹⁰¹. Dès lors, quels sont les objectifs recherchés au travers de l'implantation du port ? Quelles fonctions doit-il remplir ?

b- Objectifs et fonctions du port

Dans tous les pays du monde, la nécessité de création d'un port est un impératif. Les pays dénués de toute façade maritime comme le Tchad, la RCA, sont confrontés à d'énormes difficultés, car les ports ont un effet catalyseur de par leur importance jouée non seulement dans l'ouverture des peuples aux échanges mondiaux, mais aussi dans la procuration des biens dont les pays nantis de port bénéficient. Quels sont dès lors les objectifs du port ?

Un port est créé dans l'optique de :

- assurer le transit des marchandises en d'autres termes faciliter ou rendre plus accessible l'acheminement des produits vers l'extérieur ;
- permettre l'accostage des navires c'est-à-dire faciliter leur accueil ;
- favoriser l'entretien et la maintenance des installations portuaires, condition du bon fonctionnement de ces infrastructures. Cela dans la mesure où, la vétusté ou l'obsolescence des équipements ainsi que leur négligence sont des entraves pour la rentabilité du port ;
- générer des devises ou des revenus ;

La production des revenus est l'un des buts fondamentaux de mise en place d'un port. Cet objectif n'est atteint que lorsqu'un port est prospère. Un port rentable est une structure qui réalise des performances, qui dégage des revenus suffisants pour couvrir les charges d'exploitation et de fonctionnement, avec la possibilité de réaliser des bénéfices. Ce surplus permet au port de s'autofinancer c'est-à-dire de disposer de ressources permettant de créer d'autres activités, afin de remplir les exigences de la clientèle.

¹⁰¹“ Rapport de l'Office National des Ports du Cameroun ”, 1976, p. 79.

- **contribuer au développement économique**

La finalité de création du port est liée au développement que ce dernier devrait procurer à la Nation¹⁰². Cette prospérité devrait d'abord être perceptible dans la région d'implantation du port, puis s'étendre à l'échelle nationale grâce aux réalisations que sont la construction des routes, des chemins de fer, d'infrastructures sanitaires, scolaires... Quelles en sont les fonctions? Mettre en exergue la fonction d'un port revient à présenter son rôle, ce à quoi il concoure pour la bonne marche des transactions commerciales. De manière générale, les fonctions portuaires suivantes sont dénombrées :

- **La fonction régionale**

Celle-ci dépend des forces de production et des facultés de consommation de l'arrière-pays. Le développement des activités d'un port est étroitement lié à sa ville d'implantation et aux populations riveraines en matière de production, d'une part, dans la mesure où elles conditionnent de près ou de loin ces activités de par leur apport en produits d'exportation. D'autre part, elles sont les réservoirs d'écoulement et de consommation des produits importés. De ce fait, entre le port et sa population locale, il existe une relation d'interdépendance. Nkoti Bohole souligna à cet effet que : "Un port doit son importance aux activités de l'arrière-pays qui sont à la base des importations et des exportations"¹⁰³.

- **La fonction industrielle**

Elle est en relation avec l'esprit d'entreprise de la population de la ville rattachée au port et de son *hinterland* qui exploitent les facilités particulières qu'offre un port pour son développement. Le port est une "fenêtre maritime, car les activités y naissent par effet d'entraînement"¹⁰⁴. C'est dans cette mouvance que l'on observe aux alentours du port l'implantation d'usines qui entretiennent des relations étroites avec celui-ci. Le port dans cette perspective devrait favoriser le fonctionnement des industries, car ces opérateurs économiques vont l'exploiter dans le but d'importer et d'exporter les marchandises.

- **La fonction commerciale**

Celle-ci est fonction du port lui-même, aux avantages de sa situation géographique, à sa bonne organisation et à son outillage. Elle s'inscrit en droite ligne du trafic. Cela revient à stipuler que le port ne peut efficacement remplir sa tâche commerciale que si toutes ces conditions sont réunies, notamment une situation accessible aux usagers ; un outillage adéquat

¹⁰²A. Nguiamba, 59 ans, chef de subdivision de l'ancien port de Kribi, Kribi 17 mars 2018.

¹⁰³M. Nkoti Bohole, "L'extension du port de Douala et l'évolution de son trafic de 1949 à 1955, approche historique", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1986-1987, p. 17.

¹⁰⁴ A. Nguiamba, 59 ans, chef de subdivision de l'ancien port de Kribi, Kribi 17 mars 2018.

adapté aux exigences du temps et à l'esprit déontologique de ses gérants. En définitive, la fonction commerciale “ porte sur le trafic en tant que tel et sur le véritable négoce qui se manifeste souvent par un marché local indépendant de la région ”¹⁰⁵. La présence d'un port donne lieu à une convergence humaine qui favorise la naissance de multiples activités bref est à l'origine d'un “ melting-pot ” économique. Cette diversification de prestations doit être régie dans le but de permettre un développement harmonieux des transactions économiques. Le port est donc considéré comme un “ rendez-vous de différentes administrations ”¹⁰⁶. De ce qui précède, il en ressort que le protectorat allemand était à la lumière de la philosophie de ses initiateurs. Arrivé tardivement dans l'aventure coloniale, le Chancelier Bismarck aurait bien voulu que cette entreprise soit financée par les firmes, mais celles-ci déclinèrent l'offre. Sous la pression d'Adolf Woermann, une administration fut mise en place, avec une économie de traite dont l'objectif était de faire prévaloir les intérêts de la métropole. Pour, ce faire il fallait développer la politique d'import- export et c'est dans ce contexte que naquirent les ports du Cameroun et en l'occurrence les ports de Douala et de Kribi. Ceci étant, quelle fut leur évolution sous le mandat français ?

II- LA GESTION DES PORTS SOUS LE MANDAT FRANÇAIS

Après le déclenchement de la Première Guerre mondiale qui se solda par la victoire des alliés, l'Allemagne perdit toutes ses colonies. Ces dernières sont attribuées dans la plupart des cas à la France et à l'Angleterre. En ce qui concerne le Cameroun, en 1916, il devint un territoire géré par ces deux puissances. Il fallut attendre la fin du conflit pour voir son officialisation comme territoire sous mandat le 22 juillet 1922, coordonné par la Société Des Nations (SDN). Cette dernière plaça le territoire sous l'administration conjointe de la France et de l'Angleterre. Etant donné que, notre sujet à pour éléments centraux les ports de Douala et qui Kribi qui appartenaient à l'administration française, nous n'allons essentiellement nous appesantir que sur le système français.

A- La philosophie coloniale française

En principe, le statut particulier du Cameroun (un protectorat allemand et un territoire sous mandat), le prédisposait à une forme de gestion différente de celle en vigueur dans les colonies. Cette réalité n'était admise que sur le papier, mais dans les faits, le Cameroun a été

¹⁰⁵ P. Célérier, *Les ports...*, p. 17.

¹⁰⁶ Misse Misse, “ Douala Bonabéri un port saturé : rôle de Douala dans l'économie camerounaise”, Mémoire réalisé en vue de l'obtention du Diplôme supérieur de journalisme, ESIJY, Université de Yaoundé, octobre 1975, p. 7.

administré comme une simple colonie. Par conséquent, malgré son statut de territoire sous mandat, la France va administrer le Cameroun comme ses autres colonies c'est-à-dire sous une administration directe, avec la pratique du code de l'indigénat, sous une économie de traite respectant le système de pacte colonial.

1- L'administration coloniale française

La France administra le Cameroun comme le reste de ses colonies notamment sous une administration directe marquée par la subordination des chefs traditionnels et par la pratique du code de l'indigénat. Dès lors, que peut-on dire du système d'administration de la France ?

De prime à bord, il est important de rappeler qu'au début du 20^e siècle, l'Afrique est entièrement placée sous la domination européenne, exceptés l'Éthiopie et le Libéria. Pour les besoins de l'exploitation coloniale, les métropoles mettent en place de nouvelles structures coloniales.

Le système colonial est l'ensemble des formes d'administration et de gestion des colonies. Il est soutenu par les idées, les conceptions et les représentations que chaque puissance coloniale se fait de la colonisation¹⁰⁷. C'est la conception et le système d'idées que l'Etat français a dans sa volonté de promouvoir et de réaliser les projets de la France pour ses colonies. Les français ont, en effet, une idéologie propre et qui partait de l'idée selon laquelle le modèle français et la civilisation qu'ils véhiculent sont les meilleurs et que les autres peuples doivent être façonnés, c'est-à-dire assimilés suivant ce modèle. Jules Ferry disait dans un discours devant la chambre de commerce en 1885 que la colonisation avait un côté humanitaire, car les peuples colonisés étaient de races inférieures, sans civilisation et de cultures barbares. Selon lui, l'État français et le peuple doivent se faire un devoir de les civiliser, c'est-à-dire de leur inculquer les valeurs culturelles françaises¹⁰⁸.

Selon Jules Ferry, du point de vue économique, la forme première de la colonie, c'est celle qui offre un asile et du travail au surplus de population des pays pauvres ou de ceux qui renferment une population exubérante. Il y a une autre forme de colonisation : les colonies sont pour les pays riches, un placement de capitaux des plus avantageux. Ce dernier estimait que, la création d'une colonie c'est la création de débouchés. La France était donc préoccupée par l'assimilation des peuples colonisés et surtout par l'occupation de nombreux territoires et la

¹⁰⁷<https://www.superprof.fr/ressources/langues/francais/autres-niveaux-fr1/tout-niveau-fr1/causes-consequences-population.html>, consulté le 30 septembre 2020.

¹⁰⁸ En dehors de cette mission de civilisation il y a la mission d'évangélisation car depuis l'appel du prêtre Jean, les Français se sont donnés pour mission d'arrêter l'expansion de l'Islam et parallèlement de répandre le Christianisme. La France ne visait cependant pas seulement ces objectifs elle avait aussi des options mercantiles et de peuplement.

création d'un grand empire français avec les avantages économiques politiques et militaires quelle pouvait en tirer. Elle se devait par conséquent d'organiser et d'orienter l'administration de ses colonies¹⁰⁹.

Le système français est fondé sur l'administration directe et sur l'assimilation culturelle des populations aux valeurs de civilisations européennes, à travers l'école coloniale laïque proposée par Jules Ferry au 20^e siècle. Cependant, l'application de ce système subissait des variances en fonction de leurs différentes natures : colonie, protectorat ou colonie de peuplement.

En ce qui concerne les colonies, elles sont sous le commandement du ministère des colonies créées en 1894. Elles sont gérées sur la base de l'administration directe. Les colonies d'Afrique noire sont divisées en trois fédérations : AOF (1895), Madagascar (1897) et AEF (1910). Chaque fédération est dirigée par un gouverneur général qui a sous son autorité des gouverneurs territoriaux qui contrôlent à leur tour des commandants de cercle, des chefs de subdivision, des chefs de canton et des chefs de villages. Les habitants des colonies de l'administration directe étaient des "sujets français" soumis au code de l'indigénat, sauf les natifs des quatre communes (Saint-Louis, Gorée, Rufisque, Dakar) assimilés à des "citoyens français". Il faut souligner que, malgré son statut spécial, le Cameroun fut géré comme une colonie.

Pour ce qui est des protectorats, ils s'agissaient des territoires du Maroc et de la Tunisie qui dépendaient du ministère des affaires étrangères de la France. Dans ces territoires les résidents généraux français contrôlaient les gouvernements locaux. C'est le système de l'association.

Quant aux colonies de peuplement, ce sont les Territoires d'outre-mer (TOM) comme l'Algérie considérés comme partie intégrante du territoire français et dépendant du ministère de l'intérieur représenté par un gouverneur et un préfet qui administre directement le territoire¹¹⁰.

Dans l'optique de mieux asseoir sa suprématie, la France institua le code de l'indigénat. Il fut adopté le 28 juin 1881. Puis, c'est en 1887 que le gouvernement français l'imposa à l'ensemble de ses colonies. Selon la France, il s'agissait d'un ensemble de mesures discrétionnaires destinées à faire régner le "bon ordre colonial". Il était basé sur l'institutionnalisation de l'inégalité et de la justice. En général, il assujettissait les autochtones

¹⁰⁹<https://www.superprof.fr/ressources/langues/francais/autres-niveaux-fr1/tout-niveau-fr1/causes-consequences-population.html>, consulté le 30 septembre 2020.

¹¹⁰<https://www.superprof.fr/ressources/langues/francais/autres-niveaux-fr1/tout-niveau-fr1/causes-consequences-population.html>, consulté le 30 septembre 2020.

et les travailleurs immigrés aux travaux forcés, à l'interdiction de circuler la nuit, aux réquisitions, aux impôts de capitation, etc¹¹¹. Ce code fut sans cesse modifié dans l'optique de mieux adapter les intérêts des colons au contexte et aux réalités du pays¹¹².

Le Code de l'indigénat distinguait deux catégories de citoyens : les citoyens français (de souche métropolitaine) et les sujets français, c'est-à-dire les Africains noirs, les Malgaches, les Algériens, les Antillais, les Mélanésiens, etc., ainsi que les travailleurs immigrés. Les sujets français, soumis au Code de l'indigénat étaient privés de la majeure partie de leur liberté et de leurs droits politiques ; ils ne conservaient au plan civil que leur statut personnel, d'origine religieuse ou coutumière. Pour faciliter l'administration des colonies, la France travailla en étroite collaboration avec les chefs traditionnels.

Il est indispensable de notifier que lorsque la France prend possession de ses colonies, elle y trouva des sociétés bien organisées et à la tête desquelles trônaient des rois, des chefs traditionnels. Après l'occupation des différents territoires, les chefs rebelles furent remplacés par des dirigeants dociles et alliés à la cause française¹¹³. La chefferie traditionnelle fut dès lors considérée comme un bras séculier de l'administration coloniale et les chefs comme des auxiliaires de l'administration. Les chefs étaient chargés du maintien de l'ordre, de la collecte des impôts, de la mobilisation des populations en vue des travaux d'ordre général.

Aux yeux de l'administration française, la chefferie représentait un atout stratégique. En effet, la population relativement importante ne pouvait pas être contrôlée par l'effectif réduit de la nouvelle administration. C'est pourquoi le choix de prendre comme collaborateurs les chefs traditionnels permettait à l'administrateur d'enregistrer une importante économie financière. L'entretien de ce personnel était peu coûteux contrairement à une élite française difficile à prendre en charge si elle était déplacée depuis la métropole¹¹⁴. L'avantage de l'emploi des chefs résidait aussi dans l'assurance d'efficacité pour garantir leur statut. En cas de difficulté, le poids de leur responsabilité, leur rang social et leur influence les empêchaient de s'évanouir dans la nature¹¹⁵.

¹¹¹http://www.axl.cefan.ulaval.ca/afrique/indigenat_code.htm, consulté le 30 septembre 2020.

¹¹²*Ibid.*

¹¹³Concernant le choix des collaborateurs de l'administration coloniale, il relevait du discrétionnaire et variait en fonction du bon vouloir des différents administrateurs français. L'essentiel étant de mettre en place des fidèles collaborateurs de l'administration coloniale française.

¹¹⁴Pour beaucoup d'observateurs de l'époque, les chefs traditionnels étaient la solution à l'insuffisance des cadres européens envoyés depuis la métropole. En effet, faute de disposer du personnel, des moyens financiers et techniques et des forces de pression suffisantes, les métropoles eurent d'abord pour souci de faire passer leur desiderata au travers d'alliés politiques bien choisis et bien éduqués. Ce fut ce qu'on appela la politique indigène, chargée en dernière analyse, de sélectionner des chefs soumis, susceptibles d'opérer la reconversion des mentalités.

¹¹⁵Les ressources financières non négligeables à cette époque qu'ils tiraient de leur collaboration, étaient de nature à conforter la plupart des chefs sur le bien-fondé de leur appui.

Pour la majorité des chefs traditionnels, collaborer aux côtés de l'homme blanc était un immense privilège. Le contact et les échanges avec l'administrateur étaient des occasions rares, une opportunité qui n'était pas accordée à un Africain ordinaire. C'est ainsi qu'il était important pour les chefs de maintenir ce prestige et surtout d'être vus aux yeux de leur population comme privilégiés et comme collaborateur indispensable par l'administration coloniale.

Tout compte fait, les chefs traditionnels avaient acquis une certaine importance aux yeux des colons et de la métropole. Ils n'étaient plus de simples interlocuteurs passifs des colons. Devant les différentes marques de considérations de l'administration, ils pensèrent qu'ils avaient un rôle à jouer du fait que leur place était garantie officiellement. La chefferie traditionnelle se caractérisait par sa présence honorifique aux manifestations organisées par l'administration.

2- Le système économique

Les rouages de cette économie ne sont pas différents de ceux pratiqués sous le protectorat. Cette économie du Cameroun sous mandat était une économie de traite¹¹⁶ véhiculant l'idéologie du pacte colonial. Que ce soit la pratique du commerce, des cultures de rente, du système fiscal, la finalité concourait à la réalisation du pacte colonial, c'est-à-dire à l'enrichissement exagéré ou illicite de la métropole et à l'appauvrissement des colonies. Autrement dit :

Le colonialisme a confiné les colonies africaines dans la production de matières premières destinées à l'exportation et leur a imposé en contrepartie de dépendre des pays capitalistes développés pour tout ce qui concernait les produits manufacturés et la technologie... Tout cela montre bien que la colonisation, au lieu de promouvoir le développement, comme on le croyait, a surtout engendré la dépendance, le déséquilibre et le sous-développement.¹¹⁷

Il faut souligner que cette période (mandat) fut ponctuée par une situation économique qui va en amont ralentir ces ardeurs, mais en aval écrouler les Cameroun qui vont en pâtir. Les colons trouvèrent des moyens de compensation auprès des colonies. Comme faits économiques nous avons la dépression de 1920-1921¹¹⁸, puis la grande crise 1929-1933 et enfin la récession de 1938¹¹⁹. Mais, le fait économique majeur fut incontestablement la crise de 1929 aux

¹¹⁶ Économie de traite est un système économique dans lequel les produits manufacturés importés étaient directement échangés contre des cultures non transformées ou matières premières. Cf. UNESCO, p.257.

¹¹⁷ UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique : l'Afrique sous domination coloniale 1880-1935*, Paris, Présence Africaine, 1989, pp.260-261.

¹¹⁸ La Première Guerre mondiale déclencha en dépit de la crise brève, mais violente des années 1921-1922, un "boom" colonial sans précédent qui reflétait la prospérité métropolitaine des années 1920.

¹¹⁹ UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique...*, p.262.

conséquences économiques importantes. Cette économie est essentiellement axée sur les cultures de rente, le commerce et le système fiscal.

a- Les cultures de rente

Comme mentionné plus haut, l'introduction des cultures de rente¹²⁰ est une nouveauté propre à la colonisation, car autrefois seule la pratique des cultures vivrières prédominait. Il est nécessaire de souligner qu'étant donné le fait que, cette pratique était déjà l'apanage des Allemands, les français vont juste œuvrer dans la continuité donc nous n'allons plus nous étendre là-dessus.

À côté du secteur traditionnel, existe désormais un secteur agricole moderne caractérisé par l'introduction des plantes industrielles comme le cacao, le café, le coton, l'hévéa, le thé, la banane douce, tabac, l'arachide,¹²¹ etc. Ce qui faisait la spécificité de ce secteur ce n'est pas uniquement la nouveauté des plantes cultivés, c'est surtout le fait qu'elles sont destinées presque exclusivement à l'exportation et doivent pour la plupart d'entre elles faire l'objet d'une transformation en Europe, avant d'être vendues, c'est ce qui justifie l'appellation de plantes industrielles''¹²².

Le secteur traditionnel était exclusivement pratiqué par les Camerounaises. Alors que le secteur agricole moderne fut l'apanage des Camerounais d'une part, des Européens d'autre part. Certaines plantes étaient uniquement cultivées par les Camerounais à savoir le cacao, le coton et les arachides, mais les sociétés européennes intervenaient pour la collecte, le transport et le conditionnement. D'autres étaient à la fois cultivées par les Européens et les Camerounais ; c'est le cas de la canne à sucre, du palmier à huile, du tabac, du café, du caoutchouc, d'autres oléagineux et de fruits tropicaux. En fait, les colons ne travaillaient pas dans les plantations, ils veillaient au suivi et à l'encadrement.

Les plantations destinées aux cultures vivrières, sauf exception étaient de petites dimensions comprises entre 1 à 4 ha, dans la mesure où les Africains ne disposaient pas d'assez de moyens pour l'entretien de vastes plantations. La main-d'œuvre était familiale (femmes et

¹²⁰Selon Philippe Hugon, la rente est l'obtention de revenus sans contribution à la production de biens et de services supplémentaires. Ce terme est utilisé pour caractériser une économie pouvant se reproduire sans accumulation. La rente est prélevée sur les produits du sol ou du sous-sol (rente agricole, minière et pétrolière). Cf. P. Hugon, *L'économie de l'Afrique*, Paris, La Découverte, 1993, p.7.

¹²¹Il faut souligner que tous ces produits ont des origines diverses. Ainsi, les produits tels que la canne à sucre, le coton, la banane, le café arabica furent introduit par les Arabes. Le cacao, l'hévéa, l'arachide, le tabac, etc. furent apportés par les négriers européens. À ces produits, il existe ceux dont les origines restent inconnues comme la banane plantain. Enfin, la dernière variété est celle des produits qui existaient à l'état naturel et inconnu en Afrique comme le café robusta.

¹²²E. Kwayeb, *Problématique de la production et du marché intérieur dans les États de l'Afrique noire*, Québec, Éditions du Méridien, 1994, p.88.

enfants) donc de très faible rendement. Les plantations européennes en revanche, s'étendaient sur des centaines d'hectares, avec une main-d'œuvre très importante, constituée de cadres européens et des ouvriers Camerounais. Les méthodes de culture et surtout l'usage des engrais permettaient l'obtention d'une production très élevée destinée au commerce.

Au Cameroun, la culture du cacao (qui en était la principale) qui jusqu'en 1905 était la plus pratiquée par les grandes plantations européennes, devint aussi l'apanage des paysans surtout dans les régions d'Ébolowa et du Mungo¹²³. Cette culture se développa de plus en plus après 1918, pour devenir presque une exclusivité locale, "surtout lorsque la crise de 1929 fit abandonner cette culture à de nombreux planteurs européens"¹²⁴. Ainsi, en 1935, la production des Camerounais atteignit 21.400 tonnes, soit 8.500 tonnes pour la région du Ntem (Sud), 4.500 tonnes pour le Nyong et la Sanaga et 4.200 tonnes pour la sphère du Mungo. En 1938, les exportations étaient de 31.000 tonnes, la plus grande quantité ayant été attribué à la région du Ntem.

b- Le commerce

La situation commerciale sous le mandat est presque similaire à celle du protectorat d'une part à cause de la place importante qu'elle jouait dans l'économie, d'autre part parce qu'elle était toujours contrôlée par les grandes Compagnies. Conformément au pacte colonial, la France obligeait les colonies à acheter et à vendre sur les marchés français. En revanche, elle commerçait et échangeait avec qui elle voulait en fonction de la nature des prix.

Sous la domination française, plusieurs compagnies françaises vont connaître une activité prospère, mais seules deux d'entre-elles vont retenir notre attention. Il s'agit de la Compagnie française de l'Afrique occidentale (CFAO) et de la Société commerciale ouest africaine (SCOA). La CFAO fut créée en 1887 par les Français Julien Le Cesne et Frédéric Bohn. Frédéric Bohn assurait la direction de la CFAO à Marseille et Le Cesne à Paris¹²⁵. Créée en 1906¹²⁶, les établissements Ryff et Roth deviennent Société commerciale ouest-africaine (SCOA) en 1907¹²⁷.

À cette période, leur activité reposait essentiellement sur l'export -import. C'est avec le temps qu'elles vont se diversifier et s'étendre à d'autres domaines. Il faut souligner que toutes ces compagnies n'avaient que des succursales en Afrique, en général, et au Cameroun, en

¹²³ H. Labouret, *Le Cameroun, Paris, Hartmann, 1937, p.10.*

¹²⁴ S. Canale, *Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945, Paris, Éditions Sociales, 1962, p. 283.*

¹²⁵ Canale, *Afrique noire..., p.215.*

¹²⁶ Etounga Manguéle, *Cent ans..., p. 89.*

¹²⁷ Canale, *Afrique noire..., p. 214.*

particulier, les sociétés mères étant basées en France. Ces firmes détenaient le monopole commercial des produits de gros et de détail, celui de l'achat et de l'exportation des produits de base. Ce monopole s'étendait même sur les prix à pratiquer sur les marchés. Elles contrôlaient les banques, les transports et étendirent leur influence partout. En 1927, la SCOA disposait de 21 succursales et de 122 points de vente¹²⁸. A la même période, "la CFAO qui disposait de 33 succursales et de 145 points de vente, réalisait 90 % des bénéfices ... La quasi-totalité de ces bénéfices étaient bien sûr rapatriés sans aucun impôt, ni taxe locale"¹²⁹.

c- Le système fiscal

Un autre élément fondamental du système économique français résidait dans la fiscalité. En vertu de l'article 33 de la loi française de finances du 13 avril 1900¹³⁰, les colonies devaient s'autofinancer, il était par conséquent impératif pour l'administration coloniale de trouver les ressources ou fonds pour y parvenir. C'est dans ce contexte que ce système joua un rôle déterminant. Dès lors, quelles en étaient les principales sources de provenance ? Dans l'ensemble, il existait deux sources principales à la base de ces ressources budgétaires : les douanes et la capitation (impôt personnel).

Les ressources douanières étaient constituées des droits d'entrée et de sortie par référence aux opérations d'importation et d'exportation. A côté de ces droits, les impôts indirects fournissaient environ le 1/4 des recettes, le reste découlait des impôts directs que sont les patentes, les licences, impôts sur le revenu, taxe sur le chiffre d'affaire¹³¹.

La capitation, constituait la ressource quasi exclusive des colonies. Elle était un moyen répressif qui obligeait les populations à pratiquer les cultures d'exportation ou de rente. Mais, la période de crise avait des répercussions désastreuses sur les populations qui en subissaient les contrecoups, car ce "système fiscal fait donc peser sur la masse des populations et surtout sur la masse la plus pauvre, les charges budgétaires"¹³². La capitation ou impôt par tête était fixé suivant un taux uniforme sans tenir compte des revenus personnels. Elle concernait tous

¹²⁸ Canale, *Afrique noire...*, p. 214.

¹²⁹ Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p. 90.

¹³⁰ Il s'agit là du régime de l'autonomie financière selon lequel, les colonies doivent couvrir par leurs propres ressources toutes leurs dépenses, toutes les dépenses de la gendarmerie sont supportées par les budgets des colonies. L'armée ne dépend pas de ce budget local, mais les charges de son entretien dans les colonies sont supportées par ces dernières. Toutefois, cette loi prévoit des subventions, mais ne seront jamais mises en valeur en AOF et dans les territoires sous mandat, sauf en AEF où des subventions de près de 32 millions ont été concédées entre 1920 et 1924.

¹³¹ Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p. 90.

¹³² Canale, *Afrique noire...*, p.437.

les adultes, sans distinction de sexe, exception faite pour les mères des familles nombreuses. Le taux variait en fonction des colonies et à l'intérieur, suivant les régions.

Entre 1926 et 1927, le taux de la capitation oscillait entre 2 et 17 Francs selon les circonscriptions¹³³. Il est à déplorer le fait que seuls les paysans subissaient les affres de ce système¹³⁴. Les impôts sur les sociétés qui devaient revenir aux colonies étaient plutôt perçus par la métropole du fait que ces dernières avaient leur siège en France.

Dans l'ensemble, ce système a largement contribué à la dépendance et à la paupérisation des Camerounais. De ce fait, "en dépouillant les populations de leurs réserves et en les empêchant d'en accumuler, il les oblige à se livrer aux cultures d'exportation et à travailler comme manœuvres pour le plus grand bénéfice des entreprises coloniales"¹³⁵. L'une des priorités ou point d'honneur était mise sur l'équipement, car l'ensemble des ressources collectées (impôts) et les matières de base (agricole) produites devaient permettre la création d'infrastructures et leur écoulement, car avant tout "coloniser, c'est transporter"¹³⁶.

Les ports, les chemins de fer et les pistes constituaient les moyens de fonctionnement du pacte colonial et du commerce de traite. Ils sont à l'image de la médiocrité du commerce de traite, qui malgré ses marges bénéficiaires élevées se contentait d'un développement infrastructurel approximatif¹³⁷.

S'agissant des chemins de fer, leur objectif est clairement défini par le ministre français des colonies Albert Sarraut qui disait que : "les voies ferrées doivent avoir pour objet d'amener vers les ports maritimes et de recevoir d'eux tout le trafic"¹³⁸. Au Cameroun, la voie ferrée du Nord (Bonabéri-Nkongsamba), achevée en 1911 par les Allemands resta inchangée. La ligne du Sud (Douala-Yaoundé) quant-à elle, stoppée à Eséka, fut prolongée jusqu'à Yaoundé (capitale politique du territoire) de 1922 à 1927. L'embranchement d'Otéélé-Mbalmayo, long de 60 centimètres lui fut adjoint, dans l'optique de faciliter l'évacuation du cacao. Cette réalisation fut la participation locale qui s'élevait à près de 50 millions.

Quant aux routes et fleuves, l'arrivée de l'automobile entraîna l'aménagement des pistes entre 1920 et 1930. Cette présence de l'automobile n'a pas changé grand-chose aux souffrances des Camerounais, car non seulement le portage "administratif" était d'actualité dans les zones

¹³³ Canale, *Afrique noire...*, p. 214.

¹³⁴ Les Européens qui n'étaient pas soumis à la capitation bénéficiaient plutôt d'un régime beaucoup plus avantageux qu'en France.

¹³⁵ Canale, *Afrique noire...*, p.441.

¹³⁶ P. Hugon, *L'économie de l'Afrique*, Paris, La Découverte, 1993, p.12.

¹³⁷ C'était juste une stratégie économique, car il n'était pas question pour les Européens de développer les colonies, de peur qu'elles ne deviennent des potentiels concurrents pour la Métropole.

¹³⁸ A. Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923, p.373, cité par Canale, *Afrique noire...*, p. 259.

dépourvues de pistes, mais aussi accentua le développement des corvées pour la construction des routes et l'aménagement des pistes. Le Cameroun qui n'avait que 40 km de routes en 1914, en plus des 300 km de piste aménagée du tronçon Kribi-Yaoundé, disposait en 1936 de 4.000 km de piste dont 2.400 km praticables en saison de pluies¹³⁹. Dès lors, quelle est l'évolution infrastructurelle du port de Douala ?

B- Évolution infrastructurelle du port de Douala

Contraints de quitter le Cameroun en 1916, les Allemands obstruèrent l'accès au chenal du port en coulant plusieurs petits navires. Douala passa sous le régime français le 1^{er} avril 1916¹⁴⁰. Le matériel portuaire récupéré par la France se réduisait à deux chaloupes fonctionnelles. Contrairement aux Allemands qui projetaient de faire du port de Douala un grand port d'Afrique¹⁴¹, aux yeux des français ce port n'occupait qu'une position quelconque au sein de son vaste empire. Avant l'officialisation du Cameroun comme territoire sous mandat de la France, aucun aménagement n'a été réalisé au port de Douala. Ce n'est qu'à partir de 1922 que des études furent menées dans l'optique de porter le trafic à 150.000 tonnes par an ; cela supposait qu'il fallait construire un vaste quai d'accostage pouvant abriter simultanément quatre cargos ou navires de marchandises.

Les travaux commencèrent entre 1926 et 1927, au projet allemand d'un " port au bout du rail, on avait préféré des entrepôts au bout du rail et rapprochés des points d'accostage des chalands, avec un quai en palplanches devant ces mêmes entrepôts"¹⁴². En 1931, le port de Douala disposait de 564 m de quai en eau profonde (pour remplacer l'ancien *Wharf* " du gouverneur") facilitant l'accostage simultané de quatre cargos ; dix hectares de terre-pleins¹⁴³ furent aménagés et équipés de grues à vapeur. Plusieurs magasins furent construits à partir de 1928 et s'achevèrent en 1938 ; le boulevard maritime avait une longueur de 1500 m.

¹³⁹ Essentiellement les deux axes Douala-Yaoundé et Douala-Fort Lamy.

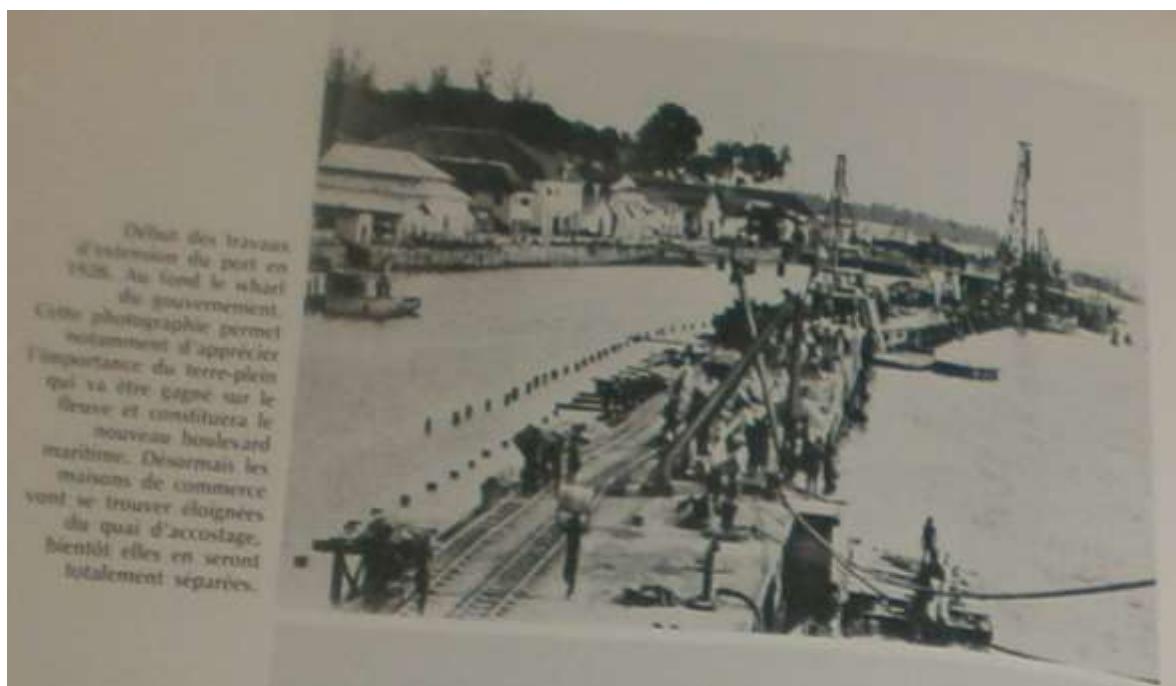
¹⁴⁰ G. Mainet, *Douala : croissance et servitude*, Paris, L'Harmattan, 1985, p.98.

¹⁴¹ Le projet allemand validé en 1914 prévoyait la construction d'un grand réseau ferroviaire, avec Douala comme ligne principale, devant assurer la desserte du trafic de l'AEF et du Congo belge...

¹⁴² P. Darnault, *Équipement du Cameroun. Le port de Douala. La technique moderne*, Paris, Dunod, tome VI, N°3, 1951, p.22.

¹⁴³ Terre-plein c'est un terrassement qui soutient une plate-forme de terrain rapporté.

Photo 7: Début des travaux d'extension du port de Douala en 1928



Source : Soullillou, *Douala*, p.70.

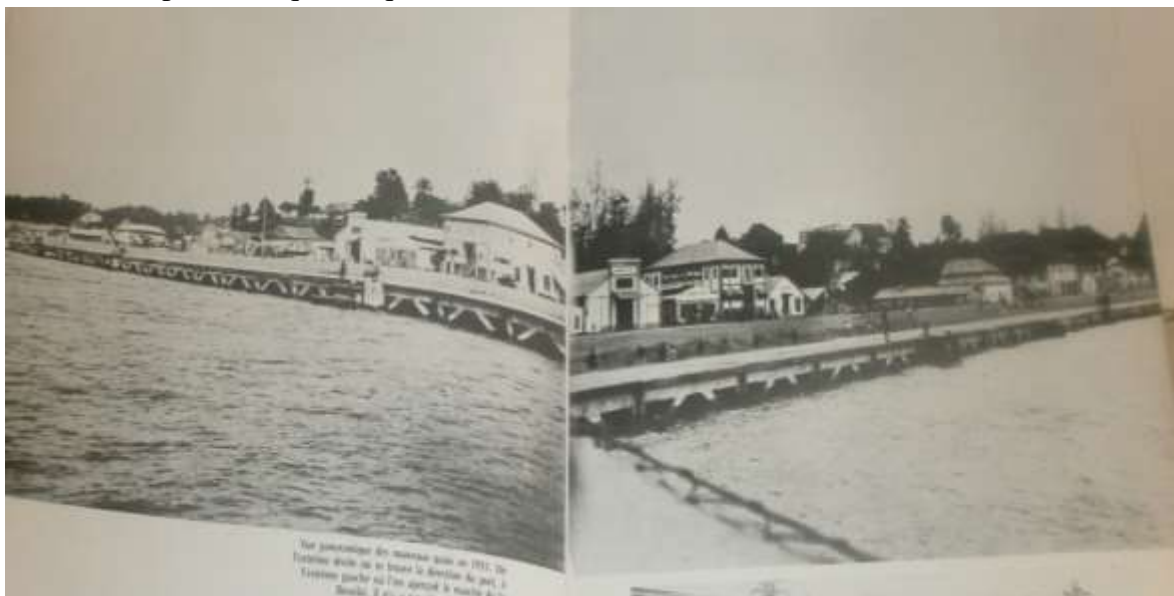
Il est important de mentionner que la crise économique de 1929, qui eut ses conséquences au Cameroun à partir de 1931, freina aussi bien les réalisations projetées que les activités commerciales. Par exemple, le tonnage manipulé par jour passa de 1000 tonnes à environ 200, voire 250 tonnes par jour¹⁴⁴. Cette crise ne stoppa pas l'afflux de population ou l'exode rural : “ il importe de se rendre compte qu'un grand port comme Douala est le refuge de tous les aventuriers du territoire qui ont voulu échapper à la discipline et aux travaux du village pour venir goûter des plaisirs faciles”¹⁴⁵.

Il en ressort que le mandat français a été une période jalonnée d'incertitude du lendemain de la crise de 1929. Ces deux faits ont eu des conséquences déplorables sur le développement infrastructurel des ports en général et du port de Douala en particulier. Ce n'est que sous la tutelle que la configuration de ce port va changer notamment avec les différents plans quadriennaux lancés par la France.

¹⁴⁴ Mainet, *Douala : croissance...*, p.102.

¹⁴⁵ Soullillou, *Douala : un siècle...*, p.66.

Photo 8: Vue panoramique du quai en 1931



Source: Soullillou, *Douala*, p.72.

Qu'en est-il du port de Kribi ?

C- Évolution infrastructurale du port de Kribi

Lorsque la France prend partiellement possession du Cameroun en 1916, elle considère l'équipement des ports comme une nécessité pour l'exploitation des matières premières. En 1918, le port ne disposait que d'un équipement relativement rudimentaire composé d'un quai en maçonnerie de 120 m et d'un wharf en bois permettant l'accostage, le chargement et le déchargement des chalands¹⁴⁶. De 1919 à 1922, aucun aménagement de la part de la France n'est enregistré. Ceci se justifierait par le contexte international qui prévalait, notamment l'attente de l'officialisation du Cameroun comme territoire sous mandat français, officialisation qui survient en 1922.

De 1922 à 1937, “ les dotations en équipement du port de Kribi furent à la mesure du délaissement de ce port par l'autorité coloniale mandataire ”¹⁴⁷. Il faut noter que le délaissement dont il est question ici n'est qu'une continuation de celui observé sous le protectorat, orchestré par la construction des voies ferrées en direction de Douala. “ Douala et Bonabéri sont chacun à la tête de ligne d'un important réseau de routes et de voies ferrées desservant l'intérieur du Pays ”¹⁴⁸. En plus de cela, le port de Douala avait une particularité très significative : “ Douala

¹⁴⁶Ondoa Biyo'o, “ Monographie d'une ville du Sud Cameroun : Kribi des origines à 1960”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1987-1988, p.82.

¹⁴⁷ B. L. Tchoumkeu, “ L'économie du Cameroun français à la lumière des transports maritimes de 1922 à 1937”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1994, p. 42.

¹⁴⁸ A. Soucadeau, L. P. Aujoulat, *Le Cameroun*, Paris, S/D, p. 35.

est un des rares ports naturels n'exigeant pas d'aménagement coûteux pour jouer utilement un rôle économique important''¹⁴⁹.

Le port de Douala bénéficia de toutes les faveurs de la part de l'administration coloniale, Car ne nécessitait pas de gros travaux d'aménagement pour avoir un rendement économique considérable. En outre, pour la France cet atout lui était favorable dans la mesure où, il était question pour elle d'exploiter au maximum tout en limitant au minimum les dépenses en investissement. Mais, le contexte de crise économique qui frappa le Cameroun à partir de 1931 vint ralentir les ardeurs ou projets de la France à l'égard de ce port.

En 1930, malgré son trafic et son rôle de desserte considérables, le port de Kribi en matière d'équipement garda la configuration de la période coloniale allemande caractérisée par une absence notoire de tout outillage ; pas de chaloupes, encore moins de grues. Le transport des marchandises se faisait au moyen de pirogues à pagaies.

En 1931, un projet d'équipement du port de Kribi avait été formulé, notamment en ce qui concernait la réfection d'un pont de 130 mètres sur la Kienké, ainsi que la construction des môles pour un coût global de 1.5000.000 Francs. Du fait de la crise ambiante qui prévalait, le sénat français dû rejeter ce projet¹⁵⁰.

En 1933, l'on note la construction de deux magasins destinés à l'entrepôt des marchandises, leur étroitesse ne laissait guère une marge de sécurité des biens fiable¹⁵¹. Au cours du 4^e trimestre 1934, d'importantes réparations ont été effectuées au phare de Kribi dont l'escalier métallique était en très mauvais état. L'on assista aussi au renforcement du châssis de la grue. En 1935, la chambre de commerce de Kribi vota en faveur de la construction d'un hangar dont l'effectivité des travaux devait prendre corps le mois suivant ledit vote.

En 1937, des travaux d'amélioration du port de Kribi sont lancés. Il était question d'aménager le mur du quai plein d'environ 140 mètres, ainsi que de celui de 40 mètres en aval du port¹⁵². Au terme de cette analyse, il ressort que durant la période de notre étude, notamment sous le protectorat et le mandat, les ports de Kribi et de Douala n'ont pas connu un développement infrastructurel notoire. La preuve en est que de la période du protectorat allemand à 1930, l'équipement du port de Kribi par exemple est resté presque le même. Par la suite, l'on assista çà et là à des projets manqués et les quelques aménagements effectués

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ “Rapport annuel du gouvernement français à l'assemblée générale de la SDN”, 1931. Il est nécessaire de noter à cet effet que, la crise économique qui frappa le monde en 1929, eut véritablement son impact en Afrique deux ans plus tard c'est-à-dire à partir de 1931. C'est ce qui justifie donc l'abandon de ce projet.

¹⁵¹ Tchoumkeu, “ L'économie du Cameroun ...”, p. 43.

¹⁵² ANY, AC 3253, région de Kribi, carte, devis estimatif et note pour les travaux d'amélioration du port de Kribi, 1937.

montrèrent leurs limites de par leur mauvaise qualité. En outre, la crise de 1929 va véritablement empirer cette situation.

De ce fait, le délaissement et la négligence de l'infrastructure de ces ports sous le protectorat pourrait se justifier par “ la politique de l'engagement minimum ”¹⁵³ prônée par le Chancelier Bismarck¹⁵⁴. Sous le mandat français en revanche, l'explication plausible était l'incertitude des lendemains qui planait dans l'esprit des français concernant la prise et la conquête effective du Cameroun. G. Mainet écrit à ce propos : “ aucune infrastructure définitive n'avait été entreprise avant la Deuxième Guerre mondiale. Cet état de fait était lié essentiellement à l'incertitude sur le sort du territoire, d'où un état d'esprit de circonspection ”¹⁵⁵... Dans l'optique de mieux gérer le secteur portuaire, l'administration coloniale française l'organisa en créa à travers le temps différents organes de gestion. Cette politique va se poursuivre même après les indépendances. Ceci dans le but de rendre ce secteur rentable et très dynamique.

III. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS PORTUAIRES DE DOUALA ET DE KRIBI

Le fonctionnement du secteur portuaire mis en place est l'aboutissement d'un long processus. Celui-ci fut marqué par les étapes, au cours desquelles des structures ou des formes d'administration et de décrets plus ou moins élaborés se sont succédés en évoluant, afin de s'adapter à chaque fois aux impératifs du moment. De la période coloniale à celle postcoloniale, la gestion des ports du Cameroun a été confiée à plusieurs organes.

A- Organes de réglementation de l'activité portuaire sous administration française

Deux institutions ont marqué la période française. Il s'agit du service des ports de Douala et celui des ports et voies navigables du Cameroun.

1- Le service des ports de Douala

Créé par décret du 2 mars 1951 fixant la nouvelle organisation et fonctionnement des ports, ce service n'était constitué que des ports de Kribi et de Douala¹⁵⁶. Ce décret survint à la

¹⁵³ E. F Etoga, *Sur les chemins du développement, essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPER, 1971, p. 179.

¹⁵⁴ La politique allemande en matière de colonisation a varié à diverses reprises de 1884-1914. Cette absence de continuité était liée à l'attitude des chefs de gouvernement successifs vis-à-vis de ce qui n'était perçue pour certains que comme une folle aventure. Ainsi, sous Bismarck la politique allemande avait une orientation mercantiliste. Cf les étapes du protectorat allemand.

¹⁵⁵ G. Mainet, *Le port de Douala, croissance et développement au Cameroun*, Yaoundé, CLÉ, février 1976, p.37.

¹⁵⁶ ANY, Arrêté N°1064 fixant la nouvelle organisation administrative et fonctionnement des ports de Douala et Kribi, 2 mars 1951.

suite de l'intégration du port de Kribi dans les services du port de Douala. Ceci dans l'optique de donner une nouvelle configuration à ces ports. Ainsi, il était composé d'une direction, du conseil supérieur et du comité permanent.

a- Le directeur

Selon l'article 1, il est créé un service spécial de la direction des travaux publics et des transports dénommé " service des ports de Douala " ¹⁵⁷. Ce service est placé sous l'autorité d'un ingénieur des travaux publics qui prend le titre de directeur. Les articles 7 et 8 définissent les attributions générales et les dispositions financières dudit directeur. Selon l'article 7, le directeur des ports était nommé par arrêté du haut- commissaire sur proposition du directeur des travaux publics. Il est l'agent d'exécution du conseil supérieur des ports et du comité permanent. Quant à l'article 8, le directeur est ordonnateur du budget d'exploitation des ports ; il engage toutes les dépenses liées aux services et a délégation pour approuver les projets, mémoires, devis, plans, cahiers de charges des marchés si la dépense est inférieure à 2 millions de FCFA, au-delà il doit se référer à l'avis du comité permanent et du conseil supérieur ¹⁵⁸.

b- Le conseil supérieur et le comité

Pour des soucis de transparence et de saine gestion, le directeur travaille en collaboration avec d'autres organes que sont le conseil supérieur et le comité. Le conseil supérieur est constitué d'environ seize représentants. Il ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins des membres en exercice assiste. Les décisions sont prises à la majorité. Le mandat de ses membres est de 3 ans. Les attributions du conseil supérieur sont définies par l'article 4:

- il arrête les projets d'établissement ou de modification des tarifs, des taxes ou des redevances perçues pour l'exploitation des ports ;
- il étudie et présente chaque année le projet de budget des ports ;
- le conseil supérieur est obligatoirement consulté sur ce qui concerne les travaux neufs et les outillages complémentaires à exécuter ¹⁵⁹.

Le comité permanent quant à lui, est composé d'une partie des membres du conseil supérieur. Il s'agit du directeur des travaux publics et des transports, du Président de la Chambre de commerce ou son délégué, du directeur des affaires économiques, du directeur de la régie des chemins de fer, du chef de la région du Wouri, du chef de service des douanes, de deux

¹⁵⁷*Idem.*

¹⁵⁸*Idem.*

¹⁵⁹ANY, Arrêté N°1064 fixant la nouvelle organisation administrative et fonctionnement des ports de Douala et Kribi, 2 mars 1951

vice-présidents du groupe B de la Chambre de Commerce, d'un des trois membres de la compagnie de navigation désigné par le conseil, d'un représentant des acconiers¹⁶⁰.

Le directeur des ports, tout comme au sein du conseil supérieur assiste aux séances du comité avec voix consultative. Le comité se réunit sur convocation du président ou à la demande du directeur des ports ou d'un tiers au moins de ses membres. Les délibérations sont prises à la majorité absolue. Selon l'article 6, le comité permanent a délégation permanente du conseil supérieur sur toutes les questions de son ressort, sauf en matière de budget, de compte et d'emprunt. L'administration coloniale ayant constaté les limites de ce service notamment son caractère restreint, décide de le dissoudre et de créer un organe plus large devant englober les autres ports. C'est dans cette perspective que deux années plus tard, elle met en place le service des ports et voies navigables.

2- Service des ports et voies navigables

Le service des ports et voies navigables était un service spécial de la direction des travaux publics et des transports¹⁶¹. Sa mission principale était d'assurer la cohésion au sein de l'ensemble des services chargés de l'exploitation, l'entretien, et de l'installation du matériel flottant des ports de Kribi, Douala, mais aussi de Garoua. Placé sous la gestion d'un directeur, ce dernier était assisté par un conseil supérieur des ports et de trois comités permanents.

a- Le Directeur

Agent du pouvoir central, le directeur a sous son autorité l'ensemble du personnel qui constitue le service des ports et voies navigables. Nommé par le Haut-Commissaire, il est l'agent d'exécution des décisions, du conseil supérieur et des comités permanents. Le service des ports et des voies navigables se situant dans le prolongement du service des ports de Douala les attributions du directeur restent inchangées.

b- Le conseil supérieur et les comités permanents

Pour assurer une bonne gouvernance, le directeur travaille de concert avec une équipe de personnes qui forme le conseil supérieur. La présentation de celui-ci va se faire par la mise en exergue de sa composition et par l'exposition de ses attributions. S'agissant du conseil supérieur, il est une assemblée au sein de laquelle sont débattus et statués la plupart des projets relatifs au fonctionnement du service. En plus d'être un organe décisionnel, il a aussi une

¹⁶⁰J. E. Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi et l'évolution de son trafic (1946-1990). Approche historique", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008, p.39.

¹⁶¹ANY, 1AC/8306, arrêté fixant la nouvelle organisation et le fonctionnement au service des ports et voies navigables du Cameroun.

fonction consultative. Il est composé de vingt membres. Le directeur des travaux publics et des transports demeure le président dudit conseil. La vice-présidence est assurée par le chef de la région du Wouri, le président de la Chambre du commerce et le directeur des affaires économiques. Les autres corps de métier représentés restent inchangés.

Cependant, les quatre membres qui s'ajoutent sur les seize d'avant sont : le chef de la région de la Bénoué, le représentant de la marine marchande, le commandant d'armes de la place de Douala, le représentant des consommateurs du Nord-Cameroun¹⁶². Les attributions du conseil sont arrêtées par l'article 4 qui stipule qu'il a pour devoir d'émettre son avis sur toutes les questions intéressant les conditions générales d'exploitation et les travaux du port.

De ce fait :

- il arrête les projets d'établissement de nouveaux engins d'outillage public ;
- il statue sur les projets d'élaboration pour la modification des tarifs et taxes pour l'exploitation des ports ;
- il étudie et présente le projet du budget annuel des ports ;
- le conseil supérieur est obligatoirement consulté sur ce qui concerne les travaux neufs et les outillages des ports¹⁶³.

Le conseil se réunit sur la convocation de son président ou à la demande du tiers au moins des membres, ce au moins deux fois par an et plus si nécessité s'impose. En ce qui concerne les comités permanents, ils sont au nombre de trois et représentent les trois ports qui constituent le service des ports et voies navigables, à savoir Garoua, Douala et Kribi¹⁶⁴. Chaque comité est représenté par neuf membres avec pour président le directeur des travaux publics, pour vice-président, le président de la Chambre de commerce de chaque ville, de deux vices présidents de la Chambre de commerce, de trois représentants des compagnies de navigation, d'un représentant des acconiers.

Au terme de cette analyse, il se dégage que les ports du Cameroun sous l'administration coloniale française dépendaient du ministère des travaux publics de France représenté au Cameroun par le Service des ports de Douala et le service des voies navigables. L'idée de faire des ports du Cameroun un tout, voire une seule entité va se poursuivre après l'indépendance. Avec la création du ministère des travaux publics au Cameroun qui assurait la gestion des ports de la partie orientale du pays à travers la direction des ports et voies navigables. À cause de la

¹⁶²Mefoue Nkoa, " Le port de Kribi et l'évolution...", p. 41.

¹⁶³ *Ibid.* p. 3.

¹⁶³ *Ibid.* p. 5.

¹⁶⁴ *Ibid.*

réunification des deux Cameroun, les ports de Limbé, Tiko sont intégrés dans ledit ministère. Par la suite, l'on va assister à la naissance de l'Office nationale des Ports du Cameroun (ONPC) dépendant toujours du Ministère public.

B- Instruments juridiques en charge de l'activité portuaire durant la période postcoloniale (1960-1991)

Le développement des transports maritimes est conditionné par un certain nombre d'organismes. Ce développement s'inscrit en droite ligne dans le cadre des politiques de développement initiées par chaque gouvernement. Ainsi, sur ce plan l'activité portuaire au cours de la période étudiée est régie par la Direction des ports et voies navigables et par l'Office national des Ports du Cameroun (ONPC).

1- La direction des ports et voies navigables

Conformément aux dispositions de l'article 2¹⁶⁵, la Direction des ports du Cameroun est placée sous l'autorité d'un directeur, assisté d'un directeur adjoint, d'un conseil supérieur consultatif et d'un comité permanent dont la composition et les attributions sont clairement définies.

a- La Direction Générale

Cet organe exécutif est constitué du Directeur et de son adjoint. Le Directeur est nommé par décret du Président de la République. Il dirige et contrôle l'ensemble de ses services et prend toutes les mesures d'application relatives à leur fonctionnement. Il engage toutes les dépenses et effectue toutes les recettes intéressant ses services. Il est chargé d'établir la coordination nécessaire avec les organismes publics locaux ou privés concourant à l'activité des ports : chemin de fer, police sanitaire, maritime, compagnie de navigation, chambre de commerce.

Le Directeur adjoint des ports et voies navigables est nommé par décret présidentiel. Il seconde le directeur dans sa tâche et le supplée en cas d'absence ou d'empêchement.

b- Le conseil supérieur consultatif et le comité permanent

Le conseil supérieur consultatif est composé de vingt-quatre membres. Vu son caractère purement consultatif, il ne peut valablement délibérer que lorsque les 2/3 au moins de ses membres assiste à la séance. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants. Le conseil se réunit une fois par an en session ordinaire et chaque fois que les circonstances

¹⁶⁵J.O du 15 avril 1964, Arrêté N°15 du 19 avril 1960, portant organisation et fonctionnement de la Direction des ports navigables du Cameroun, p. 332.

l'exigent. Il se réunit en session extraordinaire sur convocation de son président. Il donne son avis sur les projets d'établissement ou de modification des taxes, tarifs ou redevances, les projets de grands travaux, budget annexe des ports. Il donne aussi son avis sur les comptes administratifs¹⁶⁶.

Selon l'article 6, il est institué un comité permanent pour l'ensemble des cinq ports. Le comité permanent a délégation permanente du conseil supérieur sur toutes les questions de son ressort, sauf en matière du budget, de comptes et d'emprunts.

Il comprend :

- le ministre chargé de la direction des ports voies navigables ;
- un représentant du Ministre des Finances ;
- un représentant du Ministre de l'économie ;
- un représentant des compagnies de navigation ;
- le président de la Chambre de Commerce ou de son représentant¹⁶⁷.

Il se réunit sur convocation de son président. Le remplacement de la direction des ports et voies navigables par l'ONPC obéit à une logique simple, le désir de nationaliser les institutions¹⁶⁸. En effet, le concept de direction des ports et voies navigables conservait un esprit colonial et le président de l'époque dans l'optique de mettre un terme aux vestiges coloniaux décréta le changement de la dénomination. La substitution de cet organe par l'ONPC ne repose pas sur les bases d'une quelconque incapacité ou incompétence¹⁶⁹. La preuve en est que sous cet organe, le port de Kribi, en particulier, et les autres ports, en général, ont connu une avancée considérable de leurs infrastructures et le résultat s'est, par conséquent, fait ressentir. Les statistiques à cet effet parlent d'elles-mêmes.

Au port de Kribi, l'on est parti d'un tonnage égal à 32. 630 tonnes en 1960 pour 150.000 tonnes en 1971 au moment où ce service est remplacé. Cependant, l'œuvre humaine étant en perpétuelle mutation et appelée à connaître les améliorations, l'Office national des Ports du Cameroun naît des cendres la direction des ports après onze années d'existence¹⁷⁰.

2- L'Office national des Ports du Cameroun

À l'aube des années 1970, notamment en 1971, l'ONPC remplace l'ancienne direction des ports et voies navigables du Cameroun qui était un service central du ministère des

¹⁶⁶J. O. du 15 avril 1964, Arrêté N°15 du 19 avril 1960, portant organisation et fonctionnement..., p. 333.

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ E. Zibi Ebanga, *Comprendre et utiliser le transport maritime au Cameroun, en Afrique et dans le monde*, Éd. Mark et Co, 1995, p. 40.

¹⁶⁹« Rapport annuel du Cameroon inter-ports », N°20, 1971, p. 30.

¹⁷⁰*Ibid.*

transports. L'on est passé d'une administration centralisée à une entité autonome jouissant d'une personnalité juridique.

a- Missions de l'ONPC

Établissement public à caractère industriel et commercial dont l'objet est la gestion de l'ensemble des ports du Cameroun, l'ONPC a été créé par la loi N°72/LF/5 du 4 juin 1971 et entré en application par décret N°72/DF 201 du 17 avril 1972¹⁷¹. À l'intérieur de la circonscription d'un port, il est chargé :

- des travaux d'équipement, d'extension, d'amélioration, de renouvellement et reconstruction des ports ;
- des opérations d'exploitation (pilotage, lamanage, remorquage, acconage et stockage) ;
- de l'entretien et de la police des ports ;
- des services publics et des dispositifs d'aide à la navigation ;
- de la gestion du domaine public maritime et fluvial ainsi que la protection des côtes.

L'ONPC prend en charge les services de capitainerie, de remorquage et s'occupe ainsi de l'exploitation des magasins et terre-pleins aux acconiers et celle des parcs à bois à la société d'exploitation des parcs à bois du Cameroun (SEPBC).

b- Les organes de gestion

Selon son article 9¹⁷², l'ONPC est un établissement dont l'administration et le fonctionnement sont assurés par deux organes : le conseil d'administration et la direction générale.

- Le conseil d'administration

Il est formé d'un président qui est une personnalité nommée par décret et de onze membres :

- un représentant du ministre des transports ;
- un représentant du ministre du ministre du plan et l'aménagement du territoire ;
- un représentant du ministre des finances ;
- un représentant du ministre du ministre du développement industriel et commercial ;
- un représentant du ministre du travail et de la prévoyance sociale ;
- le directeur de la Regifercam ;
- un représentant de la Chambre de commerce et d'industries ;

¹⁷¹Recueil des textes juridiques applicables à l'Office National des Ports du Cameroun, Vol. 1, 1997, p. 8.

¹⁷²Recueil des textes juridiques applicables à l'Office... p. 10.

- deux représentants des professions maritimes ;
- deux autres personnalités nommées en qualité par le gouvernement¹⁷³.

Ces membres sont désignés pour quatre ans renouvelables. Le conseil d'administration se réunit sur convocation de son président au moins quatre fois par an¹⁷⁴.

En ce qui concerne ses attributions, il assure la mise en œuvre de la politique de gestion générale de l'office défini par le gouvernement. Ainsi :

- il approuve les projets de budget, les comptes d'exploitation, 'inventaire, le bilan et le compte des résultats ;
- il fixe les tarifs généraux applicables dans tous les sports du Cameroun ;
- il autorise la fondation ou la participation à la fondation de toute société dont l'objet intéresse l'activité de l'office.

Le président du conseil exerce un contrôle permanent sur l'ensemble de la gestion de l'office, il veille à l'exécution des décisions prises par le conseil.

- La direction générale

La gestion administrative, technique et financière de l'office est placée sous l'autorité d'un directeur général, assisté par deux directeurs généraux adjoints nommés par décret présidentiel. Le directeur général est chargé de l'exécution des décisions du conseil à qui il rend compte de sa gestion, du financement général de l'office, de la sécurité de l'exploitation et du bon entretien des ports du Cameroun. Il prend toutes initiatives et décisions nécessaires à la bonne marche des services notamment :

- il propose au conseil l'organisation interne de l'office et des différents ports ;
- il assure l'application des tarifs ;
- il signe tous les contrats et conventions particulières ;
- il approuve les projets techniques et fait procéder à l'exécution de tout travail ;
- il établit le rapport d'activité annuel qu'il soumet à l'approbation du conseil d'administration ;
- il approuve les marchés et commandes dont le montant est égal ou inférieur à 50 millions de francs FCFA¹⁷⁵.

Créé sur les cendres de la direction des ports et voies navigables, l'ONPC de sa par sa mission principale était chargée du suivi de l'ensemble des ports du Cameroun : 'Il est créé un établissement public national...chargé d'assurer dans le cadre de la politique générale du

¹⁷³ Recueil des textes juridiques applicables à l'Office..., p. 11.

¹⁷⁴ Mefoue Nkoa, " Le port de Kribi et l'évolution..." , p. 49.

¹⁷⁵ *Ibid.* p. 50.

gouvernement, l'équipement, l'administration, la gestion et l'exploitation des ports de la République fédérale du Cameroun''¹⁷⁶.

Cette tâche est perceptible à travers les textes. Cependant, entre l'élaboration des textes et leur application nul n'en ignore que la réalité est toute autre. C'est dans le cas précis de l'application des textes que l'ONPC a fait preuve de lacunes. Cela dans la mesure où il articula sa politique de gestion dans l'aménagement infrastructurel du seul port de Douala qui bénéficia d'un grand appui au détriment des autres ports. Cette action a non seulement renforcé le caractère minable de leurs infrastructures, mais aussi leur position de ports secondaires¹⁷⁷.

Au terme de ce chapitre, où il était question de faire une présentation des ports de Douala et de Kribi, nous retenons que les prédispositions naturelles étaient l'un des facteurs essentiels de leur création. Autrement dit, bien avant la colonisation, ces différents sites étaient déjà des zones de transactions commerciales que les administrations allemande et française n'ont faites qu'exploiter.

Cependant, durant le protectorat allemand et le mandat français, ces ports ne vont pas connaître un développement infrastructurel notable du fait de l'"engagement minimum" prôné par l'Allemagne de l'incertitude des lendemains du côté de la France. La vérité réside au niveau du fait que, le colonialisme au travers du pacte colonial, n'avait pas pour objectif de développer les colonies. C'est ce qui justifie l'absence d'une véritable politique de planification. Ce n'est qu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale que les lignes vont bouger, notamment avec la création du Fonds d'Investissement pour le Développement économique et social (FIDES). Par la suite, une politique de planification fut mise en place à partir de 1947 et même après l'indépendance du Cameroun.

¹⁷⁶F. Gako, "Le Cameroun et les transports maritimes" Mémoire de Licence en Droit Public, Université de Yaoundé, 1975-1976, p. 35.

¹⁷⁷ "Rapport du Cameroun inter-ports", N°11 et 12, janvier-juin, 1980, p.5.

**CHAPITRE II : CONCEPTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
AU CAMEROUN**

Le problème du sous-développement reste au centre de toutes les attentions aussi bien en Afrique, qu'au Cameroun. Le concept de "sous-développement" est apparu pour la première fois en 1949 au début de la guerre froide, dans un discours prononcé par le président américain Harry Truman. Les termes suivants sont utilisés pour désigner les pays sous-développés : sous-développé, peu développé ; moins développé, en voie de développement, sous ou non industrialisé, attardé, arriéré, dépendant, traditionnel, etc.

Dans le but de trouver une solution adéquate à ce problème, plusieurs décideurs des pays en voie de développement ont eu recours à la planification du développement au lendemain des indépendances. Dans le cadre de cette étude, nous allons parler de deux types de planification : une planification coloniale et une planification camerounaise. La première s'est effectuée dès 1947 par l'administration coloniale française au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale¹. Elle était partielle² et sectorielle.

À cet effet, deux plans ont été élaborés avec pour visée principale l'amélioration des infrastructures dans l'optique d'une exploitation maximale des ressources du territoire. Nous sommes en présence ici d'une situation de domination et d'application du principe de pacte colonial. Selon ce dernier, les colonies étaient considérées comme des réservoirs de fourniture des matières premières et en retour elles constituaient de vastes marchés ouverts ou déversoirs d'où étaient écoulés les produits manufacturés.

De ce fait, toutes les entreprises faites concouraient à la réalisation de ce pacte colonial. Raison pour laquelle, le concept de planification du développement ne s'applique pas dans ce contexte. La planification camerounaise, en revanche, découlait d'un souci d'affirmation d'un Cameroun indépendant. Celle-ci est l'un des fondements de la doctrine économique nationale.

De 1960 à 1987, le Cameroun a connu deux doctrines : le libéralisme planifié³ et le libéralisme communautaire⁴. Dans nos propos, nous allons davantage nous appesantir sur la première doctrine, car c'est celle qui a été le moteur des plans camerounais et l'esprit de ces plans est resté le même après 1982. Le libéralisme planifié se définit comme une doctrine " qui encourage l'initiative privée dont l'expérience a prouvé l'efficacité, tout en accordant à l'État un rôle général d'organisation, d'orientation, d'impulsion et de contrôle dans l'application de

¹ N. Atangana, *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1978, p. 21.

² Une planification peut être soit partielle, soit globale ou planification d'ensemble. Dans le cas où elle est partielle, elle peut être soit régionale, soit sectorielle. Ainsi, on parle de planification d'ensemble lorsque celle-ci tient compte à la fois du sectoriel et du régional. Ce qui a été le cas du Cameroun indépendant.

³ Le libéralisme planifié est une doctrine économique adoptée par le Président Ahmadou Ahidjo de 1960 à 1982.

⁴ Le libéralisme communautaire est la doctrine économique qui prendra la relève à partir de 1982. Celle-ci a été impulsée par le Président Paul Biya à travers un ouvrage, *Pour le libéralisme communautaire*, Lausanne, Pierre Marcel Favre/ABC, 1987.

la justice sociale et la sauvegarde les structures communautaires des campagnes camerounaises”⁵. Dès lors, sur quels fondements reposaient les plans FIDES et post indépendants ? Notre démarche va consister dans un premier temps à présenter les généralités sur le processus logique de la planification, dans un second temps à mettre en exergue les philosophies des plans camerounais et enfin à mettre en évidence ce à quoi réfère le concept de régionalisation dans la planification camerounaise.

I- GÉNÉRALITÉS SUR LE PROCESSUS LOGIQUE DE LA PLANIFICATION

D’une manière générale, plusieurs éléments sont à la base de l’identification des pays arriérés. Il s’agit notamment d’un bas niveau de vie⁶, d’une mauvaise répartition des richesses internes du pays ou du “gâteau” national et de la forte dépendance vis-à-vis de l’extérieur⁷. Face à cette situation d’infériorité et de dépendance, les pays traditionnels recherchent les voies et moyens pouvant constituer le socle de leur salut. C’est dans cette logique que ces derniers au lendemain des indépendances se sont tournés vers les plans en particulier et vers la planification en général.

Cependant, pour qu’un pays en voie de développement puisse faire un pas significatif allant dans le sens de l’émergence, il faudrait qu’il soit capable de réaliser un taux de croissance du produit national brut par habitant plus élevé que celui de la moyenne des pays développés⁸. Autrement dit, cela exige des investissements de diverses natures que seule une bonne planification et un soutien extérieur pour un départ peuvent être une solution à ce problème.

Dans ce contexte, le plan et la planification jouent un rôle primordial. Sur le plan économique, le plan est “ un ensemble de mesures assurant systématiquement la croissance de l’économie”⁹ et la science de la planification est la science de la direction, de l’administration et de la gestion de l’économie. Son objet c’est l’économie prise comme totalité”¹⁰. À côté de cette définition très spécialisée (économique) Pierre Fournieret pense que le “plan reste une prévision et une réaction. Réducteur d’incertitude, puis planification de l’incertain, le plan reste la ligne où se rencontrent le souhaitable et le possible, dans contexte économique, social et

⁵A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971, p. 9.

⁶Le niveau de vie se définit par la quantité de biens et de services mis à la disposition des consommateurs. Il est fonction des revenus qui permettent d’obtenir un certain nombre d’objets, à un certain prix, et d’accéder à un certain niveau (quantitatif) de consommation.

⁷Il faut souligner que cette dépendance s’observe dans tous les domaines : culturels, techniques, financiers, commerciaux, politique quelques.

⁸J. Marczewski, cité par G. A. Sobgui, *Planification économique et planification spatiales au Cameroun*, Paris, Nouvelles Éditions Debresse, 1976, p. VII.

⁹V. S. Nemcinov cité par H. Chambre, *L’Économie planifiée*, Paris, PUF, 1980, p.10.

¹⁰S. Strumilin cité par Chambre, *L’Économie...*, p.10.

international’’¹¹. Soulignons qu’il existe une multitude de définitions que l’on peut assigner au concept de plan et que nous allons utiliser tout au long de cette partie. De manière simplifiée, un plan c’est d’abord une projection, une vision, une prévision que l’on effectue pour un secteur, une région, une Nation donnée, avec des objectifs bien ficelés, ainsi que des moyens de divers ordres que l’on met à contribution dans l’optique d’atteindre les buts préalablement définis.

Concernant les généralités sur la planification, il est question d’aborder les plans en pratique, c’est-à-dire de faire l’évocation du domaine couvert par les plans, de leur durée et de l’action attendue de l’État et faire une présentation sur la théorie et les buts généraux d’une planification.

A- Plans en “ pratique”

Un plan se caractérise par la nature du domaine qu’il couvre, son horizon communément perçu comme la durée et par l’action attendue de l’État¹².

1- Le domaine couvert par les plans

Le sous-développement est une tare qui paralyse tous les domaines de la vie d’une Nation. Pour y faire face, il faut un plan de développement et ce dernier doit être élargi dans tous les secteurs : on parle dans ce cas d’un plan d’ensemble. Un véritable plan de développement est donc un ensemble fondé sur le principe d’interdépendance qui repose sur le postulat selon lequel tous les secteurs d’une économie sont liés et ce lien s’étend aussi sur les autres activités humaines (sociales, religieuses, politique) qu’il faudrait aussi faire ressortir dans un plan de développement. Il existe aussi des plans partiels qui peuvent être regroupés en deux grands groupes : les plans sectoriels et les plans régionaux¹³.

Les plans sectoriels, renvoient aux différents secteurs d’activités économiques et sociales, notamment élevage, pêche, forêt, éducation, santé, transport, mine, télécommunication, etc. Les plans régionaux concernent des prévisions qui peuvent être faites dans l’optique d’améliorer mes différentes sphères ou zones d’un pays donné. Il est question ici de faire des projections au sujet des différentes réalisations à élaborer pour l’essor d’une région donnée. Ce plan peut s’étendre sur une petite ou une grande échelle. Il peut s’agir d’un plan de mise en valeur d’une vallée, d’un barrage, d’un plan d’urbanisation ou de développement total des régions planifiées à moyen terme¹⁴. De ce fait, un plan d’ensemble est

¹¹ P. Fournier, *L’Administration économique*, Paris, PUF, 1980, p.61.

¹²R. Olivier, *La planification du développement*, Yaoundé, ORSTOM, 1971, p. 4.

¹³ Olivier, *La planification...*, p. 4.

¹⁴Ce fut le cas des plans quinquennaux élaborés par le Cameroun et qui font l’objet de cette étude.

un plan qui englobe à la fois les plans sectoriels et les plans régionaux. Ceci étant, quel est l'horizon d'un plan ?

2- La durée des plans

Parler de l'horizon des plans revient tout simplement à faire l'évocation de leur échéance ou l'estimation chronologique de leur faisabilité ou réalisation. Ainsi, tout plan considéré comme un anti hasard se veut réaliste, pratique et la durée en devient l'âme pour une réelle faisabilité au lendemain de l'année horizon. "L'année horizon d'un plan est l'année terminale du plan, celle sur laquelle les yeux sont braqués..."¹⁵.

En outre, en fonction de leur durée, les plans revêtent plusieurs typologies. On peut distinguer trois types de plans : les plans prospectifs ou perspectives à très long et long terme ; les plans à moyen terme et les plans courants ou programmes à court terme.

a- Les perspectives à très long et long terme

S'agissant des perspectives¹⁶ à très long terme, elles sont aussi appelées des projections et il en existe trois types :

- les projections comprises entre 25 et 30 ans sont celles qui décrivent la vie future entre deux générations consécutives (écart entre deux générations) ;
- les projections démographiques qui prédisent l'évolution de la population pour les 20 ou 30 ans à venir ;
- les plans d'aménagement de l'espace communément appelées plans directeurs ou schémas directeurs ont un horizon qui se situe entre 20 et 30 ans. Les objectifs de ces plans se résument à une description géographique (futuriste) aussi réaliste que possible ; ils permettent de dessiner les zones d'activités et humaines, de tracer les voies de communication. Les plans les plus classiques dans ce cas d'espèce ce sont les plans d'urbanisation qui permettent de "réserver" des terrains pour des développements ultérieurs¹⁷.

Toutes ces projections (hormis les projections démographiques) sont des données qualitatives. Concernant les perspectives à long terme, elles sont aussi appelées perspectives quantitatives et sont prévues pour une durée de 10 ans (perspectives décennales).

¹⁵ Olivier, *La planification...*, p.5.

¹⁶Les perspectives décrivent des orientations souhaitées et possibles de l'économie et ne diffèrent du plan essentiellement que parce qu'elles n'ont pas force de loi, car le plan est soumis au vote du parlement ou de l'assemblée nationale (en cas d'absence du Sénat) et de fait devient quasi-obligatoire.

¹⁷Olivier, *La planification...*, p. 6.

Généralement, elles permettent de fixer les grandes orientations de développement et décrivent de manière quantitative une situation d'un pays donné dans une décennie.

b- Les plans à moyen terme

Ce sont des plans quadriennaux (4ans), quinquennaux (5ans), sexennaux (6 ans) et septennaux (7ans) dont la durée varie entre 4 et 7ans. Plus précis que les perspectives, ils dressent des objectifs sectoriels à atteindre, les moyens¹⁸ à envisager, les dispositions à prendre pour atteindre les buts fixés.

c- Les programmes à court terme

Les programmes ou plans courants sont des plans annuels, semestriels, mensuels, trimestriels¹⁹. «Les programmes contiennent d'une façon très précise des opérations à réaliser, localisées et datées»²⁰. Leur élaboration devrait en principe se faire dans le cadre des perspectives et des plans déjà conçus, dans le but de rester dans le sillage de la logique préalablement définie au travers des objectifs. Dans ce cas, pour les travaux menés sous le couvert des perspectives longs termes, un programme est appelé un «cadre» et pour les plans à moyen terme, il s'agit d'un «plan-programme»²¹. Un programme contient une liste d'opérations à réaliser ; un projet de budget de finances publiques et si possible un projet de budget économique. Un budget économique ici est un tableau qui décrit la situation économique pour l'année à venir en accord avec la liste des opérations à réaliser et le budget public arrêté.

Au travers de ses mécanismes, le plan reste un instrument de référence et de réflexion au service de l'État. « Il fixe un cap au navire que son capitaine est bien obligé de gouverner au gré des vents»²². Dans ce contexte, l'État ne peut pas élaborer un plan sans en avoir en retour des attentes.

¹⁸Lorsqu'on fait allusion aux moyens (tout simplement) dans le cadre des plans, on ne fait pas uniquement référence aux ressources financières mais aussi à la main d'œuvre, aux équipements, aux terrains, etc. qui sont tout aussi importants que les fonds. Dans le but d'éviter des quiproquos, il est préférable de préciser moyens financiers ou tout simplement ressources financières ou financement.

¹⁹Chambre, *L'économie...*, p.10.

²⁰Olivier, *La planification...*, p.7.

²¹*Ibid.*

²²P. Fourneret, *L'administration économique*, Paris, PUF, 1980, p.60.

3- L'action attendue de l'État

Pour une bonne réussite du plan, l'action attendue de l'État est orientée vers les agents économiques²³ qui sont tenus de respecter les orientations du plan dans l'optique d'atteindre les objectifs recherchés. Il est question d'un ensemble de mesures prescrites par le gouvernement et qui varient d'un État à un autre en fonction du degré ou non de confiance de l'État vis-à-vis de ces agents.

En fonction du régime économique (capitalisme ou socialisme) en vigueur, on distingue deux types de planification : une planification impérative et une planification indicative. Dans les économies de types soviétiques ou socialiste, la planification est centralisée et le plan est quinquennal (durée égale à 5 ans), donc c'est une planification impérative. Dans les économies de types mixtes ou capitalistes, la planification a un caractère indicatif, elle vise à articuler les décisions publiques à l'économie et à impulser la croissance²⁴.

Dans le cadre d'une planification impérative, on a à faire à des mesures contraignantes, chaque agent doit obligatoirement mettre en application les prescriptions de l'État. Ici, l'État ne fait pas confiance à ses agents, par conséquent la bonne exécution du plan se fait dans la crainte. En ce qui concerne la planification indicative, les mesures sont stimulantes. Chaque agent est plus ou moins libre de réaliser ce que prévoit le plan. Ici, l'État se contente soit d'éveiller l'enthousiasme des agents, soit de mettre en avant leur intérêt.

Dans l'ensemble, les agents économiques dont il est question renvoient à la population. L'État par le biais de la planification mise en place attend une totale collaboration de sa population dans le strict respect des objectifs définis par le plan. La réussite d'un plan dépend de tous, c'est la synergie de toutes ces forces qui mènent à son succès. Dès lors, quels sont les buts généraux à atteindre ?

B- Les buts généraux à atteindre

Ils constituent les grandes lignes d'orientation d'une planification. Ce sont les grandes finalités que le planificateur se fixe pour parvenir à une émancipation, un essor de sa population tyrannisée par le joug de la pauvreté. "Les plans se présentent comme un ensemble d'indicateurs qui embrasse les objectifs ou tâches dans lesquels s'expriment les buts généraux

²³D'une manière classique, les agents économiques se classent en cinq catégories : les administrations, entreprises, extérieur, les institutions financières et bancaires et les ménages.

²⁴A. Silem et *als.*, *Lexique d'économie*, Paris, Édition Dalloz, 2016, p.646.

de la politique économique²⁵ ainsi que les orientations majeures fixées à l'économie''²⁶. Ces indicateurs font référence à quatre éléments interconnectés entre eux. Il s'agit de la production, de la répartition, des échanges et de la consommation. Ils peuvent être classés en trois rubriques fondamentales²⁷ : la recherche d'une plus grande indépendance, la recherche d'une meilleure répartition et la recherche d'un mieux-être.

1- La recherche d'une indépendance accrue

La dépendance d'un pays sous-développé (même d'un pays déjà industrialisé) vis-à-vis de l'extérieur peut se matérialiser sous diverses formes : politique, économique, culturelle, financière ... Dans ce contexte, il est impératif pour ce pays de se défaire en grande partie de ce lien. Les origines de cette domination extérieure remonteraient à la colonisation.

Le débat sur le problème de la dépendance se réduit, dans une large mesure, à un processus historique d'identification de l'asymétrie dans les relations économiques internationales qui ont permis d'intégrer les colonies et les néo-colonies dans l'économie mondiale et dans un système international d' "exploitation globale" géré par les pays capitalistes²⁸.

Tant il est vrai que l'indépendance ne peut pas être totale, car d'une manière ou d'une autre il existe une interdépendance étatique, il n'en demeure pas moins vrai qu'une dépendance accrue reste aussi un réel handicap qu'il est nécessaire de réduire. Il est question ici d'examiner par quels voies et moyens un pays peut parvenir à une plus grande indépendance à l'égard de l'international. Le plus souvent cette dépendance se matérialise au travers des capitaux, des hommes et des échanges commerciaux.

a- Les capitaux

Il existe dans tout pays un appareil productif qui est la source de provenance des ressources financières. Cependant, dans les PVD, cet appareil à un moment donné de leur histoire est exclusivement monopolisé par des capitalistes étrangers. Ce fut le cas du Cameroun au lendemain de son indépendance où l'essentiel des capitaux était détenu par les grandes firmes françaises²⁹. L'économiste David Kom retrace l'historique de cette domination de la manière suivante :

²⁵La politique économique est l'action consciente de la puissance publique (État) qui se traduit par la définition d'objectifs économiques et sociaux, ainsi que la mise en œuvre des moyens nécessaires pour les atteindre.

²⁶Chambre, *L'économie...*, p.30.

²⁷ Les éléments tels que le prestige, la sécurité étant mise de côté. Dans tous les cas, lorsque ces trois buts sont réunis, le prestige, la sécurité sont garantis.

²⁸W. Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Éditions Bilingues, 1985, p.65.

²⁹P. C. C. Ango, "Programmes de développement économique et promotion d'une classe d'Hommes d'affaires camerounais de 1960 à 2010 : essai d'analyse historique", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 2013-2014, p. 16.

Le Cameroun est demeuré pendant longtemps sous la dépendance d'abord de l'Allemagne, puis de la France et de la Grande Bretagne dans les domaines économiques, social et politique. Aujourd'hui encore, alors que le Cameroun a acquis son indépendance politique, il se trouve dans une grande mesure sous la dépendance économique des anciennes métropoles et d'autres pays capitalistes gardant en main les positions -clés de la vie économique du pays³⁰.

Ce monopole³¹ se perçoit, généralement, à plusieurs niveaux :

- dans le cas des ex-colonies, les terres appartiennent aux étrangers qui créent de vastes plantations de plusieurs hectares, génératrices d'énormes fonds ;
- toute l'activité commerciale est monopolisée et manipulée par des entreprises commerciales capitalistes étrangères ;
- les banques et les assurances gérées par ces grandes firmes³².

Face à ces multiples frustrations, la recherche d'une autonomie nationale se traduit parfois par des mesures de destruction du capital ou des mesures de restrictions³³. S'agissant des mesures de destruction (qui sont quelques peu extrémistes), elles peuvent s'opérer à travers des destructions physiques des biens, notamment par l'incendie des firmes ou des compagnies. Parfois, l'État procède purement et simplement à la mise sous séquestre et à la nationalisation³⁴ de ces biens étrangers.

Toutefois, dans le cadre des mesures restrictives, l'État se contente juste de limiter l'action débordante de cette domination étrangère par l'interdiction du rapatriement des fonds (bénéfices), l'obligation de réinvestir, l'obligation d'employer le personnel local. Au fil du temps, des investissements quelle que soit leur nature (renouvellement, extension ou productivité) s'effectuent à l'intérieur d'un pays. Ces investissements proviennent aussi bien des nationaux que des privés étrangers. La meilleure façon pour un pays d'assurer son indépendance serait de tout réaliser sur fonds propre. Les PVD ne disposent très souvent pas de cette possibilité. C'est dans cette optique que les pouvoirs publics essaient d'attirer des capitaux étrangers (privés) grâce à la mise en place d'une série d'avantages contenus dans un code des

³⁰D. Kom, *Le Cameroun. Essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 25.

³¹On parle de monopole lorsqu'un seul vendeur ou un groupe de commerçants détient à lui seul les "règles" du marché, ou le contrôle total du marché. On peut distinguer : le monopole de situation : être le seul à offrir ou assurer la production ou un service particulier sur le marché ; Le monopole de fait : arriver à maximiser les caractères de son produit pour en faire un produit unique avec une clientèle qui y est exclusivement attachée, malgré l'existence de produit substituable. Cf. J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986.

³²Kom, *Le Cameroun...*, p. 26.

³³Olivier, *La planification...*, p.20.

³⁴La nationalisation est un acte fort posé par un État en vue de la sauvegarde de ses intérêts nationaux. C'est un principe qui met en rapport de force l'État d'une part et une société étrangère d'autre part. Lorsqu'une entreprise étrangère devient nationalisée, cela voudrait dire qu'elle appartient désormais à l'ensemble des membres de la collectivité nationale ; il s'agit bien d'un acte de transfert à la collectivité, de la propriété d'entreprises privées.

investissements³⁵. Le code des investissements est un ensemble de mesures incitatives³⁶ qu'un État met sur pied dans le but d'attirer les investisseurs privés. Pour le cas du Cameroun, deux codes ont été adoptés par l'Assemblée nationale : le premier fut adopté le 27 juin 1960 et le second en juin 1984³⁷.

Quoi qu'il en soit, cette recherche de l'autonomie manifestée par la mise sur pied de ces différentes facilités a des conséquences salutaires pour le pays hôte. Au niveau des capitaux privés, par exemple dans les industries présentant un intérêt national, les pouvoirs publics vont y injecter des fonds afin de créer des sociétés mixtes ou communes. Avec le temps, il va limiter le taux de participation³⁸ de ces privés de façon à protéger l'appareil productif de la domination étrangère. Parmi les multiples formes d'investissement³⁹, la forme la plus rentable pour le pays hôte c'est la société mixte qui associe à la fois le public (État) et le privé (étranger). C'est ce qu'atteste cet auteur :

Ce genre d'opération, parce qu'associe les intérêts du pays hôte à ceux de l'investisseur étranger, apparaît comme un moyen efficace d'éviter ou de réduire les différends pouvant s'élever entre -eux. En outre, il permet de concilier dans une large mesure, le désir de l'investisseur étranger de réaliser des bénéfices et la nécessité dans laquelle se trouve le pays hôte de maximiser les avantages sociaux⁴⁰.

Concernant les capitaux publics, l'État s'est lancé dans la collecte de fonds provenant à la fois des socialistes et des capitalistes. Il le fit dans le but d'éviter toute sorte d'influence et d'ingérence de la part du donateur majoritaire, car ces différentes politiques allaient se neutraliser pour céder une réelle indépendance au pays assisté.

b- Les hommes

L'Homme qui est à la base de tout développement est la pierre angulaire autour de laquelle s'opère le changement de situation d'un pays à un moment donné de son histoire. Par conséquent, sa participation reste et demeure le véritable moteur dans cette transformation de son environnement. À un moment précis (au lendemain de l'indépendance), la dépendance d'un PVD sur le plan humain se caractérise généralement par la présence accrue d'étrangers qui

³⁵ Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.40.

³⁶ Les incitations sont des facilités accordées aux ménages ou aux entreprises pour les encourager à suivre un comportement souhaité par les autorités publiques. Cf. J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986.

³⁷ Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, pp. 40-41.

³⁸ La participation c'est le fait pour une entreprise d'acquérir une fraction du capital d'une autre entreprise par achat d'actions. Toute participation comprise entre 10% et 50% est qualifiée de minoritaire. Au-delà de 50% la participation est qualifiée de majoritaire et la société contrôlée devient une filiale. Parfois ce taux de participation devient extrêmement nul, il s'agit du principe de désinvestissement. Cf. J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986.

³⁹ Il existe deux types d'investissement privé étranger : les entreprises à capital exclusivement étranger et les sociétés mixtes. Nous allons davantage nous étendre là-dessus par la suite.

⁴⁰ J. Ngimbous, "L'investissement privé étranger dans les économies du Tiers-monde", Mémoire de Licence en Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1974-1975, p.17.

peuvent être des commerçants ou hommes d'affaires, des cadres ou techniciens. Leur présence n'est pas hasardeuse, elle traduit une forme de domination, justifiée par la colonisation ; étant donné que, la dépendance dont il est question ici tire ses fondements de la colonisation⁴¹.

La recherche de l'indépendance peut influencer les étrangers. Pour ce faire, les stratégies peuvent être à la fois économiques (fortes impositions fiscales ne touchant que les étrangers) et policières. Avec l'évolution du temps, ces pays (xénophobes) prennent conscience de leur handicap à s'auto-développer et font de nouveau appel à l'expertise des cadres, des hommes d'affaires, mais dans un contexte différent. Différent, étant donné que le pays hôte fixe lui-même le cadre dans lequel doit s'effectuer cette forme de coopération. Il y'a une certaine forme d'équilibre des forces absente au départ. "Ces techniciens doivent en principe résoudre un certain nombre de problèmes à caractère technique, les décisions politiques étant prises par les responsables locaux"⁴².

Dans la pratique, il y a plutôt renouvellement que disparition des étrangers. Un pays dans la quête de son autonomie gagnerait à s'efforcer de remplacer cette expertise étrangère par celle des nationaux. Cela passe nécessairement par la formation des cadres nationaux à ces fonctions similaires.

c- Les échanges commerciaux

À une époque donnée de son histoire, la dépendance commerciale d'un pays sous développé s'observe à trois niveaux :

- au niveau du volume des échanges, il est noté une supériorité des échanges extérieurs par rapport à la production nationale ;
- du côté des exportations, le PVD a tendance à privilégier un ou deux acheteurs à qui il livre entre 60 et 80% de ses matières premières ou produits alimentaires bruts ;
- dans le secteur des importations, c'est le phénomène similaire observé au niveau des exportations qui est perçu, à savoir la présence d'un ou de deux vendeurs privilégiés auprès de qui il importe les produits manufacturés⁴³.

De ce fait, à l'avenir, la réduction de la dépendance doit se manifester dans trois directions :

- une augmentation rapide de la production et une réduction des échanges extérieurs, car chaque peuple doit d'abord veiller à sa satisfaction interne ou à son autoconsommation ;

⁴¹Ngimbous, "L'investissement privé étranger...", p. 17.

⁴²Olivier, *La planification...*, p. 21.

⁴³*Ibid.*

- une multiplication des potentiels clients à l'exportation afin d'éviter de subir les méfaits de la présence d'un client hyper dominant qui fait la pluie et le beau temps en matière tarifaire ; étant donné le fait que les PVD ne fixent pas eux-mêmes les prix de leurs produits d'exportation. Cette diversification de la clientèle induit forcément celle des produits, par conséquent assure une certaine sécurité en cas d'instabilité des prix de certains produits sur le marché extérieur⁴⁴ ;
- une diversification des clients potentiels en matière d'achat de produits importés, dans le but de se procurer de meilleurs biens⁴⁵ à des prix concurrentiels.

Étant donné le fait que les échanges commerciaux font référence aux relations extérieures d'un pays, ceux-ci ont un effet direct sur la balance des paiements. La balance des paiements retrace l'ensemble des flux physiques et financiers d'un pays avec l'étranger au cours d'une année⁴⁶. La balance des paiements se compose de deux grandes balances : La balance des opérations courantes et La balance des opérations en capital.

Concernant la balance des opérations courantes, elle se subdivise en trois types de balance : d'abord, la balance commerciale ou balance des marchandises (exportations/importations, négoce international). Ensuite, la balance des services ou balance des invisibles ayant comme services : frais accessoires sur marchandise, transports maritimes, transports autres, assurances, grands travaux, coopération technique, travail à façon, brevet et redevances, services de gestion, salaires et autres revenus du travail, voyages, services divers, recettes et dépenses du gouvernement français par exemple, dépenses et recettes des gouvernements étrangers ; enfin, la balance des revenus, dons et transactions unilatérales⁴⁷.

Pour ce qui est de la balance des opérations en capital, elle comprend : les mouvements de capitaux à long terme ; les mouvements de capitaux à court terme ; les dons et transferts gratuits. Au niveau de cette balance des paiements, la situation d'indépendance va s'apprécier

⁴⁴Le marché extérieur ou mondial est parfois sujet à plusieurs aléas qui sont à l'origine de l'instabilité des cours de certains produits à l'exportation. Dans le cas où un pays ne bénéficie pas d'une gamme variée de produit, il est une proie facile qui va subir durement cette instabilité tarifaire. En revanche, si le même pays dispose de plusieurs produits, il est difficile que tous ces produits subissent la baisse des prix. C'est de cette sécurité dont il est question.

⁴⁵ Il existe deux types de biens : les biens naturels et les biens non naturels. Les biens naturels renvoient aux différents dons de la nature que sont l'eau, l'air, le vent qui sont offerts en quantité illimitée. Les biens non naturels issus de l'activité productive, ayant subi un certain nombre de transformations au long du processus productif, sont variés : du crayon à l'ordinateur en passant par l'automobile, la machine-outil, le meuble, etc. Dans cette dernière catégorie, nous avons les biens alimentaires et non alimentaires.

⁴⁶J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986, p.399.

⁴⁷*Ibid.*

au travers du caractère égalitaire observé entre les dépenses⁴⁸ et les recettes⁴⁹ d'un État (en quête d'une autonomie). La recherche d'une meilleure répartition des richesses d'un pays fait aussi partie de l'un des buts généraux d'une planification⁵⁰.

2- La recherche d'une meilleure répartition

Chaque pays dispose d'un ensemble de richesses qui doit être partagé équitablement entre les différentes composantes de cette société. Il s'agit en l'occurrence des différents groupes sociaux et les régions. Ce "gâteau" national est constitué d'un ensemble de biens et de services disponibles, soit sous forme de biens durables, soit sous la forme de biens immédiatement destructifs (produits alimentaires, services). Le véritable problème est celui de savoir comment procéder à un partage équitable de ces richesses sans créer des frustrations à l'égard de ces différentes composantes ?

a- Les groupes sociaux

Dans l'ensemble, c'est l'État qui est responsable du partage du "gâteau" national. De ce fait, au niveau des groupes sociaux, le partage tient compte de deux éléments : du patrimoine et du revenu national.

Le patrimoine national est composé de plusieurs biens matériels, mais les plus usités pour le cas d'espèce se résume au capital foncier, c'est-à-dire les terres ; le capital industriel et commercial. Autrement dit, l'équipement productif dans l'industrie et le commerce ; l'infrastructure de transport et de communication ; et les logements. Le planificateur doit tenir compte de cette répartition qui doit se faire de manière équitable, sinon il devient l'objet de revendications à la fois sociales et politiques. Il peut plonger le pays dans une insécurité notoire qui risque d'envenimer la situation de dépendance.

En ce qui concerne le revenu national, il se compose de l'ensemble des revenus du travail, du capital et de l'entreprise perçus par les agents économiques nationaux. C'est une valeur agrégée représentant l'ensemble des ressources issues de la production des unités nationales⁵¹. Ce revenu national (R.N.) se partage en tenant compte de deux facteurs ou spécificités. Il est attribué à chaque groupe social au travers de la relation suivante : revenu du groupe égal revenu individuel par travailleur multiplié par le nombre de travailleurs ($RG = RI \times$

⁴⁸Le secteur des dépenses (sorties) fait intervenir les éléments tels que : importations, transferts de revenus des étrangers travaillant dans le pays, les intérêts et les dividendes transférés, le remboursement des emprunts.

⁴⁹ Pour les recettes (les entrées) nous avons : exportations, transferts des revenus des nationaux travaillant à l'étranger, capitaux privés venant s'investir, capitaux publics extérieurs.

⁵⁰Olivier, *La planification...*, p. 22.

⁵¹ Provost, *Les mots...*, p. 232.

nt) et par le système des prix qui est à la base des échanges de biens et des services. À l'analyse, nous voulons dire en d'autres termes que, la part du "gâteau" national concédé à un certain groupe social est facteur ou dépend du taux d'emploi de ce groupe, du revenu individuel de ses travailleurs et du prix relatif des produits consommés par ledit groupe⁵².

Une bonne répartition à ce niveau pourrait se résumer à :

- concéder le même taux d'emploi aux différents groupes sociaux ;
- s'assurer que le revenu individuel par travailleur de chaque entité sociale est économiquement bien réparti et plus ou moins indépendant du groupe ;
- mettre en place un bon système de prix qui soit équitable pour tous, afin qu'aucun groupe ne soit ni trop avantagé, ni trop favorisé par l'excès ou la baisse de ces prix.

b- Les régions

Ici, la distribution du gâteau s'opère selon des critères tels que les richesses naturelles dont dispose chaque région, l'armature urbaine et les infrastructures. Cependant, les différentes régions ne se situent pas toujours au même stade de développement (statique) et forcément ne peuvent se développer au même rythme (dynamique). Si cette tendance perdure, le pays pourrait se retrouver face à des disparités de développement très importantes qu'il est difficile de gérer ou de contenir à la longue.

À ce niveau, les pouvoirs publics doivent envisager une stratégie à court et à long terme. Sur le plan théorique, de nombreuses possibilités peuvent être envisagés pour l'aménagement à très long terme du pays. On peut, soit procéder au déplacement des populations (première hypothèse), soit déplacer les activités (deuxième possibilité) ; ou bien adopter les deux scénarii à la fois. Tout cela dépend des réalités propres à chaque région. Cette étude sur la "meilleure" répartition entre les différentes régions des PVD est déjà en cours. À long terme, il est envisagé d'important aménagement du territoire et à court terme sous forme de développement régional ou de régionalisation du plan⁵³.

3- La recherche d'un mieux être

Parler d'un mieux-être suppose qu'il y a amélioration des conditions de vie, par conséquent du niveau de vie. L'un des objectifs fondamentaux, voire l'ultime finalité d'une planification concourt à l'amélioration significative des conditions d'existence de l'homme qui est au centre de toute planification en particulier et du développement dans sa globalité. Par

⁵² Olivier, *La planification...*, p. 26.

⁵³ Comme ce fut le cas dans la planification du Cameroun. Nous y reviendrons.

conséquent, la recherche du mieux-être permet d'améliorer ou d'élever le niveau de vie des citoyens. Pour l'économiste Joël Provost, le niveau de vie se "définit par la quantité de biens et de services mis à la disposition des consommateurs. Il est fonction des revenus qui permettent d'obtenir un certain nombre d'objets, à un certain prix, et d'accéder à un certain niveau (quantitatif) de consommation"⁵⁴.

Lorsque le niveau de vie moyen croît, on dit qu'il y a mieux être. Cela signifie qu'il existe une corrélation étroite entre ces deux notions, l'une étant à la base de l'existence de l'autre. Tandis que le niveau de vie a une valeur quantitative ; le mieux-être a une connotation qualitative. Ces deux entités (qualitatif et le quantitatif) sont indissociables. On parle du mieux-être lorsque le "gâteau" national croît plus vite que la population. Pour que la croissance des richesses s'opère plus vite que la population, il faut quelques sacrifices. Il faut davantage travailler et se distraire moins. Cette amélioration qualitative a un prix : la privation ou la limitation des distractions. Dans les PVD parfois il y a plus de loisirs que de travail, car le problème du sous-emploi y est criard.

Par ailleurs, la recherche du mieux-être passerait, d'une part, par un accroissement significatif du nombre de travailleurs au sein de l'ensemble de la population. Cela signifie que les pouvoirs publics doivent mettre l'accent sur la formation professionnelle et la création d'emploi. L'augmentation du taux de travailleurs est avantageux non seulement au niveau social, mais aussi et surtout d'un point de vue économique, ce dans l'optique de créer d'avantage de richesses et, par ricochet, d'accroître le "gâteau" national. D'autre part, l'accroissement du volume du "gâteau" national passe aussi par l'augmentation de la production.

Dans ce sens, il faut diversifier les sources de production, voire les transformer en passant l'étape du secteur primaire (très prédominant dans le tiers-monde) pour le secteur secondaire et même tertiaire. La productivité dans les secteurs secondaire et tertiaire est deux fois supérieure à celui du primaire. Pour parvenir à la réalisation du mieux-être, les PVD doivent donc mettre l'accent sur la formation et l'infrastructure qui va booster la productivité⁵⁵. Ayant défini les contours et cerner les différents buts à atteindre, il est dès lors opportun de théoriser la planification.

C- Théorie de la planification

Toute planification du développement est envisagée par son objet et ses grandes étapes à suivre pour sa réalisation.

⁵⁴Provost, *Les mots...*, p. 210.

⁵⁵ Olivier, *La planification ...*, p. 31.

1- Objet de la planification

La planification a pour objet de fournir une voie et des moyens au développement⁵⁶. En d'autres termes, il est question de :

- définir les buts généraux du développement ;
- examiner les contraintes existantes ;
- fixer une stratégie permettant de se rapprocher le plus possible des buts recherchés en tenant compte des éventuels contraintes inhérentes ;
- prévoir des actions adaptées aux contraintes existantes et qui favorisent l'atteinte des objectifs mis sur pied ;
- mettre en place des mesures incitatives permettant de booster les différents centres de décision dans la réalisation des actions prévues⁵⁷.

2- Les grandes étapes de la planification

Pour être efficace et complète, toute planification s'effectue en fonction de trois grandes étapes qui se succèdent dans le temps : l'élaboration du plan, son exécution ou réalisation et le contrôle.

a- L'élaboration du plan

Cette phase est certes une étape préliminaire, qui se résume à la conception, cette dernière est cruciale parce qu'elle représente la base, voire la fondation du plan et une élaboration mal conçue peut engendrer des conséquences inestimables dans la suite de la mise en place du plan. Nul n'en doute que si la fondation est défailante, c'est l'ensemble du plan qui l'est. L'élaboration revêt en théorie un double aspect, il s'agit de la définition des objectifs à atteindre et des moyens à mettre à disposition pour parvenir à la concrétisation de ces objectifs.

Au niveau des objectifs, il faut souligner qu'ils doivent tenir compte de la situation de l'année de départ que traverse un pays au moment de leur élaboration. Ces objectifs quantitatifs⁵⁸ doivent être compatibles et cohérents avec la stratégie de développement retenue conformément aux réalités en vigueur dans la sphère de sa mise en place. Cela voudrait dire en d'autres termes que si ces objectifs sont en déphasage avec les réalités économiques et sociales de la zone concernée, les chances de réussite du plan sont fractionnées.

⁵⁶Olivier, *La planification ...*, p.10.

⁵⁷*Ibid.*

⁵⁸Les objectifs quantitatifs, sauf ceux de la première année, sont susceptibles d'être réajustés à mi-parcours de l'évolution du plan, notamment durant la troisième étape qui est celle du contrôle.

Au moment de la mise sur pied des objectifs, le planificateur doit tenir compte d'un certain nombre de réalités ou de liaisons de diverses natures : politiques, institutionnelles, techniques, sociales. Il doit aussi tenir compte de l'interconnexion ou de l'inter dépendance qui existe entre elles. Ainsi, le planificateur doit ouvrir la voie du développement, autrement dit, il devrait choisir les objectifs qui entrent en droite ligne avec les différentes liaisons par souci de compatibilité. Lorsque les objectifs quantitatifs sont bien ficelés ou reconnus comme satisfaisant, il faut maintenant rechercher les moyens d'action⁵⁹.

Dans la recherche des moyens d'action, le planificateur doit user de subtilité, de tact, afin de trouver des mesures les plus efficaces pour parvenir à l'atteinte des objectifs. Il a pour rôle de trouver les moyens de développement nécessaire pour la réalisation du plan. Il est néanmoins important de souligner le caractère irréversible de la succession de ces deux stades : La définition des objectifs doit toujours précéder la recherche des moyens d'action à mettre en œuvre⁶⁰. Les objectifs ayant été définis et les moyens d'action nécessaire trouvés, on passe à l'étape de l'exécution.

b- L'étape de réalisation

Encore dénommée phase d'exécution, cette étape consiste en l'application par les centres de décisions des différentes consignes ou instructions édictées dans la phase d'élaboration et se traduit par des réalisations concrètes. Il faut dire que, cette étape dépend aussi d'autres facteurs externes qui peuvent aussi influencer d'une manière ou d'une autre sur les résultats escomptés. Il s'agit en l'occurrence des facteurs naturels, qui sont des éléments aléatoires et perturbateurs, pouvant impacter sur la production agricole par exemple, remettant ainsi en question les objectifs prévus. Dans tous les cas, ces actions doivent converger dans le sens de maximiser les efforts en vue de parvenir à l'exécution totale des différents objectifs fixés par le planificateur, d'où la nécessité de mettre sur pied un véritable suivi.

c- L'étape de contrôle ou d'ajustement

Cette phase permet de faire une comparaison entre les résultats obtenus dans l'exécution⁶¹ sur le terrain conformément aux objectifs prévus tout en expliquant les écarts

⁵⁹Comme sus-évoqué, les moyens d'action dont il est question ici sont de divers ordres : humains, matériels, techniques, financiers... Ces moyens sont aussi susceptibles d'être réajuster en fonction des résultats à la suite du contrôle (dernière étape dans mise en œuvre d'un plan).

⁶⁰Cette mesure découle du bon sens, car ce serait mettre la charrue avant les bœufs. Mais, malheureusement ce n'est pas très souvent ce qui est observé. Dans leur empressement d'entrer en possession des fonds, certains planificateurs se contentent parfois de simples "stimulants" très généraux sans donner des précisions sur le volume de développement qu'ils devraient entraîner.

⁶¹Les réalisations obtenues dans l'exécution sont généralement mises en évidence par les services économiques de l'administration (Économie nationale, service de la statistique dits services d'observation)

observés. Ceci facilite des réajustements et de prendre des dispositions dans le but d'éviter ces écueils pour les années ultérieures, soit au niveau des objectifs, soit concernant les moyens d'action.

Il était question dans cette sous partie de faire état des généralités sur la planification. Nous pensons que cet exercice n'était pas futile dans la mesure où la bonne compréhension d'un phénomène s'opère d'abord au travers de sa globalité. Il est aisé de particulariser et de mieux insérer ledit phénomène dans un contexte précis. Au vue de ces généralités, le lecteur peut comprendre, par exemple, les motivations qui sont à l'origine de l'adoption de la politique de régionalisation (par exemple) et cerner la logique ou la philosophie d'ensemble des plans camerounais.

II- PHILOSOPHIES DES PLANS QUADRIENNAUX ET QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS

Dès l'entame de cette sous partie nous tenons à repréciser qu'il est question de faire la présentation de deux philosophies bien distinctes, à savoir la planification coloniale et la planification mise en place par les autorités camerounaises à partir de 1960 jusqu'en 1991 (officiellement)⁶². Ces deux philosophies sont fondamentalement différentes, du point de vue de leur motivation, eu égard à leur contexte. Le contexte qui, selon nous, est l'élément moteur, est à la base de l'orientation donnée aux motivations.

Autrement dit, les motivations ne sont que le reflet ou la photographie du contexte. Il est question d'aborder la philosophie des plans du Fonds d'Investissement pour le Développement économique et social (FIDES), en référence à la planification coloniale et présenter celle de la planification camerounaise.

A- Les plans du Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social (FIDES)

Le FIDES est une structure que l'administration coloniale française avait mise en place à partir de 1946, dans l'optique d'accompagner, voire de coordonner le développement économique et social de ses colonies. Toute son action fut orientée et implémentée au travers de la philosophie coloniale française. Par conséquent, c'est cette structure qui était en charge de l'élaboration des plans quadriennaux appliqués par la France au Cameroun à partir de 1947.

⁶²Officiellement, la fin des plans post indépendants était prévue pour l'année 1991, mais la crise économique de 1986 fut à l'origine de leur abandon. Nous maintenons cependant l'année 1991 comme année officielle d'arrêt de ces plans, car ils ont été validés comme tel par l'Assemblée nationale du Cameroun.

Pour y parvenir, il est nécessaire de faire un *flashback* dans les méandres des origines de ces plans.

1- Origine des plans FIDES

Il faut de prime à bord souligner que, c'est la Russie soviétique qui a été la première puissance à expérimenter une planification économique, ce fut dans les années 1930. Au vue de son succès, cette pratique qui intervient généralement pour relever un pays de ses cendres, va se répandre comme une trainée de poudre auprès des autres pays en difficulté surtout au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. La fin de la Deuxième Guerre mondiale marqua un tournant décisif dans l'histoire des colonies d'Afrique, en général, et au Cameroun français, en particulier. Sur le plan théorique la France entreprit résolument d'opérer une transformation au sein de ses colonies. Cette transformation devait se faire via une planification qui a débuté en France.

Entre 1945 et 1946 le gouvernement français entreprit l'élaboration de son premier plan dénommé "plan Monnet"⁶³ de modernisation et d'équipement⁶⁴. C'est dans ce même sillage que les puissances colonisatrices entreprirent aussi de planifier le développement de leurs colonies. Déjà, l'idée de créer un organisme spécial qui devait bénéficier des subventions de l'État avait été lancée en 1934. Dès 1935, la France créa "un Fonds de Développement Colonial destinés à fournir les ressources d'investissement de ses colonies pour une durée de 15 ans"⁶⁵. Toutes ces initiatives ne furent ni concrètes, ni efficaces. La véritable transformation survint à partir de 1946 avec la création du FIDES.

Créé par la loi n°46860 du 30 avril 1946⁶⁶, le FIDES à la base ou au départ avait été mis en place pour financer un plan décennal (10 ans) de modernisation et d'équipement des territoires d'outre-mer dénommé plan Pleven. Comme le souligne, Nicolas ATangana "Le législateur français, en votant cette loi, entendait réussir en 10 ans la transformation des territoires d'outre-mer en pays modernes en tout ce qui concerne leur équipement public et privé"⁶⁷. Le changement du concept de décennal en celui de quadriennal se serait opéré en

⁶³D. Etounga Manguéle, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985, p.110.

⁶⁴Ce plan débuta véritablement en 1947 et s'acheva entre 1952-1953. Ce fut un plan d'action que la France mit sur pied dans le but de reconstruire le pays détruit par la guerre. Toutefois, il est important de noter que, l'élaboration de ce plan avait été au départ l'idée de la France, mais par la suite elle fut motivée ou conditionnée de l'extérieur. Au lendemain de la guerre, les États-Unis qui n'avaient pas subi les affres du conflit dressèrent un plan Marshall qui avait pour but de venir en aide aux puissances européennes dévastées par la guerre. La condition pour bénéficier d'une aide venant de ce plan Marshall, était la mise en place obligatoire d'un plan quadriennal détaillé portant à la fois sur les ressources et leurs utilisations. C'est donc dans ce contexte que naquit le plan Monnet.

⁶⁵Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.110.

⁶⁶*Ibid.* p.103.

⁶⁷N. Atangana, *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1978, p.21.

1949 face aux “ hésitations des hommes d'affaires français à s'engager à long terme”⁶⁸. Même les buts généraux furent modifiés comme le précise B. Davidson, au départ le FIDES visait à satisfaire les besoins des populations indigènes et à promouvoir le développement de l'économie de l'Union Française. En 1951, cet objectif fut redéfini, à savoir accroître la production agricole et industrielle dans la perspective d'une communauté européenne⁶⁹.

À l'analyse, il est parfaitement visible que seuls les intérêts de la métropole étaient recherchés ici. Bien qu'au départ, cette planification prévoyait œuvrer pour une certaine satisfaction des besoins des Africains. Cet objectif initial reste très vague et ne permet véritablement pas de cerner l'ampleur ou l'étendue de son action. Ce qui, finalement, est sûr et clair est que ces plans ont largement été plus favorables pour l'économie de la France que pour le développement de ses colonies. Nicolas Atangana soutient cette réalité en ces termes : “Si on le sait, cet objectif ne fut pas atteint... les crédits FIDES consacrés aux infrastructures, aux dépenses de production et de commercialisation, tout comme ceux affectés aux équipements collectifs de caractère social et culturel, ont pu, d'un plan à l'autre, promouvoir les économies d'outre-mer”⁷⁰. Cette logique il faut le souligner, reste conforme aux grands idéaux de la philosophie coloniale française d'Afrique.

2- Idée de conception ou philosophie des plans FIDES

De prime à bord, il faut dire que les plans FIDES n'étaient pas des plans d'ensemble, c'est-à-dire qu'ils ne visaient pas le développement global des colonies, en général, et du Cameroun, en particulier. C'était des plans partiels, précisément des plans sectoriels qui ne visaient que les secteurs infrastructurel et agricole. Au travers de cette action, il est aisé de comprendre que la France est restée conforme aux idéaux du pacte colonial. C'est cette philosophie qui a toujours été à la base de toutes les actions menées par cette dernière en Afrique. Les visées économiques ayant été à l'origine de la colonisation, elles furent également au centre de la philosophie coloniale.

Le système économique de la colonie était le prolongement de celui de la métropole. Les économies africaines furent au départ intégrées dans celles de leurs puissances colonisatrices respectives et par la suite vont appartenir à un système capitaliste plus large⁷¹. “ Le colonialisme a confiné les colonies africaines dans la production des matières premières

⁶⁸J. Kuete, *Monnaie et finances comme moteur de développement*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1980, p.37.

⁶⁹B. Davidson, *L'Afrique au XXe siècle*, Paris, Editions Jeune Afrique, 1970, cité par D. Etounga Manguéle, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985, p.166.

⁷⁰N. Atangana, *Problématique du développement...*, p.22.

⁷¹ UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique : l'Afrique sous domination coloniale 1880-1935*, Paris, Présence Africaine, 1989, p.260.

destinées à l'exportation et leur a imposé en contrepartie de dépendre des pays capitalistes développés pour tout ce qui concernait les produits manufacturés...''⁷². Autrement dit, entre la métropole et les colonies les rapports étaient régis en fonction du pacte colonial : en tant que réservoirs des matières premières, les colonies devaient aussi servir de déversoirs des produits manufacturés. “ Le développement économique et social des colonies n'était pensé et réalisé qu'en fonction de ce qu'il pouvait rapporter à la Métropole et aux colons installés dans les territoires d'outre-mer''⁷³.

C'est donc dans ce contexte que les plans FIDES ont été élaborés. Comme il a déjà été souligné, l'ultime objectif voire la finalité de tous ces plans était de valoriser et de promouvoir la suprématie économique de la France, car cette philosophie ne prévoyait pas le développement de l'Afrique, voire du Cameroun. À cet effet, plusieurs raisons peuvent permettre non pas de justifier cette action, mais plutôt de la comprendre. L'effort de transformation consenti au travers des plans aurait dû être à la base d'un véritable développement économique et social, mais cela n'a pas été le cas et ne pouvait en être autrement pour les raisons suivantes ⁷⁴ :

Premièrement, il n'était pas question pour les colonisateurs de créer en Afrique des économies qui devaient concurrencer celle de la France. Les colonies devaient être de vastes marchés dans lesquels était affecté tout le surplus de l'immense production européenne. Il fallait intégrer au sein des masses africaines une nouvelle culture : celle de la consommation des produits manufacturés. Comme le disait dans les années 1920 le ministre français des colonies, Albert Sarraut : “ ce que nous avons intérêt à faire, c'est de développer dans nos colonies, notamment parmi les masses indigènes, les facultés de consommation des produits fabriqués en France''⁷⁵. Il est donc évident de comprendre que développer de vastes marchés au sein des colonies allait nécessairement créer un manque à gagner et concurrencer la France. Cela devait aller à l'encontre des propos du ministre des colonies, au regard de l'absence de véritables voies de communication et d'organisation des circuits commerciaux internes, l'économie africaine est restée une économie de traite, une économie extravertie.

Deuxièmement, l'industrialisation est demeurée très sélective, car il fallait acheminer l'essentiel des matières premières à l'état brut vers la Métropole pour le ravitaillement des industries européennes. Troisièmement, les importants capitaux consentis dans la réalisation

⁷² UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique...*, p. 260.

⁷³ Ahidjo, *Dix ans (1958-1968) au service de la Nation*, Monaco, Éditions Paul Bory, S/D, p.5.

⁷⁴E. Kwayeb, *Problématique de la production et du marché intérieur dans les États de l'Afrique noire*, Québec, Éditions du Méridien, 1994, p.129.

⁷⁵A. Sarraut, *La mise en valeur des Colonies françaises*, Paris, Payot, cité par Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.164.

des grands travaux (aménagement des ports, construction des voies ferrées, routes et pistes, etc.) ne se firent pas en faveur des colonies, surtout que “ces grands travaux ne devaient servir, ni à équiper, ni à favoriser la communication ou les échanges entre diverses régions, mais à faciliter l'évacuation des matières premières...vers les ports, en vue de leur exportation”⁷⁶.

Eu égard à ceci, il est évident de percevoir que cette politique de planification, en particulier, et le colonialisme, en général, au lieu de faire la promotion du développement, comme il était prévu a surtout engendré la dépendance et le déséquilibre entre les différentes composantes de la société africaine. Cependant, rester aussi sur cette note négative serait obstrué un pan réaliste de l'histoire. Cette planification fut une source d'inspiration et un leitmotiv indispensable pour les camerounais soucieux de leur auto développement au lendemain de leur indépendance, en œuvrant dans la continuité des plans.

B- Représentation symbolique de la notion de planification

Au lendemain de son accession à l'indépendance, le jeune État camerounais sous l'impulsion de son président de la République son excellence Ahmadou Ahidjo va mettre sur pied une planification qui revêtait tout une symbolique et reposait sur quatre principes fondamentaux.

La planification camerounaise dont il est question ici s'inscrit dans un contexte très différent de celui des plans FIDES. Dans la mesure où elle est l'expression d'une souveraineté acquise et découle du désir d'affirmation d'un peuple longtemps opprimé. En réalité, la notion de planification au-delà de ce qu'elle est en pratique, revêt en théorie ici tout un symbole.

La planification camerounaise, selon son initiateur, est l'un des fondements de la doctrine économique nationale à savoir le libéralisme planifié⁷⁷ défini comme une doctrine “qui encourage l'initiative privé ...tout en accordant à l'État un rôle général d'organisation, d'orientation, d'impulsion et de contrôle et un rôle déterminant dans l'application de la justice sociale et en sauvegardant les structures communautaires des campagnes camerounaises”⁷⁸. Alors, la notion de planification est appréciée symboliquement de par son esprit, ses fins et ses fonctions.

⁷⁶Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.130.

⁷⁷ Cette doctrine qui est l'élément phare de cette planification sera abordée plus en détail dans la partie réservée aux principes. Il est juste question ici d'en donner la définition.

⁷⁸ La Charte de l'Union nationale camerounaise (UNC).

1- L'esprit du plan

Dans ce contexte, le plan est avant tout une façon d'exprimer une conscience collective du développement, voire de symboliser une volonté nationale de croissance. En conclusion, " Le plan national de développement est le cadre dans lequel s'exerce l'effort conscient et concerté de mobilisation de toutes les ressources intérieures et extérieures disponibles"⁷⁹. L'État étant ici le seul garant de ce programme. Cette politique s'étendait dans tous les secteurs de la vie nationale dans l'optique de créer les conditions véritables d'un développement global du Cameroun. Dans ce cas, le plan est la matérialisation de la volonté générale de tout un peuple consciente de son retard et en proie en la quête de son développement⁸⁰.

Dans le souci de faire du plan une œuvre purement nationale, les pouvoirs publics ont suscité au sein de la population un sentiment de solidarité et de participation. C'est à partir de cette volonté que s'exprime le caractère fondamentalement empirique de la planification camerounaise " afin que le plan soit un symbole de l'effort collectif"⁸¹. Au-delà de son esprit, elle a aussi des buts généraux.

2- Les fins de la planification

L'élaboration du plan camerounais trouve sa raison d'être au niveau politique, économique et social.

Sur le plan politique et social, le plan a pour buts de :

- Renforcer l'unité nationale

Ce renforcement de l'unité nationale était un impératif, car le Cameroun sous domination française n'était qu'un simple territoire dépourvu de toute conscience nationale. Il n'était constitué que de multiples groupuscules politiques et sociaux caractérisés par le repli identitaire. En dehors de l'Union des Populations du Cameroun (UPC) et de l'Action nationale (AN) qui avaient des influences dans tout le pays⁸², le reste des partis, malgré leur influence avaient un caractère tribal. Il était donc urgent pour le président de donner une âme nationale à

⁷⁹ A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971, p. 10.

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ *Ibid.* p.11.

⁸² Ahidjo, *Dix ans (1958-1968)...*, p.7.

ce peuple. Le plan était la solution idoine pour redorer le blason national de ce peuple, il s'agissait du plan de la nation⁸³ et non de l'État⁸⁴.

- **Instaurer le dialogue**

Cet objectif s'inscrit en droite ligne avec le renforcement de l'unité nationale. Dans l'optique de mener à bien son entreprise, l'administration coloniale française a procédé à la bonne vieille méthode du *divide ut impera*, diviser pour mieux régner. Cela implique nécessairement qu'entre les différentes régions du pays, il n'existait pas un véritable dialogue interethnique. Or, au moment de son indépendance, le Cameroun avait besoin de la collaboration entre tous ses enfants.

Par conséquent, la désunion et l'absence de dialogue étaient des tares qui ne militaient pas en faveur de la réalisation de son développement. Le plan apparut comme l'élément catalyseur devant faciliter le brassage des opinions qui était une façon d'exprimer une conscience collective du développement. Le plan était donc, le facilitateur du dialogue " entre l'administration et la population, entre le niveau régional et le niveau national, entre les responsables des différents secteurs de l'économie nationale"⁸⁵.

- **Promouvoir l'homme camerounais**

Selon un philosophe, l'homme est la mesure de toute chose. Cette affirmation s'applique aussi dans ce contexte, car nous pensons que l'homme est la finalité de toute planification. Autrement dit, toutes les dispositions prises doivent avoir pour but ultime la recherche du bien-être de l'homme. Cette promotion de l'homme est à la fois une amélioration qualitative et quantitative de son être⁸⁶. De ce fait, la promotion du Camerounais passait par la recherche de son mieux-être. Les pouvoirs publics camerounais au travers des plans recherchaient l'amélioration totale ou globale des conditions de vie du Camerounais. Seul un individu émancipé ou sain, peut s'assumer et œuvrer efficacement pour le développement de son pays.

Au-delà de l'aspect individuel, le développement est aussi une responsabilité collective. Le plan avait aussi pour rôle de corriger les déséquilibres régionaux observés dans l'ensemble du pays. Pendant la colonisation, le territoire a connu une mise en valeur disproportionnée.

⁸³Une Nation : groupe humain habitant sur le même territoire, appartenant généralement au même groupe linguistique, lié par des traditions historiques et des intérêts communs. Entité juridique dotée de la souveraineté, formée par l'ensemble des citoyens d'un pays juridiquement et politiquement constitué ; l'ensemble des individus qui la composent.

Un État : une entité politique caractérisée par un gouvernement exerçant une autorité souveraine garantissant l'unité d'un peuple et d'un territoire délimité par des frontières, et personnifiant juridiquement la nation.

⁸⁴P. Masse, *Le plan ou l'anti-hasard*, Paris, Gallimard, 1965, p.10.

⁸⁵ Valette, *Les méthodes de planification...*, p.11.

⁸⁶ Olivier, *La planification...*, p. 29.

Dans la mesure où, c'est en fonction des intérêts que représentaient certaines régions que s'effectuaient leur mise en valeur. Au lendemain de l'indépendance, il existait un déséquilibre notoire entre la partie méridionale plus développée et la partie septentrionale défavorisée. Il était donc impératif de corriger cette "injustice". "Le plan doit assurer une croissance harmonisée, cette harmonisation étant entendue non seulement entre les secteurs et les régions, mais aussi entre les classes sociales : le plan devient un moyen de justice sociale permettant de corriger les déséquilibres entre les classes"⁸⁷.

Sur le plan économique, le plan avait pour but de :

- **Renforcer l'indépendance économique**

Cet élément est l'un des buts majeurs pouvant justifier l'élaboration d'un plan. Ici, la recherche de l'indépendance économique est conditionnée par des facteurs tels que les capitaux, les hommes et les échanges commerciaux. Pour mieux appréhender la situation, il faut faire appel au contexte dans lequel se trouvait le jeune État camerounais au moment de l'élaboration de ses plans. Au lendemain de son indépendance, le Cameroun est un État dont le système productif est monopolisé par les étrangers, notamment les grandes firmes françaises⁸⁸. Ces dernières détiennent les capitaux.

Or, le développement du pays nécessite d'abord la présence de capitaux nationaux. Dans l'optique d'inciter aussi les nationaux à se lancer dans les investissements, le gouvernement a mis en place un ensemble de mesures incitatives contenues dans le code des investissements. Sur le plan humain, le Cameroun n'avait pas une main d'œuvre qualifiée, composée d'experts (nationaux). Pour un départ, le pays dû faire recours à l'expertise étrangère. Grâce aux plans cette dépendance fut, de façon progressive, résolue au travers d'une véritable planification du secteur éducatif, l'emphase étant mise sur la bonne formation des nationaux. Le plan devait permettre la mobilisation des ressources nationales et extérieures, et leur concentration dans les domaines clés dans l'optique de maximiser leurs effets.

- **Participer à l'implémentation de la politique économique**

L'élaboration des plans est en elle-même la matérialisation de la politique économique d'un État. Selon Joël Provost, la politique économique "recouvre l'ensemble des actions de l'État à court ou à long terme et sont les aboutissements de l'accroissement de son intervention

⁸⁷Valette, *Les méthodes de planification...*, p.11.

⁸⁸Il s'agissait des principales, notamment, de la SCOA, de la CFAO, d'UNILEVER spécialisées dans presque tous les domaines de l'économie.

dans la vie économique et sociale’’⁸⁹. Elle est de nature conjoncturelle⁹⁰ ou structurelle⁹¹ et mettent en relief les choix d’une orientation politique plus ou moins contrainte par les évènements du moment.

Selon Ahmed *et al.*, la politique économique est l’“ action consciente de la puissance publique se traduisant par la définition d’objectifs économiques et sociaux, et la mise en œuvre des moyens nécessaires pour les atteindre’’⁹². Ainsi, pour parler de politique économique, il faut que l’action ou l’absence d’action soit délibérée. Le caractère “ conscient” est fondamental.

Au regard de ces deux définitions, il en ressort que toute politique économique est d’abord une projection qu’un État effectue et dont la matérialisation s’opère par la planification. Au-delà de cette convergence, ces différentes définitions se complètent, car non seulement une politique économique ou une planification est fonction d’une situation conjoncturelle ou des évènements du moment ; mais aussi, elle est une émanation d’une volonté politique très forte et consciente. Dans ce contexte, le plan devient “ l’instrument d’orientation de l’expansion économique et du progrès’’⁹³.

- **Prévoir l’évolution de l’économie nationale**

L’une des missions assignées à un plan, c’est de prévoir, car au-delà de planifier pour développer, il faut aussi planifier pour prévoir ou anticiper sur les éventuels désagréments que pourrait subir l’économie nationale. À partir de la planification, l’État avec le temps peut anticiper sur certains faits pouvant constituer une entorse au niveau de l’évolution de son économie. Planifier c’est aussi ajuster, corriger les erreurs antérieures dans le but de parfaire les échéances futures.

3- Les fonctions du plan camerounais

Parler de la fonction d’un plan revient à mettre en exergue son rôle et ce dernier s’apprécie à trois niveaux. Selon le gouvernement camerounais, sur le plan économique, la planification est l’élément phare qui permet de faire un diagnostic complet et froid sur la situation économique du pays. C’est au moment de son élaboration qu’une analyse sérieuse

⁸⁹ Provost, *Les mots...*, p. 287.

⁹⁰ Les interventions conjoncturelles sont destinées à corriger et ajuster les mécanismes économiques face aux aléas de la croissance, par le biais des instruments monétaires, fiscaux et budgétaires. Ces instruments s’inscrivent dans une politique de relance ou de stabilisation.

⁹¹ Les interventions structurelles ont pour but de modifier l’orientation et la finalité des fondements de l’économie : - lutte contre les inégalités par le biais de la politique sociale des revenus ; - structuration de l’appareil productif par des politiques de secteur (politique agricole, politique industrielle, etc.) ; - restructuration de l’espace par une politique d’aménagement du territoire ; - réforme dans les domaines de l’éducation et de la recherche.

⁹² A. Silem *et al.*, *Lexique d’Économie*, Paris, Édition Dalloz, 2016, p. 658.

⁹³ Loi N° 66/LF/14 du 30 Août 1966 portant approbation du II^{ème} plan.

permettant de faire le bilan des réalisations antérieures s'opère, facilitant ainsi la mise en exergue des faits saillants, ainsi que des goulots d'étranglement hostiles à la croissance⁹⁴. Le plan constitue aussi un référent indispensable pour la recherche des financements extérieurs, dans le sens où son élaboration permet d'entrevoir facilement les différents projets, ainsi que les démarches y afférents pour leurs éventuels réalisations.

Sur le plan politique, le plan se présente aux yeux des populations comme une façon pour le gouvernement d'exprimer son effort. Dans cette optique, il est utilisé comme un récapitulatif des bienveillantes actions et intentions de ce dernier à leur égard. Pourtant, il existe parfois des écarts entre la théorie et la pratique, entre ce qui est prévue et leur matérialisation sur le terrain.

Pour les responsables des collectivités locales, le plan est une réelle aubaine pour solliciter auprès des pouvoirs publics des fonds pour faciliter le développement régional tel que prévu et un meilleur encadrement mené par des hommes expérimentés⁹⁵. Ayant présenté la quintessence ou la représentation symbolique de la planification camerounaise, il est dès à présent question de mettre en exergue ses principes.

C- Les principes de la planification camerounaise

Dans l'optique de donner une ligne de conduite à sa politique du développement, le Cameroun a implémenté une philosophie basée sur quatre principes fondamentaux : le libéralisme planifié, le développement autocentré, le développement équilibré et la justice sociale. C'est l'ensemble de ces principes qui forme la marque de fabrique *made in Cameroon* en matière de politique économique. Nous allons nous étendre plus en détail, en abordant chaque principe. Il faut souligner qu'à partir de ces principes, le gouvernement s'engageait à :

- réhabiliter et à favoriser la libre créativité des camerounais ;
- promouvoir l'esprit d'innovation aussi bien sur le plan individuel que collectif ;
- créer des structures favorables au développement technologique et à la promotion du savoir-faire ;
- mettre sur pied une banque de données devant valoriser les résultats des travaux de recherche pour le bien être des Camerounais⁹⁶.

⁹⁴Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 12.

⁹⁵*Ibid.*

⁹⁶Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.21.

1- Le libéralisme planifié

Ce principe reste et demeure l'élément important, voire la pièce maîtresse de la politique économique du Cameroun. La politique de développement économique constituait généralement le socle des différentes stratégies sectorielles et sous-sectorielles mise sur pied par l'État camerounais. C'est en fonction de la vision économique que les stratégies ont été adoptées⁹⁷. Le libéralisme planifié en était le socle.

Au lendemain de son indépendance, l'économie camerounaise était en pleine mutations. Les différents acteurs économiques étaient engagés dans une bataille acharnée pour la réalisation de nouveaux exploits, dans le but de s'arrimer aux nouvelles données imposées par le monde. Dans l'optique de faciliter l'adaptation à ces exigences, le président Ahmadou Ahidjo décida d'adopter une politique d'ouverture à l'égard des capitaux étrangers et l'élaboration d'une planification indicative à l'aide de plans quinquennaux, avec un rôle très actif dévolu au secteur public/privé⁹⁸ : c'est le libéralisme planifié.

Le libéralisme planifié est non seulement un principe, mais aussi une philosophie politique et économique mise en place par le président Ahmadou Ahidjo⁹⁹. Ce concept, comme le relève Pierre Bouopda Kamé “ renvoie à l'option d'une économie mixte, avec un secteur privé libre et prédominant (libéralisme) qui opère à côté d'un secteur public important dans les branches d'activités et sur des marchés régulés par l'État (planification)”¹⁰⁰. Il renvoie à une forme de libéralisme moderne qui encourage l'initiative privée tout en accordant à l'État un rôle général d'organisation, d'orientation, d'impulsion et de contrôle du développement entre les différentes régions du pays¹⁰¹.

Le facteur le plus dynamique de notre démarrage est, croyons-nous, notre option pour le libéralisme en matière économique. Le libéralisme grâce auquel la perspective du profit légitime excite l'initiative et grâce auquel la liberté fertilise l'imagination. Mais c'est un libéralisme ordonné, sélectif non anarchique... dans la conjoncture nationale et mondiale actuelle, cette politique est sans aucun doute la meilleure pour notre pays et par conséquent, le plus conforme à l'intérêt de notre peuple. Elle représente l'heureuse conjonction entre l'idéal de notre développement vers lequel nous tendons et le réel.¹⁰²

⁹⁷A. G. Meba, “L'évolution des politiques agricoles et leur incidence sur l'économie et le secteur rural camerounais (1960-2014), Mémoire de DIPES II Géographie, ENS de Yaoundé I, 2013-2014, p.54.

⁹⁸*Ibid.*

⁹⁹R. Laglane, “ Le Cameroun à la recherche d'une stratégie de développement : du libéralisme planifié au développement autocentré”, Mémoire de Licence en Droit, Université de Yaoundé, 1976, p.14.

¹⁰⁰P. Bouopda Kamé, *Cameroun, les crises de la présidence Paul Biya*, Paris, L'Harmattan, 2007, p.99.

¹⁰¹A. T. Etamane Mahop, “ Les grandes orientations des politiques économiques au Cameroun sous l'ère du Président Ahmadou Ahidjo de 1960 à 1982 : analyse historique”, in *Analele Universitatii, Dunarea De Jos Galati, seria 19, Istorie*, tom VIII, 2009, p.227.

¹⁰² A. Ahidjo, *Par lui-même*, Monaco, Édition Paul Bory, 1968, P.55, cité par Etamane Mahop, “ Les grandes orientations des politiques économiques, p.25.

Il visait l'incitation et la promotion de l'initiative privée et l'assignation à l'État la tâche de mobilisation, de coordination et d'encadrement de ces initiatives dans une atmosphère de respect de l'intérêt général et de la souveraineté nationale. Autrement dit, “ cette doctrine insiste davantage sur les marchés, en particulier sur les tendances du marché international, pour orienter les investissements ...et donne en même temps à l'État des pouvoirs d'intervention pour créer des entreprises publiques et parapubliques afin de sauvegarder la souveraineté de la nation”¹⁰³.

Si la politique du “libéralisme planifié” a vu le jour au Cameroun, c'est parce que la planification avait fait ses preuves dans d'autres pays. Les dirigeants camerounais ont choisi, non pas la planification impérative, comme dans le modèle socialiste (URSS, Chine), mais une planification indicative plus souple comme celle en vigueur dans une économie mixte ou de marché décentralisée, contrôlée par l'action gouvernementale. En effet, cette doctrine était une philosophie hybride, à cheval entre le socialisme et le capitalisme. Elle avait pour objectifs la libéralisation de l'économie tout en accordant à l'État un droit régalien de coordonnateur¹⁰⁴.

L'auteur de ce principe en livre la teneur au travers de ces propos :

Nous avons choisi de libéraliser notre développement économique et social dans un système libéral planifié, c'est-à-dire dans un système de liberté, où l'entreprise privée mêle nationaux et étrangers ; un développement sur lequel non seulement l'État a le droit de regard, mais qu'il planifie. Un développement qui suppose que l'État pour la création des industries et entreprises nouvelles... non seulement donne son accord, mais participe effectivement dans la mesure de ses moyens, surtout à cette époque où nos nationaux n'ont pas encore l'épargne ou la confiance suffisante pour y participer eux-mêmes.¹⁰⁵

Cette affirmation annonçait alors l'intention des dirigeants camerounais de vouloir donner une impulsion au secteur privé contrôlé par les étrangers et dans lequel les camerounais avaient été marginalisés dans les programmes économiques de l'ère coloniale. L'État avait donc la charge de protéger les entrepreneurs nationaux peu nombreux et défavorisés dans la concurrence capitaliste où les opérateurs économiques expatriés avaient pris de l'avance. C'est pour cette raison que l'État devait alors jouer un rôle général d'organisation, d'orientation, d'impulsion et de contrôle¹⁰⁶.

En outre, sur le plan politique, le libéralisme planifié avait l'intention de réglementer les entreprises privées qu'elles soient nationales ou étrangères, dans l'optique d'empêcher l'établissement d'un oligopole, car le libéralisme économique outrancier pouvait conduire à une

¹⁰³Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.57.

¹⁰⁴Meba, “L'évolution des politiques agricoles...”, p. 54

¹⁰⁵Ahidjo, cité par Laglane, “ Le Cameroun à la recherche d'une stratégie de développement...”, p.11.

¹⁰⁶Anonyme, *L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun*, tome 3, Douala, Nouvelles Éditions Africaines, 1981, p.282.

forme d'impérialisme économique, en compromettant par la suite le développement embryonnaire du pays. Ce qui pouvait aussi constituer une menace pour la souveraineté nationale¹⁰⁷. Cette réglementation pouvait s'opérer soit par association, soit par création d'une structure publique ou parapublique au travers de laquelle le gouvernement pouvait booster, gérer et mieux coordonner l'ensemble de l'économie dans l'optique de préserver les intérêts étatiques.

Le caractère particulier de la doctrine du libéralisme planifié fut aussi le développement endogène et communautaire dominé par une politique incitative à l'investissement privé dont les objectifs majeurs étaient basés sur les déterminants¹⁰⁸ tels que :

- la propriété privée ;
- l'intégration des camerounais dans tous les secteurs de l'économie et de leur participation à la vie politique ;
- la planification démocratique pour l'indépendance économique¹⁰⁹.

Au regard de ce qui précède, il en ressort que le libéralisme planifié se caractérise par deux idées fortes : d'une part la conviction selon laquelle l'initiative privée reste le meilleur moteur du développement ; d'autre part, l'État qui au travers de son droit régalien de responsable de l'intérêt général, est chargé de mobiliser, de coordonner et d'orienter les efforts pour le progrès¹¹⁰. À la suite de ce travail, chaque idée maîtresse est abordé en détail dans l'optique de mieux cerner leur quintessence.

a- La promotion de l'initiative privée

Au moment de son indépendance, le Cameroun avait besoin de capitaux locaux pour son développement. Mais, ce n'était pas possible. C'est pour ce faire que, le président mit sur pied une véritable politique d'attrait de fonds à travers une série de mesures incitatives¹¹¹. Ces dernières visaient non seulement à inciter les nationaux à se lancer dans le monde des affaires, mais aussi et surtout à attirer les étrangers. Parler de la promotion de l'initiative privée ici, revient à faire l'évocation de l'incitation aux investissements qui constituaient l'une des roues de secours pour l'atteinte du développement.

¹⁰⁷Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.57.

¹⁰⁸Ango, "Programmes de développement économique ...", p. 33.

¹⁰⁹*Ibid.*

¹¹⁰Discours d'Ahmadou Ahidjo, cité par Ministère de l'économie et du plan, *IV plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, S/D, p.1.

¹¹¹Nous avons déjà certes fait une évocation de ces mesures, mais nous y reviendrons plus en détail à la suite de ce travail, notamment lorsque nous parlerons de l'interventionnisme de l'État.

Les PVD et même les pays développés ont pris conscience du caractère complémentaire de l'investissement privé étranger dans le processus de développement. Cette prise de conscience s'est matérialisée par la mise en place d'un ensemble de mesures et de politiques visant à encourager l'arrivée des investisseurs privés étrangers. Dans cette sous partie l'emphase sera mise sur les investissements privés étrangers du fait de leur impact considérable sur la planification ou le développement.

Si le Président Ahmadou Ahidjo considérait l'initiative privée comme le meilleur moteur de développement, c'était juste à cause du fait qu'elle était la solution idoine dans la résolution de l'épineux problème du financement des différents programmes nationaux. La réalisation des objectifs fixés par les plans exigeait des ressources financières considérables. Or, les ressources disponibles n'étaient pas à même de favoriser l'atteinte de ces objectifs. Entre les besoins et les fonds disponibles, il existait un écart considérable. C'est la raison pour laquelle J. Nguimbous affirme que : “ pour réduire cet écart, pour faire progresser le revenu par habitant à un rythme raisonnable, pour ramener la croissance à un niveau satisfaisant ...il faut un volume considérable de capitaux provenant des sources extérieures”¹¹². Dans le même ordre d'idées que David Cushman Coyle pensait que le “ développement est partiellement étranger”¹¹³.

Tant il est vrai qu'investir c'est bien, il n'en demeure pas moins vrai qu'investir pour développer c'est mieux. Cette maxime pose le réel problème de l'efficacité des investissements qui a déjà longtemps fait l'objet de débat. Nous n'allons pas nous étendre la dessus mais restons convaincus et nous l'affirmons avec Georges Ngango que le rôle dévolu aux investissements privés doit être “ de contribuer de manière décisive à arracher un pays sous-développé des multiples cercles vicieux et contradictions dans lesquels il est enfermé...l'efficacité de l'investissement destiné à lutter contre le sous-développement doit se mesurer à ses effets...”¹¹⁴. Il est question pour nous ici de présenter les différentes formes de l'investissement privé étranger et d'exposer dans quelle mesure ils participent au développement.

b- Les différentes formes de l'investissement privé étranger

L'apport de capitaux étrangers s'opère par investissement direct qui “ permettent de créer une filiale ou d'avoir le contrôle d'une entreprise”¹¹⁵. Il existe deux types d'investissement privé étranger direct : l'entreprise exclusivement étrangère et l'entreprise

¹¹² J. Nguimbous, “L'investissement privé étranger dans les économies du Tiers-Monde”, Mémoire de Licence en Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1974-1975, p.6.

¹¹³D. Cushman Coyle, *La voie du développement*, Paris, Nouveaux Horizons, 1965, p. 23.

¹¹⁴G. Ngango, *Les investissements d'origine extérieure en Afrique Noire francophone : statut et incidences sur le développement*, Paris, Présence Africaine, S/D, p.17.

¹¹⁵R. Jalée, *Le pillage du Tiers-monde*, Paris, Collection Maspéro, p.85.

mixte¹¹⁶. S'agissant de l'entreprise exclusivement étrangère, elle peut se subdiviser en deux catégories : l'exportation des sociétés ou le transfert volontaire et les sociétés internationales.

L'exportation des sociétés ou transfert volontaire est le fait qu'une société étrangère implante une filiale de l'entreprise mère dans un pays hôte. Cette action est appréciée dans le sens où les PVD ont besoin d'industries d'exportation, ce qui réduit le risque de l'existence d'un environnement captif qui se caractérise très souvent par l'absence d'un marché concurrentiel. La nouvelle filiale ainsi créée, disposait des capitaux et d'un nouveau marché (le pays hôte) fournis par la maison mère. En retour, son implantation offre au pays hôte de nombreux avantages à savoir “ l'installation d'une industrie d'exportation, création d'emploi pour la main d'œuvre locale, transfert de techniques de pointe que nécessite toute industrie d'exportation ”¹¹⁷.

En plus, nous avons les sociétés internationales qui sont des entreprises exerçant leurs activités dans de nombreux pays. Ces sociétés sont communément appelées multinationales, ayant à leur tête la société mère qui est le propriétaire de toutes ces filiales et qui en garde un total contrôle sur leur gestion. Les objectifs poursuivis par ces sociétés ne vont pas toujours dans le sens de la recherche du développement, elles ont le plus souvent une vision transnationale c'est-à-dire qui va au-delà des attentes du pays d'accueil. Leur implantation étant souvent très stratégique et s'articule autour de la recherche de matières premières. L'internationalisation des activités pourrait être avantageux si et seulement si, ces sociétés acceptent de placer les nationaux à des postes stratégiques (comme la direction), accordent aux locaux de devenir des actionnaires desdites sociétés. Ces multiples attentes ne sont pas toujours effectives. Selon la position des Nations-Unies :

Les entreprises privées étrangères peuvent exercer une grande influence sur le développement par leur aptitude à augmenter quantitativement et qualitativement l'utilisation productive des ressources humaines et matérielles d'un pays hôte à la formation et au perfectionnement de la main qualifiée et du personnel technique et de direction... Toutefois, les sociétés étrangères ne sont pas toujours disposées à utiliser au maximum les possibilités du pays hôte, particulièrement lorsqu'il s'agit de transférer leurs connaissances techniques, de cesser de se reposer sur le personnel de leur siège social...¹¹⁸

Face à ces multiples divergences d'intérêts, les PVD préfèrent les entreprises communes qui valorisent la participation locale. Concernant les entreprises communes, il s'agit des structures qui associent à la fois les capitaux étrangers et les capitaux nationaux. Cette forme est la plus appréciée par les PVD et parfois par les investisseurs étrangers. En ce qui concerne

¹¹⁶Nguimbous, “L'investissement privé...”, p. 14.

¹¹⁷*Ibid.*

¹¹⁸Nations-Unies, *Les investissements étrangers dans les pays en voie de développement*, New-York, pas de maison d'édition, 1968, p.2.

le pays d'accueil, la société mixte permet de promouvoir les intérêts nationaux. Du côté de l'investisseur, il y a réduction ou partage des risques en cas d'insécurité ou d'instabilité politique, catastrophes naturelles. En outre, il bénéficie aussi de l'expérience des cadres nationaux compétents, des ressources, des marchés et même des stratégies inhérentes au pays hôte. Il existe deux types d'entreprises communes ou mixtes : les opérations en participation ou en association et le "transfert négocié de la participation" ou le désinvestissement.

Les opérations en participation ou la prise de participation est le fait pour une entreprise d'acquérir une fraction du capital d'une autre entreprise par achat d'actions¹¹⁹. Nous signalons en passant que la détention peut être majoritaire, minoritaire et même égalitaire. Elle est majoritaire lorsque l'un des actionnaires dispose de plus de 50 % des actions ou parts. Dans ce cas, l'actionnaire minoritaire est celui qui a 49% des parts. Ce type d'opération est un moyen efficace d'éviter ou de limiter les conflits ou les différends, dans la mesure où elle concilie à la fois les intérêts du pays d'origine à ceux de l'investisseur étranger. De même, il permet à l'investisseur de réaliser ses bénéfices et au pays d'accueil de maximiser les avantages sociaux qui peuvent découler de cette association ou de cet investissement.

Alors, les entreprises mixtes offrent de nombreux avantages. Ces derniers ont fait l'objet d'un recensement par un groupe d'experts de l'ONU. Il s'agit de :

L'intégration de l'investissement étranger dans le système socioéconomique et sa conformité aux orientations politiques et économiques du pays hôte ; l'acquisition de l'expérience dans le domaine industriel par les hommes d'affaires locaux, acquisition également des compétences en matières de gestion et de technique ; l'assurance pour le pays hôte qu'une grande part des bénéfices lui resterait au serait réinvestie dans l'entreprise ; la réduction de la mainmise sur l'économie du pays hôte et protection des intérêts nationaux sur le plan des bénéfices, des redevances et des devises étrangères ; la maximisation du transfert des connaissances techniques au bénéfice des ressortissants du pays hôte...¹²⁰

Tant il est vrai que l'entreprise commune offre d'énormes avantages, il n'en demeure pas moins vrai qu'il faut de l'efficacité. C'est cette dernière qui fait la différence et elle s'observe au travers de l'existence "d'une infrastructure d'entreprises privées suffisante pour que plusieurs entreprises communes se fassent concurrence dans le secteur d'activité intéressé"¹²¹.

Le désinvestissement repose sur la théorie de déplacement selon laquelle la participation étrangère ne doit pas constituer un frein au développement des ressources intérieures¹²². Il consiste à réduire de manière progressive, à l'issue d'un accord préalable, la valeur de la

¹¹⁹Provost, *Les mots...*, p. 270.

¹²⁰Nations-Unies, *Groupe d'étude des investissements étrangers dans les PVD*, Tokyo, 29 novembre- 2 décembre 1971, p.22.

¹²¹ Nguimbous, "L'investissement privé ...", p. 18.

¹²² Ibid. p. 19.

participation étrangère. Dans ce cas d'espèce, au départ si la participation étrangère était de 100%, elle va progressivement diminuer jusqu'à atteindre une proportion minoritaire. “ La justification du désinvestissement semble être contenue dans la logique même du développement qui veut qu'à un certain stade du développement du pays hôte, des impératifs de l'indépendance économique commandent aux intérêts locaux de prendre en main les secteurs économiques clefs du pays”¹²³.

Cependant, il faut faire une différence entre désinvestissement et nationalisation ou expropriation. La politique de désinvestissement s'effectue, étape par étape et par un accord préalablement établi et négocié, d'où le vocable de “ transfert négocié de participation”. Ce processus de désinvestissement peut engendrer de la part de l'investisseur étranger un changement de comportement. Étant donné que la perte de sa participation majoritaire, peut éprouver une certaine lassitude à dynamiser la société sur le plan technologique (par conséquent innoverait moins), en matière de formation du personnel local, il a aussi une grande propension à rapatrier les bénéfices plutôt qu'à les réinvestir. Tous ces inconvénients risquent de peser sur les performances de la structure.

Hormis cette réaction négative de l'investisseur étranger, le désinvestissement est très avantageux pour le pays hôte. Il est davantage salutaire lorsqu'il s'opère au moment où les associés nationaux sont capables de se passer de la participation étrangère¹²⁴. Au-delà des multiples avantages que ces différentes formes d'investissements offrent, il est dès à présent question de voir dans quelle mesure les investissements étrangers peuvent contribuer au développement du pays d'accueil.

c- La contribution au développement

L'apport des investissements privés pourrait s'apprécier à trois niveaux : D'abord au niveau du transfert technologique ; le transfert technologique se matérialise à trois niveaux : au moment de la création d'un produit, au niveau de l'élaboration de ses méthodes et des installations de production, enfin, lors de la formation du personnel (local) de direction surtout. Cependant, il est important de souligner que, ce transfert technologique est plus avantageux ou plus efficace lorsqu'un certain nombre de facteurs sont réunis du côté du pays d'accueil. Il s'agit notamment de son stade de développement, qui implique celui de la recherche sinon l'effet de

¹²³ Nguimbous, “L'investissement privé ...”, p. 18.

¹²⁴ La participation étrangère est très déterminante sur le plan technologique (innovation, transfert technologique), en matière de formation de la main-d'œuvre qualifiée et celle des cadres nationaux, développement du potentiel d'exportation.

transfert reste très éphémère, car ne sera pas bien assimilé, la nature des techniques, l'existence de débouchés à l'étranger, car le marché national est en général saturé, etc.

Ensuite, cet apport s'insère dans le cadre des programmes de développement national. Dans l'optique de participer au développement, l'investisseur privé qui vient s'installer dans un pays d'accueil devrait s'insérer dans le cadre général des programmes nationaux de développement et obéir à l'ordre des priorités. Pour le cas des PVD dont le secteur primaire reste le plus dominant, l'investisseur participera au travers de l'achat du matériel indispensable au monde rural, œuvrer pour l'encadrement des planteurs, améliorer les techniques culturales au travers de la vulgarisation des méthodes modernes, etc. Toutes ces actions contribueraient ainsi à booster la production, les revenus des planteurs et de l'État, les emplois, les exportations. Ces actions s'étendent aussi dans d'autres secteurs, étant donné le fait que ces programmes ou cette planification recouvre tous les domaines de la vie d'une Nation¹²⁵.

Enfin, il s'engage au niveau du comportement à adopter. Selon la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) : “ les investisseurs étrangers doivent respecter la souveraineté du pays où ils investissent, s'identifier autant que possible avec le pays et ses politiques et buts économiques, sociaux et humains ; ils ne doivent en aucun cas, considérer leur entreprise comme une enclave en pays étranger¹²⁶. De cette citation, il est établi le comportement que tout investisseur devrait adopter en territoire étranger. L'identification avec le pays hôte suppose que l'investisseur devrait s'approprier des différents objectifs et aspirations qui sont largement définis dans les orientations des différents plans. Sa contribution se matérialise à travers sa participation dans l'atteinte des objectifs du plan. Pour éviter de faire de son entreprise, une enclave à l'intérieur d'un État, l'investisseur doit coopérer avec l'État, ses partenaires locaux, s'appuyer sur les ressources nationales, mettre son savoir-faire à la disposition des nationaux, œuvrer aussi pour leur formation et leur emploi¹²⁷.

Juste pour rappeler qu'il a été dit plus haut que le principe du libéralisme planifié reposait sur deux idées phares, à savoir la promotion de l'initiative privée et l'interventionnisme de l'État. Il était donc question d'aborder ces différentes idées plus en détail et que pour le cas de la première idée nous allons mettre un accent sur l'investissement privé étranger du fait de son impact, mais aussi et surtout dans le but de mieux le vulgariser.

¹²⁵Il est donc nécessaire pour les États des PVD de bien définir le cadre des directives et des priorités de développement qui se présentera pour l'investisseur comme le canevas à emprunter afin d'éviter des navigations à vue ou de voir la réalisation de projets dénués d'impact significatif pour l'avancement du pays.

¹²⁶CNUCED cité par Nguimbous, “ l'investissement privé...”, p.51.

¹²⁷*Ibid.*

d- L'interventionnisme de l'État

L'interventionnisme est le fait, pour un État, de participer directement ou indirectement à la vie économique et sociale de la Nation¹²⁸. Cet acte entre en étroite ligne avec ses missions régaliennes en tant que garant du bien-être de tous. Il est important de souligner que cette pratique a débuté durant la période coloniale caractérisée par une ingérence de l'administration coloniale française dans tous les domaines, mais surtout dans tous les maillons de la chaîne économique. Ceci dans le but de parfaire et de remplir au mieux le pacte colonial. Après son accession à l'indépendance, le Cameroun a pérennisé cette pratique au travers du principe du libéralisme planifié qui assigne à l'État le rôle ou la responsabilité de mobiliser, de coordonner et d'orienter les efforts pour le progrès¹²⁹.

Toutefois, l'ingérence publique était perçue comme l'élément essentiel ou le moteur devant booster la croissance dans tous les pays africains. Les objectifs économiques fixés par les pays africains tournaient autour de la promotion du développement à travers l'interventionnisme public, c'est-à-dire une implication généralisée de l'État dans le processus de développement du pays. L'État intervenait ainsi directement ou indirectement dans tous les domaines de la vie économique dans l'optique de promouvoir un développement d'ensemble.

Une analyse au sujet de plusieurs pays africains montre que la planification des projets se généralisa dans tous les secteurs en Afrique au lendemain des indépendances¹³⁰. Cette étude stipule à cet effet que “ l'existence des plans de développement peut être considérée comme le meilleur indicateur de l'intervention de l'État dans les activités économiques, sociales et culturelles ”¹³¹. L'interventionnisme étatique sous la forme d'une planification volontaire, eut un impact globalement positif sur la productivité et les échanges.

Après son indépendance en 1960, le Cameroun eut pour principal objectif le développement. Se développer, signifiait ici élaborer des politiques d'investissement pour un progrès durable de la Nation, définir la stratégie d'essor de l'activité économique, évaluer les ressources disponibles et fixer leur distribution suivant les priorités sectorielles¹³². De 1960 au

¹²⁸Provost, *Les mots...*, p. 200.

¹²⁹Discours d'Ahmadou Ahidjo, cité par le Ministère de l'économie et du plan, *IV plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, S/D, p.1.

¹³⁰ Meba, “L'évolution des politiques...”, p. 49.

¹³¹ F. TchalaAbina, “ interventionnisme et dépaysannisation dans les stratégies de développement agricole en Afrique : un point de vue critique ” in Kamadjou (éd.) et al., “ Actes du séminaire sur les organismes d'intervention en milieu rural dans le processus de développement ”, 16-21 juillet 1984, Centre Universitaire de Dschang, 1984, p. 109.

¹³²B. Bekolo Ebe, “ Rétrospective d'une décennie de croissance de l'économie camerounaise : 1975-1986 ”, in *Revue camerounaise de management*, n°2, mars 1987, p.28.

début des années 1990, la politique économique du Cameroun est dans une phase de planification sous-tendue par les plans quinquennaux¹³³ décidés par l'État.

Au Cameroun comme partout ailleurs, l'ultime but recherché était l'atteinte du développement¹³⁴. Dans un contexte de régime à parti unique, la domination politique rimait avec la domination économique. L'État était présent dans tous les niveaux et assurait la prise en charge de tous les secteurs stratégiques par des investissements directs. Cette omniprésence de l'État se concrétisait grâce à l'adhésion de la population qui bénéficiait d'une amélioration de ses conditions de vie et de la paix.

Dans l'optique de matérialiser sa mainmise sur la Nation, dans le cadre de la planification, l'interventionnisme du nouveau gouvernement s'est traduit par la création et la mise en place progressive d'un certain nombre d'institutions :

- le code des investissements¹³⁵ dont l'objectif primordial était d'accroître les investissements privés tant nationaux qu'étrangers ;
- le Fonds national de Développement rural (FONADER) qui était une sorte de banque pour le paysan, destinée à concéder des crédits dans l'optique de développer les activités du monde rural ;
- le Centre national d'Assistance aux petites et moyennes Entreprises (CAPME), dont le but était de revitaliser ou de booster le caractère industriel et commercial du secteur artisanal, tout en coordonnant les actions des entreprises commerciales et promouvoir l'accroissement des capitaux locaux ;
- le Fonds d'aide et de garantie des crédits aux petites et moyennes Entreprises (FOGAPE) ;
- la Société nationale des Investissements (SNI) ;
- la Banque camerounaise de Développement (BCD)¹³⁶.

S'agissant du code des investissements, c'est un ensemble de mesures incitatives, contenu dans un code que le gouvernement camerounais a élaboré au lendemain de son indépendance dans le but d'attirer ou d'encourager les investisseurs étrangers et nationaux à

¹³³Touna Mama, "Place et importance de l'agriculture dans le développement économique", conférence annuelle des responsables des services centraux, déconcentrés et des organismes sous-tutelle du MINADER, Palais des Congrès, 10-12 juin 2008, p.8.

¹³⁴*Ibid.*

¹³⁵Cette loi promulguée le 29 juin 1960 et amendée par la suite en 1964 et en 1966 prévoit quatre catégories de régimes préférentiels pour les entreprises qui remplissent les conditions requises, les entreprises étrangères ou nationales autorisées à entreprendre de nouveaux projets industriels ou agricoles dans le pays.

¹³⁶Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 85.

investir au Cameroun. De 1960 à 1984, deux codes furent élaborés. Il est question à la suite de ce travail d'en faire la présentation.

Au moment de son indépendance en 1960, l'économie camerounaise était essentiellement agricole (il n'y avait que quelques industries créées dans les années 1950). Les ressources disponibles ne pouvaient permettre l'atteinte des objectifs de développement, car après l'indépendance les colons s'en allèrent avec leur main d'œuvre et leurs capitaux. Il fallait donc trouver des fonds pour reconstruire le pays. C'est ainsi que le gouvernement développa une stratégie pour attirer les investisseurs étrangers surtout, en élaborant le premier code des investissements.

Le premier Code des investissements du Cameroun fut adopté par l'Assemblée nationale le 27 juin 1960. Après la Réunification des deux Cameroun en 1961, ce Code fut amendé au travers de la loi N° 64/LF/6 du 6 avril 1964, afin de l'étendre sur l'ensemble du territoire. Ses dispositions visaient à “ mettre en place des mesures d'encouragement des investissements de nature à attirer les investissements privés nationaux et étrangers nécessaires dans le cadre des principaux objectifs des plans quinquennaux de développement, à savoir le maintien de l'équilibre entre les divers secteurs et les diverses régions de l'économie nationale”¹³⁷. Ce Code visait l'attrait des investissements et le développement équilibré du Cameroun : c'est ce qui justifiait sa souplesse ou son caractère libéral. En fonction des priorités et la nature des investissements, il était divisé en quatre catégories (les régimes A, B, C, D).

Sous le régime préférentiel A, les sociétés agréées avaient droit à une exonération des droits à l'entrée concernant les matières premières et les équipements nécessaires pendant une durée de dix ans. Elles bénéficiaient aussi d'une réduction de taxes ou d'une exonération des impôts directs (exemple taxe unique à la production) ou sur les produits finis sur une période de trois ans.

En vertu du régime préférentiel B, en plus des avantages concédés par le premier régime, les entreprises avaient droit à une exonération d'une durée maximale de cinq ans, pour ce qui était des impôts sur les bénéfices industriels. Pour le cas des sociétés forestières ou minières, par exemple, elles avaient droit au non paiement des redevances¹³⁸.

Dans le cadre du régime C, les grandes sociétés pouvaient conclure avec le gouvernement des conventions leur concédant partiellement ou tous les avantages du régime B.

¹³⁷Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 41.

¹³⁸Plus d'autres avantages comme le non paiement des nouveaux impôts introduits au cours des dix premières années d'activités.

Dans chaque cas, la convention assurait d'autres soutiens¹³⁹ du gouvernement sur les plans économique, juridique et financier. En retour, l'entreprise devait aussi offrir un volume minimum de production et assurer à ses travailleurs (nationaux) des avantages sociaux et même le logement.

Le régime préférentiel D, quant à lui, avait été élaboré pour les sociétés dont les investissements étaient d'une grande importance pour le développement à long terme du Cameroun. Ces sociétés bénéficiaient des privilèges du régime C, ainsi qu'une garantie qu'un éventuel taux ou impôt de quelque nature que ce soit ne leur serait imposés durant une période pouvant s'étendre à 25 ans¹⁴⁰.

Le but recherché par le code a été partiellement¹⁴¹ atteint concernant l'attrait des investisseurs, car entre juillet 1960 et le 30 juin 1965, l'on enregistra un total de 38 entreprises avec des investissements d'une valeur de près de 10 milliards de F CFA, pour 8.000 emplois. Au 30 juin 1969, les capitaux atteignirent près de 38 milliards de francs CFA, pour 133 sociétés qui avaient pu créer 32.757 nouveaux emplois¹⁴².

Tableau 2: Répartition des industries par province (30 juin 1984)

Provinces	Nombre total des sociétés	Pourcentage
Centre	103	23
Sud	5	1
Est	3	0,6
Littoral	262	58
Sud-ouest	19	4,2
Nord-ouest	4	0,9
Ouest	20	4,4
Nord	20	4,4
Adamaoua	4	0,9
Extrême-Nord	12	2,6
Total	452	100

Source : Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.46.

¹³⁹Hormis les différentes garanties concédées sur les plans économique, juridique et financier, l'État s'engageait aussi à assurer une stabilité pour les transferts financiers et de commercialisation des produits de l'entreprise pendant une période pouvant aller jusqu'à 25 ans.

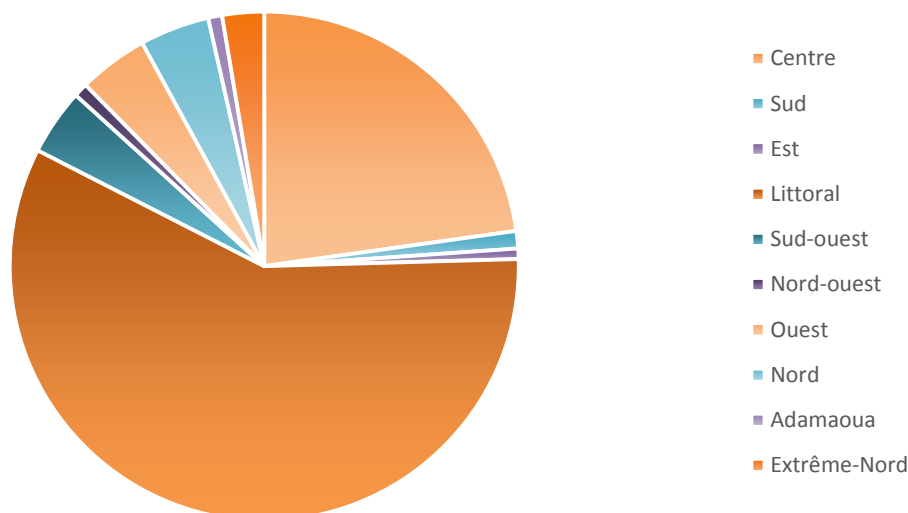
¹⁴⁰Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 42.

¹⁴¹Il est partiellement atteint dans le sens où au départ, il a été mentionné que le code avait un double objectif : d'une part celui d'attirer les investissements, d'autre part réparer le déséquilibre régional créé par la colonisation. Pour cette dernière attente, le but n'a pas été atteint, car les investisseurs préféraient investir dans les grandes métropoles aux accès faciles, présence d'un grand marché pour l'écoulement des produits, main d'œuvre et matières premières plus ou moins disponibles, etc.

¹⁴²Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.43.

Graphique 2 : Répartition des industries par province (30 juin 1984)

Graphique des industries par province (30 juin 1984)



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°2

Le 30 juin 1975 l'ensemble des sociétés s'élevaient à 218, le Littoral et le Centre-Sud se taillaient la part du lion avec respectivement 116 et 57 sociétés. L'Est comptait 15 sociétés, l'Ouest 7, Nord 7, le Sud-ouest 14 et le Nord-ouest 2. Au moment où le nouveau code entra en vigueur le 30 juin 1984, le nombre des sociétés présentes au Cameroun a presque doublé. Cette réalité est palpable au travers du tableau qui affiche un total d'entreprises s'élevant à 452. En outre, le nombre de provinces est passé de 7 à 10¹⁴³.

Dans l'ensemble, les chiffres ont doublé, les provinces du Littoral et du Centre demeurent en tête de liste avec respectivement chacune 262 et 103 entreprises. La même tendance est observée au niveau des autres provinces comme l'Ouest qui est passée de 7 à 20 sociétés. Au Nord-Cameroun, le nombre a triplé passant de 7 en 1975 à 36 en 1984. La province de l'Est connaît une chute spectaculaire du nombre de ses sociétés (constituées uniquement des sociétés forestières en 1975) qui était de 15 en 1975 pour atteindre 3 en 1984¹⁴⁴.

Au vue de l'incapacité du premier code d'atteindre son double objectif, (car seul un objectif majeur a été atteint) ainsi que d'autres défaillances¹⁴⁵ notoires observées, il fut remplacé

¹⁴³C'est en août 1983 que l'ancienne province du Nord fut scindée en trois : Nord, Adamaoua et Extrême-Nord. Le Centre- sud fut aussi divisé en deux : le Centre et le Sud.

¹⁴⁴Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.43.

¹⁴⁵ Les auteurs du nouveau code évoquent plusieurs autres raisons pouvant justifier l'échec du premier code à savoir : la longueur excessive et la lenteur de la procédure d'agrément, l'absence d'une définition claire des critères

par un nouveau code le 30 juin 1984. Le nouveau Code, quant à lui, visait à “doter le gouvernement d’un outil plus efficace, susceptible de lui permettre de réaliser de manière optimale les objectifs inscrits dans sa politique industrielle”¹⁴⁶. Tout comme l’ancien Code, le nouveau code prévoyait aussi quatre régimes préférentiels, mais les durées d’exonération fiscale et droit de douane ont été écourtées 10 ans pour les régimes A et B ; 10 à 15 ans pour le régime C et 15ans pour le régime C¹⁴⁷.

Le régime A s’applique aux entreprises dont le capital social pendant la durée du régime est au moins de 500 millions de FCFA, et qui localisées dans les zones frontalières dégagent des bénéfices et emploient une main-d’œuvre locale dont elles assurent continuellement la formation professionnelle. Elles bénéficient d’une réduction de 5% des droits et taxes à l’entrée et de l’exonération de ceux perçus sur les achats effectués localement pour l’approvisionnement en matériel, des pièces détachées et des matières premières pendant une durée de 10 ans.

Le régime B fait référence aux sociétés prioritairement localisées dans les zones frontalières et non portuaires dégageant de réels bénéfices dans leur domaine d’activités. Ces dernières doivent utiliser une technologie accessible, favorisant le recrutement d’une main d’œuvre locale qualifiée, tout en garantissant sa formation continue. Ces entreprises bénéficient des avantages du régime A pour une période maximale de 10 ans, ainsi que de l’exonération de droit sur l’acquisition des bâtiments indispensables au développement de leurs activités pour une durée de 5 ans.

Le régime c’est un ensemble de mesures incitatives ayant été édictées à l’endroit des petites et moyennes entreprises. Les petites et moyennes entreprises sont celles où la prise de participation des nationaux est de 65% au moins avec un capital social inférieur à 500 millions de francs CFA au moment de la mise en vigueur du nouveau code. Elles avaient droit à tous les avantages prévus par le régime A, pendant une période maximale de 10 ans. En outre, elles bénéficient aussi de l’exonération de l’impôt sur le capital social, des droits d’enregistrement, de l’impôt sur les sociétés et sur les bénéfices industriels et commerciaux pendant 8 ans. Cependant, pour les petites et moyennes entreprises installées hors des grandes zones industrielles¹⁴⁸, ces différents avantages leur été accordés pour une période de 15 ans.

pour l’octroi des régimes, la trop longue durée des périodes d’exonération des régimes C et D, l’absence de contrôle effectif du respect des engagements pris.

¹⁴⁶Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.48.

¹⁴⁷ Cet avantage était l’une des causes énoncées dans l’échec de l’ancien code. Avec le nouveau code les exonérations n’excèdent plus 15 ans.

¹⁴⁸Il faut souligner que le nouveau code s’inscrivait toujours dans la logique de la recherche de l’équilibre régional en matière d’industrialisation. Étant donné le fait que presque tous les investisseurs voulaient s’installer dans les grandes métropoles ou dans les zones de forte concentration, le gouvernement accordait plus de faveur à ceux qui

Le régime D s'adresse aux entreprises sous système des conventions d'établissement. Ces entreprises concernent celles dont l'intervention dans le secteur économique demeure stratégique pour l'atteinte des objectifs de planification gouvernementale et peuvent passer avec l'État une convention d'établissement d'une durée ne pouvant excéder 15ans. Le capital social de ces sociétés ne doit pas être inférieur à 5 milliards de FCFA au moment de la promulgation du code. Ces structures bénéficient aussi des faveurs du régime B¹⁴⁹.

L'interventionnisme de l'État se matérialise aussi avec la création d'un ensemble de structures qui chacune à son niveau a joué un rôle prépondérant dans l'atteinte des différents objectifs de planification. Le but général de création de ces différentes institutions financières était de mettre des fonds à la disposition des hommes d'affaires nationaux qui avaient de la peine à trouver de la crédibilité¹⁵⁰ auprès des grandes structures bancaires.

La Banque camerounaise de Développement (BCD) a été créée en 1960 et dotée d'un statut approuvé par décret N°60/247 du 29 décembre 1960. Elle avait pour mission de financer les différents projets allant dans le sens des objectifs du plan en matière de développement économique et social. Cette banque dont le capital s'élevait à près de 6 milliards de FCFA, était financée à 82 % par le gouvernement camerounais, à 10 % par la Caisse centrale de Coopération économique de France (CCE) et à 8 % par la Banque des États de l'Afrique centrale (BEAC)¹⁵¹. Le but primordial de la BCD était de participer aux efforts de développement économique national en soutenant financièrement les sociétés nationales, commerciales ou agroindustrielles, ainsi que les PME. Elle avait aussi pour mission de financer les projets industriels en s'associant avec les autres institutions comme la SNI, le FOGAPE, le FONADER. Entre 1982/1983 près de 29, 62 milliards avaient été concédés et une attention particulière avait été focalisée à l'endroit des PME qui ont bénéficié d'un financement de près de 6,02 milliards de FCFA, soit une croissance annuelle de crédit égale à 20, 3%¹⁵².

La Société nationale des Investissements (SNI), quant à elle, fut créée en 1961 par l'État camerounais dans l'optique d'accroître l'influence de l'épargne nationale privée en favorisant

allaient s'implanter en dehors de ces grandes villes. Toujours est-il que le choix ou le dernier mot revenait à l'investisseur qui était le seul à savoir ce qui était bien pour ses affaires.

¹⁴⁹C'est-à-dire l'exonération des droits sur l'acquisition des bâtiments nécessaires au développement de leurs activités. Elles peuvent aussi bénéficier d'un régime fiscal stabilisé de longue durée destiné à leur assurer la stabilité de tout ou partie des charges fiscales pendant une période n'excédant pas une quinzaine d'années.

¹⁵⁰Dans le domaine des affaires, pour qu'un agent économique ou un homme d'affaire puisse être crédible, il faut que ce dernier puisse offrir à la banque des garanties qu'en cas de non remboursement de la dette, elle peut d'une manière ou d'une autre récupérer son argent. Ces garanties sont de diverses natures : ça peut être des biens matériels (immobiliers, les terrains, les voitures) ou immatériels, bref tout ce qui peut avoir une valeur et qui permet de restituer le prêt.

¹⁵¹«Rapport annuel de la BCD», 1982.

¹⁵²Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 87.

la création des sociétés par actions. Elle agit, par conséquent, comme une banque commerciale publique et une banque d'affaires en finançant les organismes importants. Le Centre national d'Assistance aux petites et moyennes Entreprises (CAPME), dont le but était de revitaliser ou de booster le caractère industriel et commercial du secteur artisanal, tout en coordonnant les actions des entreprises commerciales et promouvoir l'accroissement des capitaux locaux.

Le Fonds national de Développement Rural (FONADER) a été créé par décret N°73/24 du 29 mai 1973 et modifié par la loi N°77/75 du 13 juillet 1973. Il était une sorte de banque pour le paysan, destinée à concéder des crédits dans l'optique de développer les activités du monde rural. De ce fait, l'État lui concéda des fonds pour faciliter sa gestion financière de grands projets de développement spéciaux, à l'instar des Hauts plateaux de l'Ouest, le Nord-ouest, la Bénoué, la SEMRY, etc. Les prêts accordés par le FONADER sont passés de 2, 0 milliards de FCFA en 1980 pour 6 milliards de FCFA en 1984¹⁵³.

Le Fonds d'aide et de Garantie des crédits aux petites et moyennes eEntreprises (FOGAPE)¹⁵⁴ fut mis en place par décret présidentiel N°75/238 d'avril 1975. Son but était de fournir une assistance aux petites et moyennes Entreprises sous la forme de formation, d'expertise et surtout de concéder à ces dernières des crédits bancaires. En 1983, le FOGAPE a été sollicité par près de 251 hommes d'affaires camerounais, pour des prêts bancaires s'élevant à près de 5.499 millions de FCFA¹⁵⁵. Sur les 251 demandes reçues par le fonds, la BDC a déboursé près de 3,739 milliards pour 114 demandes d'aide. Les 137 autres cas, ont eu recours à d'autres banques commerciales.

Dans les PVD, trois agents principaux, notamment l'État, les capitalistes nationaux et les agents économiques étrangers¹⁵⁶ sont responsables de la croissance économique. Dans ce jeu de pouvoir, malgré le rôle marginal que les néoclassiques assignent à l'État, l'étatisme reconnaît plutôt la prépondérance ou la place de choix qui revient à l'État. Selon, cette dernière approche, “ l'État est présumé fournir le parapluie sous lequel agissent les hommes d'affaires nationaux et les agents économiques étrangers, d'où le rôle de médiateur de l'État”¹⁵⁷. Or,

¹⁵³Groupement interprofessionnel pour l'étude et la coordination des intérêts économiques au Cameroun (GICAM), *L'Économie camerounaise : bilan de l'exercice 1982-1983*, Douala et Yaoundé, 1984, p. 145.

¹⁵⁴ Le FOGAPE a été créé pour pallier aux multiples problèmes rencontrés par les petites et moyennes entreprises détenus par les nationaux. Malgré l'existence de diverses institutions bancaires, les hommes d'affaires camerounais ne parvenaient pas à obtenir facilement les prêts. C'est donc dans l'optique de venir en aide à ces derniers que le gouvernement créa le FOGAPE.

¹⁵⁵Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 155.

¹⁵⁶ Le concept d'agents économiques étrangers ou extérieurs est un terme général qui désigne les multinationales, les expatriés résidant dans un pays, les gouvernements étrangers et les institutions financières étrangères. Pour le cas d'espèce, ce terme sera utilisé en référence aux multinationales et les autres firmes étrangères.

¹⁵⁷Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 66.

parler de médiation revient à concéder à l'État (E) un rôle simpliste, car il est en réalité juge et partie, dans la mesure où il lutte aussi pour la défense des intérêts de ses compatriotes ou capitalistes nationaux (N), face à l'éventuelle domination des agents capitalistes étrangers (A E).

Les rapports entre ces trois forces deviennent très complexes et varient en fonction des bases de départ. Au moment de la négociation des accords d'accès entre E et A E ou entre N et A E, dans l'optique de concéder le monopole aux A E dans divers domaines de l'économie, l'État (E) possède un pouvoir de négociation. À cette phase (phase de négociation), les relations entre E et A E sont des relations de coopération ; et celles entre N et A E sont des relations de collaboration. Toutefois, les rapports entre E et A E ne sont véritablement des relations de coopération que si et seulement si E agit uniquement sans parti pris¹⁵⁸. C'est une situation complexe, car nous avons signalé que dans la réalité des faits, E est en fait juge et partie, par conséquent entre E et A E il peut se produire une collusion, ou tout simplement un conflit. Les rapports entre E et N peuvent être à la fois de collaboration, de coopération et de compétition. Celles entre E et N sont presque toujours des rapports de coopération, car E est un véritable parapluie contre toute intempérie causée par A E à l'endroit de N.

En outre, les hostilités résultent de l'interférence d'autres variables. Par exemple, l'introduction d'une nouvelle réglementation après la signature de l'accord de négociation de départ, pouvant susciter un conflit entre E et A E. Dans l'ensemble des compromis sont trouvés pour ne pas polluer les bonnes relations qui sont de nature à œuvrer dans le sens du développement.

Toutes ces relations et les institutions créées ont permis de renforcer l'interventionnisme de l'État dans l'ensemble du pays, en général, et sur les entreprises industrielles et agricoles, en particulier. Du fait de cet accroissement de son ingérence dans le maillon économique, l'État a pu veiller au bon déroulement de sa politique économique.

En définitive, la politique du libéralisme planifié fut adoptée pour éviter les écueils de la pratique exclusive du capitalisme ou du socialisme¹⁵⁹. Dans le but de le parfaire, une autre orientation de la politique de développement vit le jour.

¹⁵⁸ Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 66.

¹⁵⁹ G. Bwellé, "La doctrine de l'UNC comme doctrine de développement", IV e conseil national de l'UNC à Yaoundé du 15 au 17 janvier 1977, p. 107.

2- Le développement autocentré

Le libéralisme planifié est porteur de germe d'un développement autocentré. Autrement dit, la politique économique de développement autocentré était à la fois un fondement et une finalité du libéralisme planifié¹⁶⁰. Le principe de "développement autocentré" fut lancé par le Président Ahmadou Ahidjo lors du II^{ème} congrès de l'UNC tenu en 1975 à Douala¹⁶¹. C'est du retour de son voyage en République populaire de Chine en 1973 que le Président Ahmadou Ahidjo décida de mettre en application ce principe, car il fut émerveillé par toutes les réalisations que ce peuple avait accompli sans l'aide extérieure¹⁶².

Dès son retour au Cameroun, convaincu de ce qu'il avait observé en Chine, il lança le principe de développement autocentré comme initiative à adopter. Le développement autocentré s'apparentait à la philosophie chinoise fondée sur le *Self Repliment*¹⁶³, surtout que les habitants de l'empire du milieu estimaient qu'un véritable développement n'était possible que si et seulement si un pays comptait prioritairement sur lui-même et sur ses fonds propres.

Dans sa vision, parler du développement autocentré n'était pas synonyme de refus de l'aide extérieure. Bien au contraire, tout développement quel qu'il soit a toujours une marque externe. Il ne faut pas toujours tout attendre de l'extérieur, étant donné qu'il n'y a aucune dignité à tout attendre des autres. Grâce à cette philosophie, les Camerounais devaient désormais compter sur leurs propres efforts pour se développer comme l'affirme Ahmadou Ahidjo lors du IV^e conseil de l'UNC tenu à Yaoundé : "Le développement autocentré pourrait plus simplement encore se définir comme la résolution du peuple camerounais de compter, d'abord sur ses propres forces dans la lutte permanente pour le mieux-être et l'affirmation de sa personnalité tant sur le plan politique, économique que social et culturel"¹⁶⁴.

Ce principe n'est en aucun cas en opposition avec le libéralisme, mais entre en étroite ligne avec ce dernier. Cette forme de continuité, est juste une forme d'amélioration, une évolution dans la pensée. Au moment de son adoption, le problème de l'attrait des capitaux privés étrangers et nationaux qui était une nécessité, un impératif majeur, au lendemain des indépendances ne se posait plus avec acuité. Il était dès à présent question, de penser le développement du Cameroun en comptant primordialement sur ses forces vives. Raison pour laquelle Ahmadou Ahidjo affirme :

¹⁶⁰ Bwellé, "La doctrine de l'UNC ...", p.103.

¹⁶¹Ango, "Programmes de développement économique ...", p. 35.

¹⁶²*Ibid.*

¹⁶³*Ibid.*

¹⁶⁴Discours d'ouverture de S. E. Ahmadou Ahidjo, Président de la République, président de l'UNC, cité par Ango, "Programmes de développement économique... ", p. 36.

Le développement autocentré, qui pour nous signifie d'abord développement du peuple par le peuple, répond à la nécessité de mobiliser toutes les ressources et toutes les énergies nationales en vue du développement, car nous sommes profondément convaincus qu'il n'est de développement authentique que celui qui repose sur l'effort productif et créateur du peuple.¹⁶⁵

3- Le développement équilibré

La doctrine du développement équilibré repose sur le postulat selon lequel une attention équitable ou égale doit être accordée à toutes les composantes¹⁶⁶ du Cameroun, eu égard aux différentes disparités ou divergences économique, sociale, culturelle, géographique, historique et même linguistique qui les séparent. Ce serait injuste de mobiliser tous les efforts de développement vers un seul secteur ou une seule région au détriment de la majorité. Dans la même lancée Ahmadou Ahidjo déclare :

Le principe d'équilibre se justifie par la variété et la diversité de notre pays. Cet équilibre doit être organisé entre les différents secteurs d'activités, entre les villes et les campagnes, entre les générations. De cette manière, les inégalités naturelles, historiques ou sociales seront atténuées et les fruits du développement pourront ainsi être mieux répartis à l'ensemble de la population¹⁶⁷.

Le déséquilibre qui était observé au moment de l'accession à la liberté, résultait de la colonisation. Les colons pour leurs propres intérêts, notamment l'assouvissement du pacte colonial, se sont échinés à concentrer les réalisations sociales aux régions pourvues de richesses et d'accès facile pour l'acheminement des matières premières vers les ports. On assista au délaissement des régions sans intérêts. C'est ainsi qu'au sortir de là, le Nord-Nord se trouva défavorisé par rapport au Sud-Cameroun. Par conséquent, "le développement équilibré est une tentative faite par le gouvernement de remédier aux disparités régionales en fournissant les infrastructures scolaires et les services publics nécessaires pour rapprocher la campagne de la ville et aussi pour supprimer les disparités sociales et économiques entre les différentes régions du pays"¹⁶⁸.

Dans l'optique d'atteindre cet objectif, le gouvernement a mobilisé d'énormes ressources pour le viabiliser ou le concrétiser. Il va donc se déployer dans plusieurs secteurs. Le premier secteur était incontestablement le domaine agricole, étant donné le fait qu'à lui seul il absorbe près de 80 % de la population active du pays. Des mesures ont été adoptées pour la réalisation de multiples projets dans les zones rurales, avec la facilité des crédits avec la création

¹⁶⁵Discours d'Ahmadou Ahidjo, cité par le Ministère de l'économie et du plan, *IVe plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, S/D, p.1.

¹⁶⁶Lorsque nous parlons de composantes nous voulons faire allusion aux différents secteurs économiques, régions, villes, campagnes, aux hommes, femmes, aux adultes, aux jeunes du pays.

¹⁶⁷Discours d'Ahmadou Ahidjo, cité par le Ministère de l'économie, p. 2.

¹⁶⁸Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 61.

du FONADER, banque du paysan qui concédait les prêts aux agriculteurs, la rationalisation et la vente des produits de consommation pour la satisfaction des besoins de la ville¹⁶⁹.

Dans l'optique de pallier au problème du départ vers les villes et régler le problème de chômage des diplômés, l'État prévoyait rendre les zones rurales attractives en y créant non seulement des emplois, mais aussi en faisant d'elles des pôles de développement. Ceci afin d'éviter ou de réduire le phénomène de l'exode rural¹⁷⁰ qui accentue le déséquilibre entre les différentes régions, car certaines régions sont pourvues d'une force de travail considérable au détriment d'autres qui en sont dépourvues. Il était impératif pour le gouvernement de créer des emplois en milieu rural, étant donné le fait qu'une bonne partie de sa population vit de l'agriculture et que la majorité des exportations du pays et son PIB réside dans les produits agricoles et dans l'agro-industrie. Plusieurs projets furent lancés, à l'instar des villages pionniers¹⁷¹, des zones de développement, les exploitations agricoles dans le but d'encourager les jeunes à s'installer ou à rester dans les campagnes¹⁷².

Des dispositions ont aussi été prises dans le cadre de l'industrialisation, notamment avec la mise en œuvre du code des investissements qui avait non seulement pour objectif d'attirer les fonds privés étrangers et nationaux, mais réduire autant que faire ce peu le déséquilibre régional à travers ses différents régimes préférentiels. Ces mesures étaient destinées à attirer les industriels dans toutes les régions du pays, afin de limiter leur concentration uniquement dans les grandes métropoles. Nous en avons largement fait l'évocation.

Ce souci d'équilibre régional se fit aussi ressentir sur le plan éducatif. Considérée comme priorité nationale, le Cameroun consacrait à l'éducation près de 25% de son budget. Ainsi, on assiste à la construction des écoles, des lycées d'enseignement général et technique dans toutes les régions. Quant à l'enseignement supérieur, l'existence de la seule Université de Yaoundé était en voie de décongestion.

¹⁶⁹Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 61.

¹⁷⁰ L'exode rural est le départ massif d'une population des campagnes vers les villes, généralement à la recherche d'une vie meilleure. C'est une forme de migration, mais elle est négative dans le sens où elle appauvrit le monde rural de sa valeureuse main-d'œuvre au profit de la ville. On observe au niveau de la ville une surpopulation qui est à l'origine de multiples maux ou crises (problème de logement, banditisme, prostitution, chômage, etc.)

¹⁷¹Les villages pionniers, ce sont ces villages issus de l'occupation de nouveaux espaces en zones rurales caractérisés par l'implantation des infrastructures sociales devant favoriser l'exploitation des ressources disponibles afin d'instaurer des activités économiques locales.

¹⁷²Ango, "Programmes de développement économique ...", p. 36.

4- La justice sociale

Le principe de la justice sociale naît d'un souci légitime de la part de ses initiateurs, celui de la recherche d'une meilleure répartition des richesses du pays ou "du gâteau national". En effet, chaque pays dispose d'un ensemble de biens et de services, un "gâteau" disponible, soit sous forme de biens durables, soit sous forme de biens immédiatement consommables ou destructibles¹⁷³. Dès lors, le souci majeur face à toutes ces richesses reste et demeure le partage équitable et équilibré entre les différentes composantes régionales, voire sociales d'un pays afin que nul ne soit marginalisé. C'est donc cette préoccupation fondamentale qui est à l'origine ou à la base de ce principe.

Selon le Président Ahmadou Ahidjo, "la justice sociale implique que l'amélioration du niveau de vie résultant de l'effort productif et créateur du peuple bénéficie à tous les Camerounais et se traduise par une redistribution équitable des fruits de la croissance entre les différentes catégories sociales"¹⁷⁴. Cette doctrine a pour finalité une redistribution équitable des fruits du développement entre les différentes composantes et de concéder à chaque citoyen une égalité de chance dans le cadre de la solidarité nationale.

Dans l'ensemble, nous pouvons dire au sujet de ces principes que les intentions du gouvernement étaient très nobles. Généralement entre la théorie et la pratique, entre ce qui est dit et ce qui est fait, il y a toujours des écarts. Même lorsque les obstacles ne sont pas d'ordre humain, ils émanent du naturel. Concernant le cas du principe du libéralisme planifié, nous avons vu que au travers des deux codes d'investissements, le gouvernement mis sur pied des mesures incitatives afin qu'il y ait équilibre au niveau de l'implantation industrielle.

Cependant, les prédispositions naturelles des grandes métropoles ont eu le dessus, ce qui entraîna le déséquilibre au niveau de l'implantation industrielle qui s'est davantage creusé. S'agissant de la justice sociale, est-elle réellement possible ? Déjà du point de vue naturel, les hommes sont-ils vraiment égaux ? À la base plusieurs disparités séparent les hommes les uns des autres : leur environnement ou région, leur cadre familial, les chances individuelles, les prédispositions naturelles. Tous ces aléas font que dès le départ les données soient faussées. Il n'y a pas lieu de désespérer, car le développement est d'abord un combat individuel, personnel,

¹⁷³On peut distinguer plusieurs types de biens : les biens de productions : ils servent à produire d'autres biens ; il s'agit du capital fixe, c'est-à-dire des biens d'équipement (machines). Les biens intermédiaires. Ils rentrent dans la fabrication d'autres biens (pièces détachées, tôles, planches). Les biens de consommation finale, ils peuvent être des biens périssables (ex : produits alimentaires) ou durables (télévision, machine à laver, voiture, meuble). Ils sont tous destinés à être consommés par l'utilisateur final, au bout de la chaîne (d'où la consommation finale).

¹⁷⁴Discours d'Ahmadou Ahidjo, cité par le Ministère de l'économie, p.2.

avant d'être collectif. Le Président Ahmadou Ahidjo était conscient de cette réalité, c'est pour ce faire que dans son vocable, la planification camerounaise rimait avec régionalisation.

III- LA RÉGIONALISATION DES PLANS QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS

La régionalisation dont il est question ici ne concerne que les plans post indépendants. Certes, l'administration coloniale a pratiqué une forme de régionalisation du plan, mais cette pratique ne s'est faite que dans le but d'assouvir ses propres intérêts et il en a résulté un déséquilibre notoire entre les différentes régions. Dans le cadre de la planification purement camerounaise, la régionalisation revêt plutôt un intérêt national avec le souci de corriger ce déséquilibre engendré par la colonisation.

A- Généralités et justifications données à la régionalisation camerounaise

L'idée de régionalisation soulignons-le n'était pas très répandue, le Cameroun était cité parmi l'un des rares pays à faire usage de cette pratique. De là, R. De Julienne pense que : “ la plupart des plans africains ne se réfèrent que platoniquement ou pas du tout à une planification régionale à l'intérieur de la planification nationale”¹⁷⁵. La régionalisation découle d'un souci majeur celui de la recherche d'une meilleure répartition¹⁷⁶ des richesses nationales. Elle fut à la base de l'élaboration de l'un des principes phares des plans, celui du développement équilibré. Il repose sur le postulat selon lequel une attention équitable ou égale doit être accordée à toutes les composantes du pays, dans la mesure où, ce serait injuste de mobiliser tous les efforts de développement vers un seul secteur ou une seule région au détriment de la majorité.

En réalité, il existe un déséquilibre naturel entre les différentes régions d'un pays, car elles ne se développent pas de la même manière ou au même rythme. Si ce phénomène perdure, le pays se trouverait à l'avenir face à des disparités importantes¹⁷⁷. En outre, pour le cas du Cameroun, ces disparités ont été amplifiées sous l'ère de la colonisation et il était très urgent pour le nouveau gouvernement de pallier à cette forme “d'injustice”. C'est ce qui justifie l'usage de la régionalisation.

Plusieurs raisons peuvent justifier la régionalisation. Il s'agit des raisons d'ordre politique, social et économique. La raison politique trouve son fondement dans le désir de faire participer toutes les composantes du pays au développement, car c'est une affaire de tous et de

¹⁷⁵R. De Julienne, *La définition des régions dans l'Afrique intertropicale : aspects multidisciplinaires du développement régional*, Montpellier, Publication de l'OCDE, 1967, p.10.

¹⁷⁶ Olivier, *La planification*, p. 24.

¹⁷⁷*Ibid.* p. 27.

chacun. La régionalisation est considérée comme un moyen d'atteindre certaines fins, en faisant du plan un instrument au service de l'unité nationale et du dialogue¹⁷⁸.

Sur le plan social, l'une des fins recherchée est d'inculquer aux Camerounais le sens de la responsabilité. Le développement étant un combat tout aussi individuel que collectif, le citoyen camerounais doit prendre conscience et cultiver en lui le sens de la responsabilité. Dans cette optique, la régionalisation se présente comme un outil pédagogique indispensable permettant d'initier les responsables, de former les cadres dans l'étude des projets, préparation des programmes, car ils doivent assurer la relève future.

Sur le plan économique, la justification revêt un double volet :

D'abord, elle est un moyen permettant d'accroître l'efficacité du plan dans la mesure où elle permet d'associer dans son élaboration ceux qui plus tard sont en charge de son exécution. Elle œuvre pour la prise en compte des réalités locales et leur adaptation aux objectifs fixés par le plan, dans le but de parvenir à la mise en place des schémas de développement régionaux conformes au vécu social; la collecte des données statistiques départementales et régionales sont le plus souvent biaisées lorsqu'elles parviennent à l'échelle nationale.

Ensuite, elle doit permettre de corriger les inégalités de développement entre les régions. En principe, ses initiateurs pensent qu'en faisant participer les régions dans le plan, cela conduit à infléchir les tendances naturelles aux déséquilibres spatiaux¹⁷⁹ et nous pensons que toutes les couches se sentiront concernées par le processus d'amélioration des conditions existentielles¹⁸⁰.

La régionalisation visait au finish, la prise en compte des spécificités de chaque région dans l'optique de résoudre les différents problèmes. Dès lors, il est question de faire une présentation succincte et très synthétique des potentialités des différentes régions du Cameroun. Une potentialité étant perçue par les spécialistes comme des possibilités de développement à long terme, avec la mise d'un accent particulier sur les limites ou problèmes¹⁸¹ spécifiques à chaque région.

B- Découpage administratif

Pour une meilleure planification régionale, il est indispensable de faire l'inventaire des différentes potentialités (avantages et inconvénients) des régions d'un pays. Cet inventaire

¹⁷⁸Il est nécessaire de préciser que sous la colonisation, le Cameroun était constitué d'un ensemble de groupuscules qui pour des raisons égoïstes ont subi le principe du "diviser pour mieux régner" de la part de l'administration coloniale, car le maintien de la cohésion entre ces différents peuples représentait une véritable menace pour le colon. Au lendemain de l'indépendance, il était donc nécessaire, voire urgent de réinstaurer l'unité nationale et le dialogue, véritables gages d'un développement harmonieux.

¹⁷⁹ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 15.

¹⁸⁰*Ibid.* p. 16.

¹⁸¹Olivier, *La planification...*, p. 33.

nécessite avant tout une délimitation claire des régions. Pour le cas du Cameroun, c'est depuis mars 1962 que le Cameroun compte six régions administratives, 39 départements et 127 arrondissements¹⁸². Ce nombre connu une évolution pour atteindre dix régions à partir de 1983. Les unités ont pour la plupart été créées par l'administration coloniale, étant donné que la délimitation des départements actuels dataient de la colonisation, exception faite pour le pays bamiléké et une partie du Nord (futur extrême Nord)¹⁸³.

De prime à bord, une région est une entité économique, d'où le qualificatif de région économique. Elle doit par conséquent obéir à trois critères :

- "La région est une entité sociale, démographique et économique capable de fixer dans ses limites géographiques la population qui en est originaire et les activités nécessaires à la vie de cette population"¹⁸⁴ ;
- la région économique devrait être capable d'assurer son autosuffisance, ainsi que la satisfaction des besoins de ses habitants, car elle disposerait " des unités viables de production de biens finaux et d'activités liées à la distribution de ces biens ou induits par leur fabrication"¹⁸⁵ ;
- la région induit la présence d'un pôle de développement, de pôles ruraux et surtout d'un réseau de communication.

Dans les régions-plans, le planificateur tient compte de trois caractères : les activités économiques, les freins et les potentialités. Ce sont ces trois critères qui font l'objet des brèves présentations de chacune des régions camerounaises.

1- Le Cameroun occidental

D'une superficie d'environ 42.000 km² (soit 9% de la fédération), elle compte environ 1.300.000 habitants (soit 22% du total national)¹⁸⁶. Sur le plan ethnique, elle est constituée des populations bantou au Sud (Bakundu et Douala essentiellement) et les ethnies du Nord (Tikar, Widekum, Cross River) parlant des langues qui s'assimilent à celles des semi-bantou de l'Ouest. Sa capitale administrative est Buéa (11.000 habitants), avec pour principales villes Kumba (42.000 habitants), Bamenda (30.000 habitants), Victoria (22.000 habitants), Wum (17.000 habitants) et Mamfé (14.000 habitants). Le taux d'urbanisation était assez faible

¹⁸²Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 15.

¹⁸³*Ibid.*

¹⁸⁴H. L. Huillier, *Outils et cadres pour la planification régionale*, Yaoundé, ORSTOM, 1967, p.65.

¹⁸⁵Huillier, *Outils et cadres...*, p.65.

¹⁸⁶ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 16.

environ 14 %, le taux d'accroissement des principales villes oscillaient entre 6 et 7,5 %¹⁸⁷. La densité de la population variait entre 7 à 80 habitants/ km²¹⁸⁸.

Sur le plan économique, la principale activité reste l'agriculture qui occupe près de 85% de la population. Elle est à la fois moderne et traditionnelle. L'agriculture moderne qui était fortement encadrée et bien structurée était l'apanage des grandes sociétés telles que la *Cameroon Development Corporation* (CDC) ou la PAMOL et l'agriculture de type traditionnel inorganisé¹⁸⁹. L'on y note aussi l'existence de l'élevage au Nord de la région et des potentialités en matière d'exploitation forestière¹⁹⁰. Les principaux problèmes observés ici étaient : l'insuffisance des infrastructures routières, l'inorganisation des structures de production agricole et pastorale, l'insuffisance des formations sanitaires et du personnel en zones rurales, l'adaptation des enseignements aux besoins de développement.

2- Le Centre-Sud

Cette région couvre une superficie d'environ 116.000 km² avec une population de près de 1.100.000 habitants soit 10 habitants/ km². Sa population est majoritairement constituée de Bantou : Ewondo, Eton, Bulu ... La densité est très inégale : forte concentration autour de Yaoundé (74 habitants/km² à Sa'a), zone presque vide vers le Nord de la région (0,5 habitant vers Yoko). Yaoundé en est la métropole (170.000 habitants) et son attraction est la cause du déclin des autres villes : Ebolowa (21.000 habitants), Mbalmayo (16.000 habitants), Bafia (11.000 habitants)¹⁹¹. Son économie repose essentiellement sur l'agriculture avec la culture des produits industriels tels que le cacao, le café, le palmier à huile, les cultures vivrières et le bois.

À Yaoundé, l'on note la présence de quelques industries dont le nombre restreint ne peut couvrir les besoins de la population sans cesse croissante. Les principaux problèmes rencontrés sont presque les mêmes : l'accroissement de la productivité agricole et la mise en place de structures d'interventions efficaces, l'insuffisance des infrastructures de communication, l'inorganisation des structures de production agricole et pastorale, la croissance urbaine surtout

¹⁸⁷ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 15.

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ *Ibid.* p. 17.

¹⁹⁰ Le Nord du Cameroun occidental est une grande zone d'élevage mais l'approvisionnement reste freiné par l'inorganisation des circuits de commercialisation de la viande. S'agissant de l'exploitation forestière elle est ralentie par l'insuffisance des infrastructures routières. Cette région possède aussi deux ports Tiko et Victoria dont l'activité est freinée par la présence du port de Douala.

¹⁹¹ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 19.

celle de Yaoundé, l'adaptation des enseignements aux besoins de développement. Cette région regorge aussi de fortes potentialités¹⁹².

3- L'Est

Malgré le fait que cette zone recouvre près du quart du territoire national, elle reste très faiblement peuplée. Sa population estimée à près de 280.000habitants en 1962, était constituée pour l'essentiel de Bantou au sud (Pygmée, Maka, Kozimé), de semi-Bantou au centre (Kaka) et de Soudanais au nord (Baya). Les principales villes sont Bertoua (9.000 habitants), chef-lieu de région et Batouri (8.000 habitants)¹⁹³. Le café, le cacao, le tabac, le bois et l'élevage représentent la base de cette économie régionale.

Généralement, on distingue trois zones de développement : la zone forestière qui couvre les 71 % de la région avec l' exploitation forestière comme première source de revenu de toute la zone de l'Est ; la zone de transition du centre qui reste la zone de prédilection des cultures du cacao, café, tabac et produits vivriers ; la zone de savane qui s'étend jusqu'au Nord-Cameroun est dominée par l'élevage¹⁹⁴. En ce qui concerne les problèmes majeurs de cet espace, ils ont trait au mauvais état de la route, à l'absence de qualification professionnelle, l'insuffisance de la population et le manque d'organisation de la production rurale.

4- Le Littoral

C'est la zone la plus riche, sa population est évaluée à près de 680.000 habitants en 1962 pour 20.000 km². Il était formé de trois ethnies principales : les Douala, les Bassa et les émigrés Bamiléké. Son taux d'urbanisation (58 %) est supérieur à celui des autres régions. Les villes les plus peuplées sont Douala (280.000 habitants), Nkongsamba (45.000 habitants), Loum et Edéa (18.000 habitants) et Mandjo (12.000 habitants)¹⁹⁵. En sa qualité de capitale économique, Douala dispose d'un très fort pouvoir d'attraction qui reste un handicap pour les autres villes qui connaissent un dépeuplement de leur jeune population en quête des meilleures conditions de vie. Son économie est fortement dominée par l'industrialisation, la culture des produits agricoles d'exportation tels que le café, la banane, le cacao, palmier à huile et la production vivrière. La pêche, la forêt et le tourisme sont aussi les domaines très importants de cette région.

¹⁹²Les potentialités naturelles de cette zone sont concentrées dans trois sphères : dans la zone forestière, l'accent sera mis sur l'exploitation forestière, la culture des palmiers à huile et sur l'accroissement des surfaces cacaoyères ; dans la sphère centrale, le développement portera sur l'amélioration des rendements, des productions vivrières, l'équipement des villes et la promotion des industries ; dans la zone de savane, les plans prévoient de nouvelles cultures industrielles (fruits), la production rizicole.

¹⁹³ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 19.

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ *Ibid.* p. 21.

Les problèmes inhérents à cette sphère s'articulaient autour du déséquilibre du peuplement, le mauvais état des infrastructures routières et l'insuffisance de la formation professionnelle.

5- Le Nord

Cette région représentait près du tiers de l'ensemble du territoire avec une population estimée en 1962 à 1.500.000 habitants. Sur le plan ethnique, on y distinguait des Islamo-Peuls et des non-Musulmans. Le "fufuldé" demeurait la langue vernaculaire et le taux d'urbanisation restait très faible. Les principales villes étaient Garoua (30.000 habitants), Maroua la plus peuplée (33.000 habitants), Ngaoundéré¹⁹⁶. (20.000 habitants) et Yagoua (10.000 habitants)¹⁹⁷. Son économie est essentiellement agricole : le mil était à la base de l'alimentation des populations, le coton principale culture industrielle, l'arachide s'exportait vers le Centre, l'Ouest, ainsi que le riz. L'élevage y était aussi pratiqué.

Le Nord était aussi la zone de prédilection de la bauxite et du cuivre¹⁹⁸. Plusieurs problèmes constituent un frein pour le développement du Nord. Il s'agit notamment de la sous-scolarisation, la faiblesse du revenu par habitant, la lenteur du développement industriel et l'absence criard du personnel qualifié dans tous les domaines et à tous les niveaux. Les perspectives régionales s'articulent autour du développement industriel, la promotion du tourisme et l'aménagement du territoire.

6- L'Ouest

Elle fut la région la plus dense du Cameroun. En effet, elle était composée de près de 830.000 habitants pour 14.000 km², soit 59 habitants au km². Celle-ci était formée de deux zones bien distinctes à savoir le pays Bamiléké à forte économie et le pays bamoun moins peuplé. Les trois ethnies dominantes restent les Bamiléké, les Bamoun et les Tikar. Les grandes villes de cette région furent Bafoussam (50.000 habitants), Foumban (25.000 habitants), Bafang (20.000 habitants), Dschang (17.000 habitants) et Fombot (12.000 habitants)¹⁹⁹.

Tout comme les autres régions, la base de son économie reposait sur l'agriculture. Les principales cultures sont celles du café arabica, des produits maraichers, du maïs, et de l'élevage pratiqué en pays bamoun. Les principales entraves à son développement sont les suivantes : l'inégale répartition de la population, l'accélération de la croissance urbaine et ses corollaires que sont le sous-emploi et l'insuffisance d'équipements, le vieillissement des plantations de

¹⁹⁶ Ngaoundéré était la ville devant constituer le terminus du Trans-camerounais.

¹⁹⁷ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 24.

¹⁹⁸ *Ibid.*

¹⁹⁹ *Ibid.*

caféiers et l'absence d'une organisation des circuits commerciaux²⁰⁰. Les perspectives de développement prévues concernaient l'organisation des campagnes, la diversification des activités économiques et la création d'un véritable réseau routier. Dans l'optique de mieux appréhender le concept de régionalisation, il est question de faire une étude de cas. Il sera juste question de présenter superficiellement dans quelle mesure le deuxième plan a implémenté la régionalisation²⁰¹.

C- Étude de cas : matérialisation de la régionalisation dans le deuxième plan

De prime à bord, nous voulons préciser que notre étude de cas s'appesantit sur le deuxième plan dans le sens où selon les experts, le premier plan camerounais n'a pas véritablement tenu compte de cette régionalisation. Ce n'est qu'à partir du deuxième plan (1966-1971) que cette entité a commencé à être prise en compte.

Selon le *Grand Larousse Encyclopédique*, la région est "un espace du territoire national dont l'étendue est déterminée soit par une unité administrative ou économique, soit par la similitude du relief, du climat, de la végétation, soit enfin par la commune origine des peuples qui l'habitent"²⁰². Elle se caractérise par des traits physiques et humains spécifiques, la région économique s'assimile ainsi à l'espace homogène qui s'analyse comme un "espace continu dont chacune des parties constituantes ou zone représente des caractéristiques aussi proches que possible de celles des autres"²⁰³. À l'issue de ces différentes définitions concédées à la région, la régionalisation pourrait être perçue comme une attention particulière qui est accordée aux problèmes spécifiques et aux programmes de chaque région dans le cadre de la planification nationale²⁰⁴. Dans l'optique de mener à bien la planification régionale, les autorités camerounaises ont divisé le pays en six régions ou inspections²⁰⁵ administratives : le Centre-sud, le Littoral, l'Est, le Nord, l'Ouest et le Cameroun occidental²⁰⁶.

²⁰⁰Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 24.

²⁰¹Il est important de souligner que la véritable pratique ou application de la régionalisation a débuté avec le deuxième plan. Sur le plan théorique, le premier plan le prévoyait, mais les experts ne l'ont pas implémenté sur le terrain.

²⁰²Le *Grand Larousse* cité par G. A. Sobgui, *Planification économique et projections spatiales au Cameroun*, Paris, Nouvelles Éditions DEBRESSE, 1976, p.94.

²⁰³J. R. Boudeville, *Les espaces économiques*, Paris, PUF, Collection Que sais-je ? N° 950, 1964.

²⁰⁴Sobgui, *Planification économique et projections...*, p. 96.

²⁰⁵C'est la dénomination qui était donnée dans ce contexte, il est usuel de toujours tenir compte du contexte lexical.

²⁰⁶Après son accession à l'indépendance, une partie du Cameroun britannique va se rattacher au Nigéria et une autre au Cameroun. Au départ, elle portait la dénomination de Cameroun occidental étant entendu que le reste du Cameroun était appelé Cameroun oriental conformément au partage qui avait eu lieu entre les deux puissances française et anglaise en 1916 à l'issue du départ des Allemands pendant la Première Guerre. Ce n'est que par la suite que le Cameroun occidental sera divisé en deux unités administratives ou régions : le Nord-ouest et le Sud-ouest.

Nous n'allons pas mettre en exergue les spécificités de chacune de ces régions. Chaque inspection administrative avait des problèmes spécifiques que la planification avait pour mission de régler. C'est donc dans ce sens que Marczewski définit la région économique comme étant " la région de problèmes dont la spécificité résulte de l'existence de problèmes fondamentaux à résoudre qui sont différents de ceux des régions voisines et qui appellent une action planifiée bien déterminée"²⁰⁷. La régionalisation était une solution palliative visant à corriger ou à régler les problèmes spécifiques à chacune des régions du Cameroun, afin de réduire le déséquilibre criard existant entre elles.

De ce fait, il était nécessaire que les concernés s'impliquent davantage dans la résolution de leurs propres problèmes étant donné le fait, qu'ils étaient les seuls à savoir ce qui était meilleur pour l'amélioration de leurs conditions de vie, voire pour le développement de leur région respective. " La régionalisation signifierait que dans la phase de formulation et l'élaboration comme dans celle de l'exécution du plan, les instances des régions ...délimitées devraient jouer un rôle important et participer de façon active à la détermination des objectifs prioritaires à entreprendre pour résoudre le problème qui se pose dans chaque région"²⁰⁸.

Comme il a été évoqué plus haut, au début de leurs expériences de planification très peu de pays francophones ont tenu compte de la régionalisation dans leur planification. Le Cameroun était donc parmi les rares pays africains à l'avoir fait. Pour le cas du premier plan camerounais (1960-1965), malgré la théorisation de la régionalisation voulue par les dirigeants, sa pratique était biaisée. Ce plan fut réalisé par deux sociétés parisiennes²⁰⁹ (françaises) : la Société générale d'Études et de planification (SOGEP) qui était chargée de définir les objectifs et les grandes orientations du plan ; la Société d'Études pour le Développement économique et social (SEDES) dont le rôle était de déterminer les conditions qu'exigerait l'industrialisation rapide de l'économie camerounaise. Pourtant ces dernières étaient bien conscientes des inégalités observées au niveau des différentes régions, ainsi que des problèmes majeurs auxquels elles faisaient face²¹⁰. Selon le rapport de la SOGEP, l'on constate que :

Dans ce qui précède les déséquilibres régionaux ont été mis en relief. Des retards trop accentués affectant certaines régions sont nuisibles au développement de l'ensemble de l'économie, faisant peser sur les zones les plus riches le poids des besoins des parties retardataires ou en régression. Le

²⁰⁷ Marczewski cité par Sobgui, *Planification économique et projections...*, p. 99.

²⁰⁸ *Ibid.* p.100.

²⁰⁹ Il faut souligner que ces deux sociétés agissaient en fonction des instructions données par les dirigeants, mais en tant qu'experts, ils étaient consultés pour diriger la planification. En qualité de coordonnatrices, ces sociétés sur le terrain ont travaillé avec les autorités compétentes à l'échelle régionale.

²¹⁰ Sobgui, *Planification économique et projections...*, p. 100.

plan doit donc faire face aux problèmes particuliers qui affectent ces régions, et tendre à réduire les écarts de celles-ci par rapport aux zones plus avancées²¹¹.

Comme le dit si bien un adage, on est mieux servi que par soi-même. Face à la tâche ardue à laquelle elles devaient faire face en matière de régionalisation, lesdites sociétés ont tout simplement bâclé le travail en le concentrant uniquement à la résolution de quelques problèmes basiques. Il s'agit de la construction d'un axe de circulation Nord-Sud, l'organisation de la mise en valeur des régions et en particulier, l'accélération de la région du Nord, la solution au problème démographique de l'Ouest, le développement des régions du Centre et de l'Est.

Pour le cas du deuxième plan (1966-1971), les options de la régionalisation y sont clairement définies au travers de la circulaire du 24 novembre 1964 de la présidence de la République. Il y est stipulé que “ le plan est régionalisé tant au stade de la détermination des objectifs qu'à celui de l'établissement des programmes d'opérations et des investissements ”²¹². Cela revient à dire en d'autres termes que, la politique régionale consiste fondamentalement à reproduire au niveau régional toutes les prévisions de production et d'investissements prévus par le plan. Ces investissements concernaient particulièrement les domaines de l'urbanisme, des transports, de l'aménagement de l'espace rural.

La planification camerounaise était à la fois régionale et nationale. À côté des investissements à caractère régional, il y avait aussi des investissements qui avaient un intérêt national quoique localisés dans les régions. Parmi les réalisations d'intérêt national nous pouvons citer les 4 ports, les chemins de fer, l'Enseignement supérieur ou l'ensemble des ministères, les aéroports, le transport routier (taxes et perceptions). Ce sont des réalisations qui revêtent une importance allant au-delà de la région du fait de leur apport majeur dans l'économie nationale. Le tableau suivant permet de mettre en exergue la vue d'ensemble sur la politique régionale du deuxième plan, tout en précisant qu'il était prévu près de 63 milliards de FCFA pour les réalisations d'intérêt national.

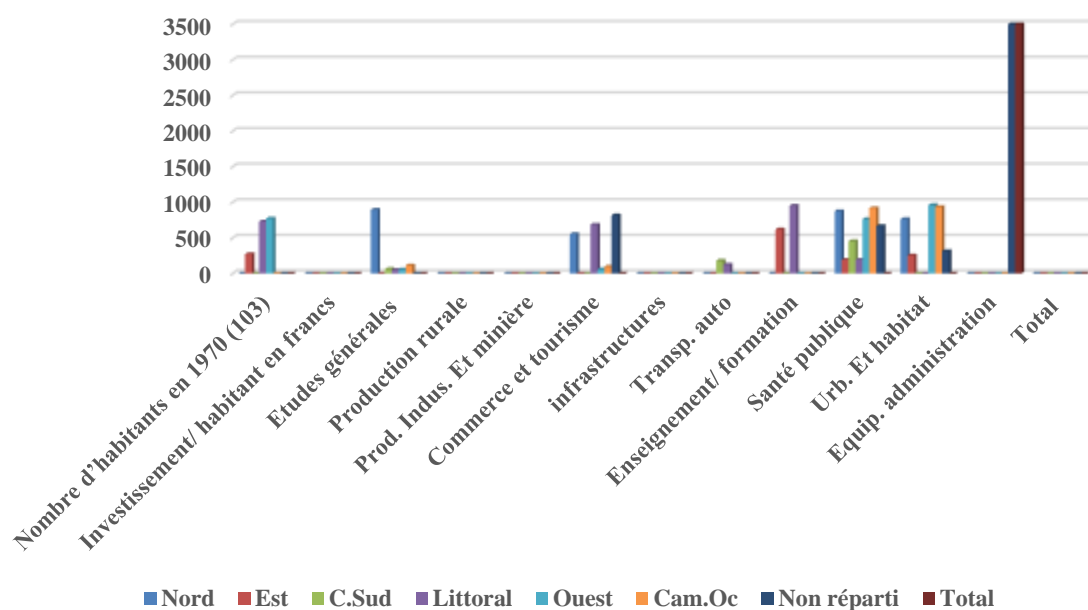
²¹¹SOGEP, “Rapport général sur le Cameroun”, Paris, Imprimerie technologie, 1960, p.14.

²¹² Circulaire du 24 novembre 1964 de la présidence de la République cité par Sobgui, *Planification économique et projections...*, p. 104.

Tableau 3: répartition régionale des investissements publics du deuxième plan (en million de francs CFA)

	Nord	Est	Centre -Sud	Littoral	Ouest	Cameroun occidental	Non réparti	Total
Nombre d'habitants en 1970 (10³)	1.600	270	1.230	730	770	1.200	-	-
Investissement/habitant en francs	11.210	16.650	16.400	39.930	14.500	16.240	-	-
Études générales	893	-	63	50	57	113	1.107	2.253
Production rurale	3.794	1.010	4.841	6.088	3.987	7.257	5.367	32.344
Prod. indus. et minière	3.200	1.242	3.760	14.512	1.925	3.685	11.090	39.414
Commerce et tourisme	552	-	1.457	685	60	95	817	3.666
infrastructures	6.450	1.182	3.185	2.690	2.253	4.388	21.621	41.750
Transp. auto	-	-	178	122	-	-	15.880	16.180
Enseignement/formation	1.407	619	1.743	950	1.197	2.100	2.376	10.392
Santé publique	873	190	453	189	763	917	665	4.050
Urb. et habitat	766	253	4.490	3.860	960	934	315	11.573
Equip. administration	-	-	-	-	-	-	3500	3500
Total	17.935	4.496	20.170	29.146	11.202	19.489	62.738	165.176

Source : Ministère du plan, *document du II^e plan quinquennal de développement économique et social (1966-1971)*, Yaoundé, 1970.

Graphique 3 : répartition régionale des investissements publics du deuxième plan (en million de francs CFA)

Source : histogramme réalisé sur les bases des données du tableau N°3

Nous voulons souligner que les deux données suivantes (nombre d'habitants en 1970 (10^3) investissement/ habitant en francs) ne sont pas prises en considération dans les totaux. Une analyse de ce tableau fait ressortir la pole position de la région du Littoral aussi bien au niveau de la valeur absolue des investissements que pour la valeur de capitation (par habitant) avec près de 29.000.146 FCFA dans son actif²¹³. Cette situation conforte davantage sa pole position de *leader*. La région du Nord est privilégiée dans les secteurs des études et des infrastructures de transports : le Trans-camerounais devait y jouer un rôle déterminant dans le désenclavement des zones excentriques de cette région. La région de l'Est quant à elle, vient en deuxième position en ce qui concerne les investissements par capitation. Ces derniers sont destinés à la construction d'un axe vers la Centrafrique, à l'amélioration de la communication inter régionale et à la création de multiples zones prioritaires de développement basée sur la production du café²¹⁴.

La région du Centre- sud occupe la deuxième position après le Littoral en matière d'investissement global qui s'élève à près de 20.000. 170 FCFA du fait du rôle industriel que joue Yaoundé, ainsi que les différents aménagements urbains prévus dans cette région²¹⁵. La région de l'Ouest vient en quatrième position avec un investissement total de 11.000.202 F CFA. Son problème démographique trouve un début de solution avec le développement de la zone Yabassi-Bafang et de la plaine des Mbo. La région du Cameroun occidental occupe la troisième position dans les investissements globaux avec près de 19.000.489 francs CFA.

Dans l'ensemble cette région, a aussi été favorisée du fait de son retard observé au moment de la Réunification des deux Cameroun. Il est aisé de constater le rang (premier) de ce dernier dans le volume des investissements concernant la production rurale, d'enseignement et de santé, ainsi que de celui qu'il occupe (deuxième) pour l'équipement énergétique, industriel et en infrastructure²¹⁶.

Tout compte fait, il y a toujours des périodes d'évaluation de la planification à mi-parcours. Durant ces analyses, les experts font l'évaluation entre les prévisions et les réalisations en cours. Le tableau suivant met en exergue l'évolution du plan au cours de ses deux premières années (1966-1968) en matière d'urbanisme.

²¹³ Ministère du plan, *Document du II^e plan quinquennal de développement économique et social (1966-1971)*, Yaoundé, 1970.

²¹⁴ *Ibid*

²¹⁵ *Ibid*.

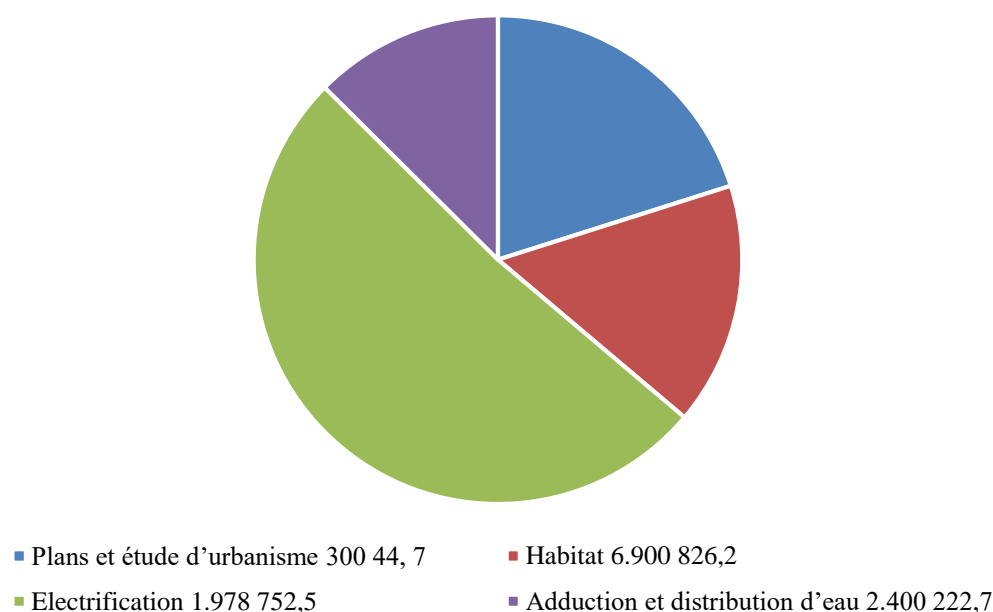
²¹⁶ Sobgui, *Planification économique...*, p. 107.

Tableau 4: réalisations des investissements régionalisés en matière d'urbanisation (en million de francs CFA)

Opérations	Prévisions	Réalisations	Pourcentage
Plans et étude d'urbanisme	300	44,7	14,9
Habitat	6.900	826,2	11,9
Electrification	1.978	752,5	38,0
Adduction et distribution d'eau	2.400	222,7	9,3
Total	11.576	1.846,1	15,9

Source : Ministère du plan, Direction de la planification, "Rapport sur l'exécution des deux premières années du plan", Yaoundé, 1970.

Graphique 4 : Investissements régionalisés en matière d'urbanisation



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°4

Les plans ne prévoyaient pas la création de nouvelles villes, seulement ils mettaient une emphase dans la réalisation d'immenses opérations d'urbanisme²¹⁷. C'est ainsi que le deuxième plan prévoyait les travaux d'urbanisme à Buéa, et à Kumba, l'aménagement de la ville de Yaoundé, avec l'opération grand Messa, l'extension d'adduction en eau à Bamenda, Buéa, Tiko. En matière d'électrification, la réalisation du plan portait sur la mise en place de la ligne

²¹⁷L'urbanisme est l'art d'aménager et d'organiser les villes déjà existantes avec des mesures conséquentes : adduction des réseaux d'eau potable, égouts, aménagement des voies de circulation, espaces verts.

de transport d'énergie à 90.000 volts entre Edéa et Yaoundé, l'alimentation de Ngaoundéré en électricité, la production et la distribution d'eau à Douala et à Yaoundé²¹⁸.

Au niveau de la politique des transports, le préambule du chapitre V du II^e plan met en évidence l'importance des transports en stipulant que :

Par leur dynamisme, les transports et communication sont des facteurs essentiels dans tout système intégré en permettant par le développement des échanges le passage d'une économie fermée à une économie ouverte, à l'intérieur de l'État, la mobilité des personnes, des biens et des idées ce qui entraîne l'intégration des régions constitutives de la Nation...²¹⁹

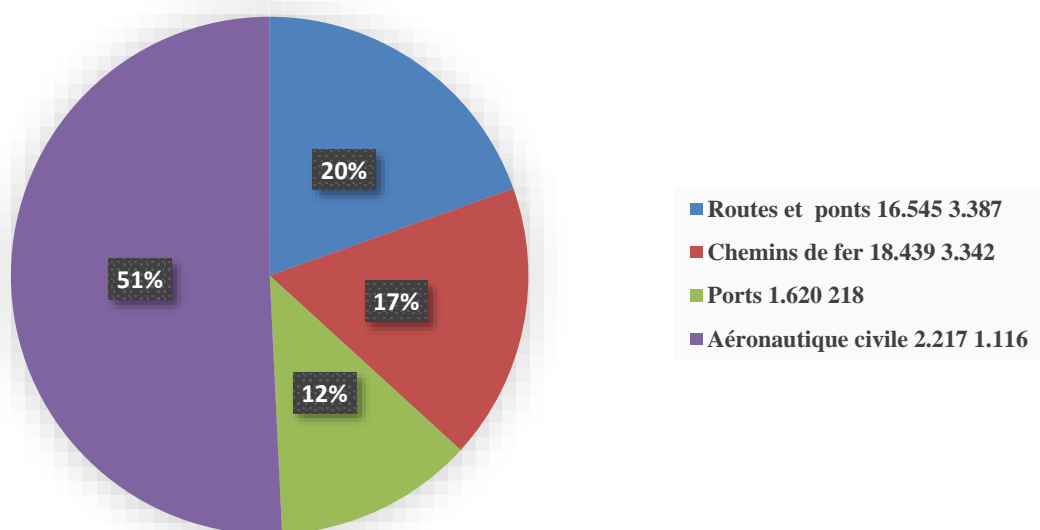
Toutes les prévisions du deuxième plan dans le domaine des transports sont répertoriées dans le tableau ci-dessus :

Tableau 5 : investissements régionalisés en matière d'urbanisation (en million de francs CFA)

Opérations	Prévisions	Réalisations	Pourcentage
Routes et ponts	16.545	3.387	20,4
Chemins de fer	18.439	3.342	18
Ports	1.620	218	13
Aéronautique civile	2.217	1.116	53
Météorologie	150	7	4,6
Postes et télécom.	2.797	350	12
Total	41.768	8.420	20

Source : ministère du plan, Direction de la planification, "Rapport sur l'exécution des deux premières années du plan 1966-1967 et 1967-1968", Yaoundé, octobre 1969, p. 20.

Graphique 5 : investissements régionalisés en matière d'urbanisation et de transport



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°5

²¹⁸Sobgui, *Planification économiques...*, p. 20.

²¹⁹ *Ibid.*

De ce tableau, il en ressort que la priorité du plan se focalise sur le chemin de fer, dont l'essentiel des fonds fut destiné à la réalisation du Trans-camerounais Yaoundé-Belabo distant de près de 296 km, à la construction des gares. La télécommunication devait mettre l'accent sur la construction de la ligne Mbanga-Kumba, la modernisation du réseau existant et la construction du Centre des chèques postaux à Yaoundé. Dans le secteur routier, l'action du plan prévoit la construction de l'axe Nord-Sud et sur la liaison Douala-Victoria (futur Limbé) par Tiko, ainsi que de la construction d'un pont sur la Bénoué à Garoua. Un parc de génie civil est aussi créé pour favoriser un meilleur suivi et l'entretien des grands axes²²⁰.

En ce qui concerne l'aménagement de l'espace rural, le plan s'est juste focalisé dans la création des Zones d'Actions prioritaires intégrées (ZAPI). Cette mission fut confiée à une société française la CINAM²²¹. Elle avait pour mission d'établir un projet d'implantation des ZAPI dans les régions du Nord, du Centre-sud²²², de l'Est et de l'Ouest conformément aux dispositions prévues par le plan destinées à solutionner l'épineux problème de l'équilibre entre population et sol²²³.

À l'issue de ce second chapitre, il en ressort que de 1947 à 1991, le Cameroun a connu deux formes distinctes de planification. La première qui s'étendit de 1947 à 1960, est une planification coloniale dont la philosophie était la mise en application effective du pacte colonial. Dans ses multiples entreprises, l'administration coloniale française n'avait pas pour objectif final de développer le Cameroun. Les réalisations qui ont été faites de part et d'autre ne l'étaient que dans l'optique de mener à bien l'exploitation coloniale. Ce fut par conséquent un mal nécessaire. Par contre, la planification qui débuta à partir de 1960, avait une philosophie bien plus salubre pour toute la Nation camerounaise. À la base de celle-ci, quatre principes ou valeurs ont été édicté(e)s dans l'optique d'une prise de conscience collective. Cette planification visait non seulement un développement d'ensemble (toutes les régions), mais aussi et surtout la matérialisation d'une volonté commune de vivre-ensemble, au travers d'une participation commune au développement du nouvel État, car le développement était avant tout une affaire de tous et de chacun.

²²⁰Sobgui, *Planification économiques...*, p. 110.

²²¹CINAM : Compagnie d'Études Industrielles et d'Aménagement du territoire située à la rue d'Aboukir, Paris 2^e- France.

²²²Dans le Centre-sud, conformément aux prévisions du deuxième plan, trois ZAPI ont été créées : Mengueme (Centre) en 1967, Zoétéélé (Sud) 1968 et Ngoulemakong (Sud) en 1969. Elles étaient essentiellement basées sur la culture du cacao.

²²³Ministère du plan, Direction de la planification, "Rapport sur l'exécution des deux premières années du plan 1966-1967 et 1967-1968", Yaoundé, Octobre 1969, p. 20.

**CHAPITRE III : LES PLANS QUADRIENNAUX ET QUINQUENNAUX
CAMEROUNAIS**

De 1947 à 1991, le Cameroun va expérimenter deux types de plans : les plans quadriennaux et les plans quinquennaux. Les plans quadriennaux (mandat de 4 ans) ont été implémentés par l'administration coloniale française de 1947 à pratiquement 1958- 1959¹. Les plans quinquennaux qui s'échelonnaient sur une période de 5 ans ont été réalisés par le jeune gouvernement camerounais de 1960 à 1987. En ce qui concerne les plans quadriennaux, ils ont été élaborés dans un contexte de domination et pour des fins personnelles que l'administration coloniale se devait d'assouvir au profit de la métropole. Les seconds plans, par contre, étaient l'émanation de la volonté commune, celui d'un jeune État nouvellement indépendant, désireux d'exprimer sa souveraineté et surtout de prendre en main son propre destin. Le premier combat auquel il était en proie fut celui du sous-développement. Pour ce faire, il fallait prioritairement mettre sur pied une politique économique.

Terme polysémique, la politique économique peut être l'ensemble des actions de l'État à court et à long terme et l'aboutissement de l'accroissement de son intervention dans la vie économique et sociale². Elle peut aussi s'appréhender comme étant l'action consciente de la puissance publique se traduisant par la définition d'objectifs économiques et sociaux et la mise en œuvre des moyens nécessaires pour les atteindre³. L'auteur met ici un accent particulier sur le caractère "conscient" du sujet qui agit. Ne rien faire involontairement ou ne rien faire parce qu'il a été décidé ainsi, ne constitue pas la même chose⁴. Par conséquent, la mise en place d'une politique économique était une volonté manifeste du désir d'affirmation d'un sujet conscient de son sous-développement et soucieux de faire face. La planification était la manifestation et les plans la réalisation de cette prise de conscience.

Généralement, la planification est le mode de gestion et d'affectation des ressources. Elle est aussi un système étatique d'organisation concernant l'activité économique d'un pays. En fonction du système économique en vigueur (capitaliste ou socialiste), elle peut être indicative pour les capitalistes ou impérative pour les socialistes. Le Cameroun a adopté une planification indicative plus souple qui oriente et régule l'économie. Mais, qu'elle soit indicative ou impérative, selon C. Bettelheim⁵, la planification peut être définie comme une activité visant à:

- fixer des objectifs et des priorités au développement économique et social ;

¹ En réalité, il a existé entre 1947 et 1958 deux plans quadriennaux FIDES et de 1958/59 à 1960 une tranche intermédiaire FIDES. Nous n'allons pas en faire mention, car il n'y a presque pas de documents à ce sujet.

² Provost, *Les mots...*, p. 287.

³A. Silem et al., *Lexique d'économie*, Paris, Édition Dalloz, 2016, p.658.

⁴ *Ibid.*

⁵C. Bettelheim, *Planification et croissance accélérée*, Paris, Maspéro, 1978, p.116.

- déterminer les moyens appropriés pour atteindre ces objectifs ;
- mettre effectivement en œuvre ces moyens en vue de la réalisation de ces objectifs.

Le plan, quant à lui, est un projet élaboré comportant une suite ordonnée et cohérente d'opérations destinées à atteindre un but. En qualité de projet, le plan comporte un ensemble de prévisions et d'objectifs économiques et de moyens organisés d'une manière cohérente pour atteindre ces objectifs⁶. En fonction des visées recherchées, l'horizon d'un plan peut s'appréhender sur le court (plan-programme), moyen (plan quadriennal ou quinquennal) et long terme (plan-perspective).

Quel que soit son échelonnement, le plan est indispensable dans la mesure où il reste un instrument essentiel pour le développement économique⁷. Il a un double rôle de réducteur d'incertitude et d'affirmation de volonté⁸. Il permet d'éviter la navigation à vue, d'avoir une vision claire au travers des projections. Planifier, c'est avant tout développer⁹. Dès lors, quels étaient les buts et les modes de financements des plans camerounais ? Dans ce chapitre, il est question de mettre en exergue les plans FIDES, les plans fédéraux et unitaires au travers d'une présentation de leurs généralités, de leurs différents objectifs, ainsi que de leurs financements.

I- LES PLANS DU FONDS D'INVESTISSEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL (FIDES)

Dès 1944, des plans de développement avaient été élaborés pour la plupart des territoires africains, mais les méthodes d'évaluation des coûts et des besoins étaient disparates. Pour les territoires français, la conférence de Brazzaville (janvier-février 1944) avait réaffirmé l'idée d'association économique et sociale et la nécessité d'accroître les investissements publics métropolitains. En 1946, le FIDES fut constitué grâce aux apports des budgets de la métropole, des colonies et aux avances à long terme de la Caisse centrale de la France d'outre-mer (CCFOM)¹⁰.

En théorie, le FIDES est une structure que l'administration coloniale française avait mise en place à partir de 1946, dans l'optique d'accompagner, voire de coordonner le développement économique et social de ses colonies. Mais, dans les faits l'action a été contraire, car elle a simplement œuvré pour la sauvegarde des intérêts de la France. Toute son action fut orientée et implémentée au travers de la philosophie coloniale française. Par

⁶ Silem et al., *Lexique...*, p. 647.

⁷P. Masse, *Le plan ou l'anti-hasard*, Paris, Gallimard, 1965, p.178.

⁸*Ibid.*

⁹G. Myrdal, *Planifier pour développer*, Paris, Les Éditions Ouvrières, 1963, p. 10.

¹⁰H. A. Topor et al., *L'Europe et l'Afrique : un siècle d'échanges économiques*, Paris, Armand Colin, 1994, p. 56.

conséquent, c'est cette structure qui était en charge de l'élaboration des plans quadriennaux appliqués par la France au Cameroun à partir de 1947¹¹.

A- Présentation des plans FIDES

Il faut souligner que c'est la Russie soviétique qui était la première puissance à expérimenter une planification économique, dans les années 1930¹². Au vue de son succès, cette pratique qui intervient généralement pour relever un pays de ses cendres, se répand comme une trainée de poudre auprès des autres pays en difficulté surtout au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. La fin de la Deuxième Guerre mondiale marqua un tournant décisif dans l'histoire des colonies d'Afrique et au Cameroun français. À partir de là, sur le plan théorique, la France entreprit résolument d'opérer une transformation au sein de ses colonies. Cette transformation devait se faire via une planification qui a débuté en France¹³.

Entre 1945 et 1946 le gouvernement français entreprit l'élaboration de son premier plan dénommé "plan Monnet"¹⁴ de modernisation et d'équipement. Ce plan débuta véritablement en 1947 et s'acheva entre 1952-1953. Ce fut un plan d'action que la France mit sur pied dans le but de reconstruire le pays détruit par la guerre. L'élaboration de ce plan avait été au départ l'idée de la France, mais par la suite elle fut motivée ou conditionnée de l'extérieur. Au lendemain de la guerre, les États-Unis qui n'avaient pas subi les affres du conflit dressèrent un plan Marshall qui avait pour but de venir en aide aux puissances européennes dévastées par la guerre. La condition pour bénéficier de cette aide était la mise en place obligatoire d'un plan quadriennal détaillé portant à la fois sur les ressources et leurs utilisations.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les équilibres économiques internationaux s'étaient profondément modifiés. Les États-Unis, maîtres, du jeu monétaire et financier et principal dispensateurs d'aide, possèdent désormais un droit de regard indirect sur l'évolution des empires. Au sein de ceux-ci, des failles s'étaient ouvertes fragilisant l'ensemble de l'édifice ; les liens avec les métropoles devaient être redéfinis, et dans les territoires français, recomposés, d'où la naissance du plan Monnet¹⁵. C'est dans ce même sillage que les puissances colonisatrices entreprirent aussi de planifier le développement de leurs colonies. Déjà, l'idée de créer un organisme spécial qui devait bénéficier des subventions de l'État avait été lancée en 1934. Dès 1935, la France créa "un Fonds de Développement colonial destinés à fournir les

¹¹Topor et al., *L'Europe et l'Afrique...*, p. 66.

¹² *Ibid.*

¹³ Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.110.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵Topor et al., *L'Europe et l'Afrique...*, p. 56.

ressources d'investissement de ses colonies pour une durée de 15 ans''¹⁶. Toutes ces initiatives ne furent ni concrète, ni efficace. La véritable transformation survint à partir de 1946 avec la création du FIDES.

Créé par la loi n°46860 du 30 avril 1946¹⁷, le FIDES à la base ou au départ avait été mis en place pour financer un plan décennal (10 ans) de modernisation et d'équipement des territoires d'outre-mer dénommé plan Pleven. Comme le souligne, Nicolas Atangana : “ le législateur français, en votant cette loi, entendait réussir en 10 ans la transformation des territoires d'outre-mer en pays modernes en ce qui concerne leur équipement public et privé’’¹⁸. Le changement du concept de décennal en celui de quadriennal se serait opéré en 1949 face aux “ hésitations des hommes d'affaires français à s'engager à long terme’’¹⁹. Il faut noter que, même les buts généraux furent modifiés comme le précise B. Davidson, au départ le FIDES visait à “satisfaire les besoins des populations indigènes et à promouvoir le développement de l'économie de l'Union Française. En 1951, cet objectif fut ... redéfini ... à savoir : accroître la production agricole et industrielle dans la perspective d'une communauté européenne²⁰.

À partir de ces orientations, il est visible que seuls les intérêts de la métropole étaient recherchés ici. Bien qu'au départ, cette planification prévoyait pour une certaine satisfaction des besoins des Africains. Cet objectif initial reste très vague et ne permet pas de cerner l'ampleur ou l'étendue de son action. En réalité, ces plans ont largement été plus favorables pour l'économie de la France que pour le développement de ses colonies. Nicolas Atangana soutient cette réalité en ces termes : “Si on le sait, cet objectif ne fut pas atteint... les crédits FIDES consacrés aux infrastructures, aux dépenses de production et de commercialisation, tout comme ceux affectés aux équipements collectifs de caractère social et culturel, ont pu, d'un plan à l'autre, promouvoir les économies d'outre-mer’’²¹. Cette logique il faut le souligner, reste conforme aux grands idéaux de la philosophie coloniale française d'Afrique.

Toutefois, rester sur cette note sombre serait remettre en question le bien-fondé de ces plans. L'œuvre humaine étant truffée d'imperfections, se focaliser uniquement sur ce pan de l'histoire serait balayer du revers de la main les bienfaits de ces plans FIDES sur le Cameroun. Même si d'aucuns pensent que l'ensemble de ces réalisations étaient des maux nécessaires ou une condition sine qua non à l'exploitation des ressources, il n'en demeure pas moins vrai que

¹⁶*Ibid.*

¹⁷ Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.103.

¹⁸ Atangana, *Problématique du développement...*, p.21.

¹⁹J. Kuete, *Monnaie et finances comme moteur de développement*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1980, p.37.

²⁰B. Davidson, *L'Afrique au XXe siècle*, Paris, Éditions Jeune Afrique, 1970, cité par Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.166.

²¹ Atangana, *Problématique du développement...*, p.22.

ces réalisations eurent un impact considérable. Ceci étant, quels furent les objectifs assignés à ces plans FIDES ?

B- Objectifs des plans FIDES

Ils constituent les grandes lignes d'orientation d'une planification. Ce sont les finalités que le planificateur se fixe pour parvenir à une émancipation, un essor de sa population tyrannisée par le joug de la pauvreté. "Les plans se présentent comme un ensemble d'indicateurs qui embrasse les objectifs ou tâches dans lesquels s'expriment les buts généraux de la politique économique²² ainsi que les orientations majeures fixées à l'économie"²³.

Les plans quadriennaux (4 ans) FIDES étaient des programmes d'investissement destinés à l'amélioration des infrastructures de base et à la promotion des produits agricoles d'exportation. Ces programmes furent élaborés dans le cadre de la loi du 30 avril 1946. Ils étaient établis par les services techniques du territoire, délibérés par l'assemblée territoriale et rendus exécutoires après examen d'un organisme métropolitain : le comité directeur du FIDES des territoires d'outre-mer. Le FIDES se comportait comme une banque, car il octroyait les prêts ou crédits, des subventions non remboursables et menait aussi d'autres opérations telles que la délivrance d'autorisations d'achat dans le cadre de la réglementation des changes, l'octroi d'appuis financiers²⁴. Étant donné le fait que l'administration coloniale française mit sur pied deux plans distincts, leurs objectifs étaient aussi spécifiques.

1- 1^{er} plan FIDES (1^{er} juillet 1947- 30 juin 1953)

De prime à bord, il faut noter qu'officiellement les plans FIDES étaient des plans quadriennaux c'est-à-dire prévus pour durer 4 ans. Dans leur pratique force est de constater que leur horizon (années finales) n'était pas respecté. En outre, même au niveau des dates, les auteurs ne s'accordent pas. Ce qui reste et demeure une vérité historique consiste en l'existence réelle de ces plans entre 1947 et 1960. Les bornes chronologiques que nous avons utilisées sont susceptibles d'être critiquées. Le premier plan FIDES entra en vigueur en 1947 et devait s'achever en 1953²⁵. Ce plan avait pour but ultime l'amélioration des infrastructures.

²²La politique économique est l'action consciente de la puissance publique (État) qui se traduit par la définition d'objectifs économiques et sociaux ainsi que la mise en œuvre des moyens nécessaires pour les atteindre. Cf. Silem, p. 658.

²³H. Chambre, *L'Économie planifiée*, Paris, PUF, 1980, p. 30.

²⁴Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 1.

²⁵Pour la plupart des auteurs, le premier plan débute en 1947 (ce qui est logique, car le FIDES a été créé le 30 avril 1946), mais la fin diverge pour certains c'est 1952, d'autres 1953, voire 1954. S'agissant du deuxième plan, pour certains il entra en vigueur soit en 1953, soit en 1954 et s'acheva soit en 1958, soit en 1959. Nous avons opté pour les bornes chronologiques de D. Etounga Manguéle, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985. Elles sont plus précises.

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, les territoires africains comme le reste du monde se trouvaient dans un piteux état. Il était donc nécessaire, voire urgent de faire sortir le pays de la stagnation dans laquelle la guerre l'avait plongé. Selon Nicolas Atangana : “l'infrastructure constituait le principal obstacle à l'évacuation de la production locale et au ravitaillement des différentes régions du pays”²⁶. En d'autres termes, il était question d'assurer le décongestionnement (déblocage) de la production locale existante qui peinait à être évacué non seulement en destination de la France, mais aussi vers les différentes zones du territoire.

Suite à la destruction presque totale de l'outillage public, les premiers crédits furent d'abord accordés à l'infrastructure, particulièrement aux voies de communication et à leur développement en vue d'améliorer l'évacuation des produits. Ce plan était financé à 55 % sous forme de subvention non remboursable et à 45 % d'avances remboursables par le territoire. Cette infrastructure qu'il convenait de créer devait permettre aux territoires comme le Tchad, le Gabon, le Nord-Oubangou et le Cameroun britannique de faire passer leurs exportations par le port de Douala du fait de leur proximité. Ces pays ne “pouvaient respirer avec aisance qu'à travers le Cameroun”²⁷.

Les 85,3% des fonds FIDES sont consacrés à la modernisation du port de Douala, les deux lignes du chemin de fer, aux aérodromes, à l'ouverture et à l'aménagement des axes routiers principaux et secondaires. Le port de Douala en fut le principal bénéficiaire et fut envisagé, la construction de 12 postes de quai, de vastes remblaiements, la construction des hangars (33.000 m² de terre-pleins), la surélévation de chaussées maritimes, le système d'évacuation des eaux furent en partie réalisés entre 1947 et 1952²⁸. Plus tard, un pont de 1.800 m sur le Wouri, reliant Bonabéri à la ville fut construit pour certains équipements : matériel flottant de chalandage, balisage, nouvelles passes navigables. Le port de Douala reçut le substantiel crédit, alors que les dépenses furent moindres pour les autres infrastructures (chemin de fer, aérodromes, voies routières)²⁹.

2- 2^{ème} plan FIDES (1^{er} juillet 1953- 30 juin 1959)

Il débuta en 1953 pour compléter les défaillances du premier plan. Comme, il est mentionné plus haut dans le premier plan l'essentiel des fonds est affecté dans le secteur des infrastructures. Ceci trouvait une justification dans la mesure où au sortir de la guerre de nombreuses infrastructures sont détruites, ce qui oblige l'administration coloniale à restaurer

²⁶Atangana, *Problématique du développement...*, p.22.

²⁷R. Gouellain, *Douala : ville et Histoire*, Paris, Musée de l'Homme, 1975, p. 275.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Gouellain, *Douala...*, p.276.

ce secteur dans l'optique de favoriser la circulation des produits agricoles. Pour le cas du deuxième plan, l'accent fut mis sur la production et l'action sociale par rapport à la période de 1947-1952.

Cependant, sans le premier plan, il aurait été impossible non seulement d'accroître la production, mais aussi d'en créer une nouvelle, car en "1946 l'économie du Cameroun n'était qu'une économie de traite dont le port de Douala était le cœur et la raison d'être"³⁰. Dans ce contexte, l'intervention du second plan apparaissait comme une nécessité.

Son objectif essentiel était l'amélioration des conditions de vie des populations par le biais de l'accroissement de la production et de la productivité agricole et industrielle. Pour ce faire, il fallait :

- diversifier et valoriser les richesses agricoles au travers de la mise d'un accent particulier sur les cultures d'exportation à l'instar des oléagineux, du café, du cacao, de la banane, du bois ;
- former les producteurs sur les techniques de cultures modernes ;
- améliorer des échanges intérieurs³¹.

Au-delà de l'atteinte de l'objectif fixé par le second plan, il fallait aussi achever la réalisation des infrastructures débutée en 1947. Autrement dit, le deuxième plan quadriennal (PQ2) devait œuvrer pour l'achèvement de la phase de mise en chantier des réalisations infrastructurelles entamées sous le premier plan. "Le trait dominant du PQ2 aura été d'accentuer la part des crédits réservés au développement de la production, puisque cette part passe de 4 % des crédits FIDES du PQ1 à 40% des crédits du PQ2"³². Pour ce faire, l'infrastructure qui restait à compléter ou à moderniser retenait aussi l'attention des planificateurs. Près de 36 à 40 % des fonds furent alloués à la production, 41 à 43 % à l'infrastructure et le reste aux dépenses sociales³³.

À l'issue de la présentation des objectifs, trois remarques pertinentes découlent au sujet des plans FIDES :

- toutes les énergies ont été canalisées sur les vastes chantiers d'équipement qui étaient indispensables, mais dont les charges devaient constituer un fardeau pour les populations ;
- le secteur industriel est totalement absent dans les préoccupations de l'administration coloniale et des bailleurs de fonds ;

³⁰Gouellain, *Douala...*, p. 276.

³¹ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 2.

³²Touna Mama, *L'Économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Édition AFRÉDIT, 2008, p.194.

³³Gouellain, *Douala...*, p. 277.

- il existe une politique de régionalisation partielle, car la répartition spatiale met en exergue une inégalité dans le développement des différentes régions du territoire.

En effet, la zone de l'actuelle région du Littoral, grâce au port de Douala, se vit attribuer la part du lion, avec près de 53% des fonds, suivie de l'actuel Centre-Sud 17,5%, l'Ouest 8,5 % et l'Est 2%³⁴.

C- Financement des plans FIDES

Il faut noter que les moyens mis à la disposition des différents plans émanaient de plusieurs sources. Entre 1947 et 1959, près de 96 milliards ont été affectés pour le développement économique et social du Cameroun Oriental. Ces fonds furent répartis comme suit : 65 milliards d'aide publique française (FIDES, budget de l'État français, CCFOM³⁵), 10 milliards de fonds publics locaux et 21 milliards d'investissements privés³⁶. Par conséquent, les plans FIDES furent réalisés grâce à trois sources principales : l'aide publique française, les fonds publics locaux et les capitaux privés ou investissements privés. Le tableau suivant nous permet d'avoir une vue d'ensemble à ce sujet :

Tableau 6: Financement global des plans FIDES (1947-1959)

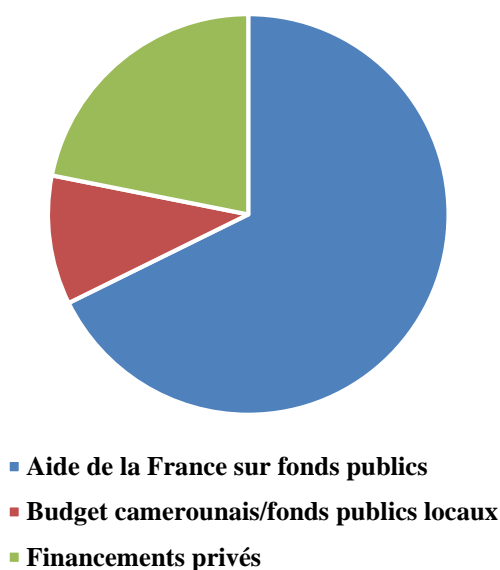
Sources de financement	Montants en milliards de FCFA	pourcentage
Aide de la France sur fonds publics	65	67,7
Budget camerounais/fonds publics locaux	10	10,6
Financements privés	21	21,7
Total	96	100

Source : Touna Mama, *L'économie camerounaise: pour un nouveau départ*, Yaoundé, Édition AFRÉDIT, 2008, p. 209.

³⁴ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 3.

³⁵CCFOM : Caisse centrale de France d'outre-mer travaillait en étroite collaboration avec le FIDES. C'est cette structure qui concédait les prêts aux colonies. En 1958, elle fut remplacée par la Caisse centrale de Coopération économique (CCCE) qui fonctionnait avec le Fonds d'Aide pour la Coopération (FAC) en remplacement du FIDES.

³⁶Gouellain, *Douala...*, p. 277.

Graphique 6 : Répartition du financement global des plans

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°6

Dans la rubrique concernant l'aide de la France sur fonds publics, trois types de fonds sont jumelés dans ce tableau par son auteur. Ces trois sources concernaient les fonds publics français 39,7 milliards de FCFA, soit 41,6 % ; les prêts de la Caisse Centrale de France d'outre-mer (CCFOM) puis de la Caisse centrale de Coopération économique (CCCE) 9,2 milliards de FCFA, soit 9,6 % ; et les investissements semi-publics 15,6 milliards, soit 16,4 % ; soit un total net de fonds égal à 64,5 milliards, dont l'arrondi utilisé par l'auteur du tableau a donné 65 milliards de FCFA³⁷.

En somme, lesdits fonds ont été affectés dans trois secteurs d'activités bien précis, à savoir social, production et infrastructures. D'un plan à un autre, la répartition financière a connu des variations de 1947 à 1959. Le tableau suivant en fait état :

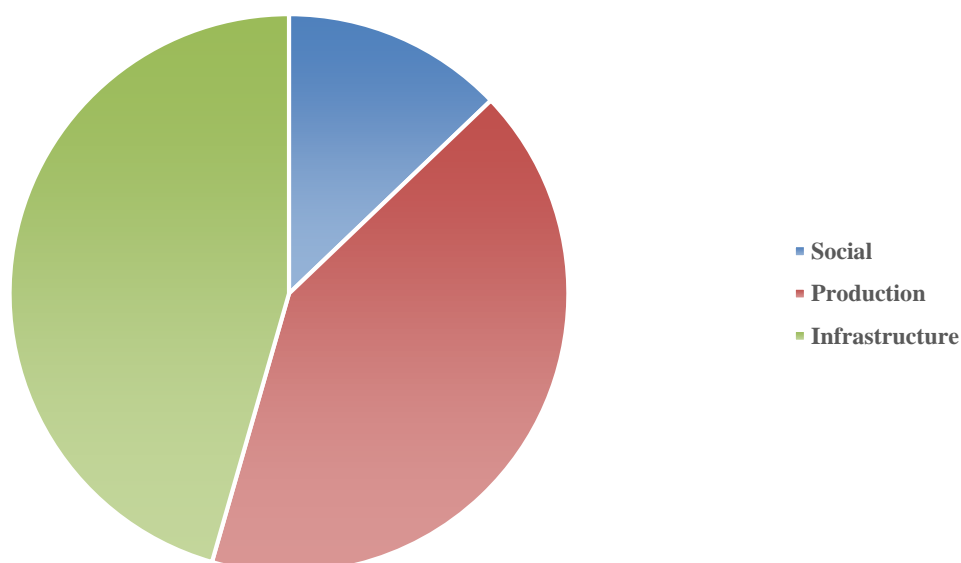
Tableau 7: répartition globale des investissements des plans FIDES par secteur d'activité (en milliards de francs CFA)

Secteurs plans	1 ^{er} Plan (1947-1953)		2 ^e plan (1954-1959)	
	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage
Social	5,230	12,9 %	8,280	14,8 %
Production	16,920	41,6 %	34,040	62,1 %
Infrastructure	18,530	45,6 %	12,470	22,8 %
Total	40,680	100 %	54,790	100 %

Source : SOGEP³⁸, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan de développement économique et social du Cameroun", Paris, S/D, p.35.

³⁷Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p. 209.

³⁸SOGEP : Société générale d'Étude et de planification qui est l'une des deux sociétés françaises (parisiennes) qui avaient participé à l'élaboration du premier plan post indépendant (1960-1965) au côté de la SEDES (Société d'Étude pour le Développement économique et sociale).

Graphique 7 : répartition globale des investissements des plans FIDES par secteur d'activité

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°7

Comme il a été évoqué plus haut, le financement des différents plans provenait de trois différentes sources, notamment l'aide de la France sur fonds publics, la contribution des Camerounais et les investissements privés. Ce sont ces multiples sources que nous allons aborder succinctement.

1- L'aide de la France sur fonds publics

S'agissant de la participation de la métropole, celle-ci s'octroyait au travers des subventions que le gouvernement concédait de temps en temps et grâce aux prêts du FIDES et des caisses centrales. Toutes ces trois institutions étaient en synergie. L'action des deux dernières qui fut significative dans le cadre des plans.

Avant l'existence du FIDES, la France avait mis sur pied des caisses centrales qui agissaient comme des banques en concédant des prêts aux colonies. Parmi lesquelles, nous pouvons citer la Caisse centrale de la France libre (CCFL) créée en 1941 dans un contexte de guerre. Elle fut par la suite remplacée par la Caisse centrale de la France d'outre-mer (CCFOM) créée au lendemain de la guerre et c'est cette dernière qui travailla avec le FIDES jusqu'à son remplacement en 1958 au profit de la Caisse centrale de la Coopération économique (CCCE) qui fonctionnait avec le Fonds d'Aide pour la Coopération (FAC) (en remplacement du FIDES). Le FIDES et le CCFOM furent les symboles de la nouvelle politique coloniale³⁹. C'est donc le

³⁹ J. Claudel, *La France d'Outre-mer (1930-1960) : témoignage d'administrateurs et de magistrats*, Paris, Karthala, p.33.

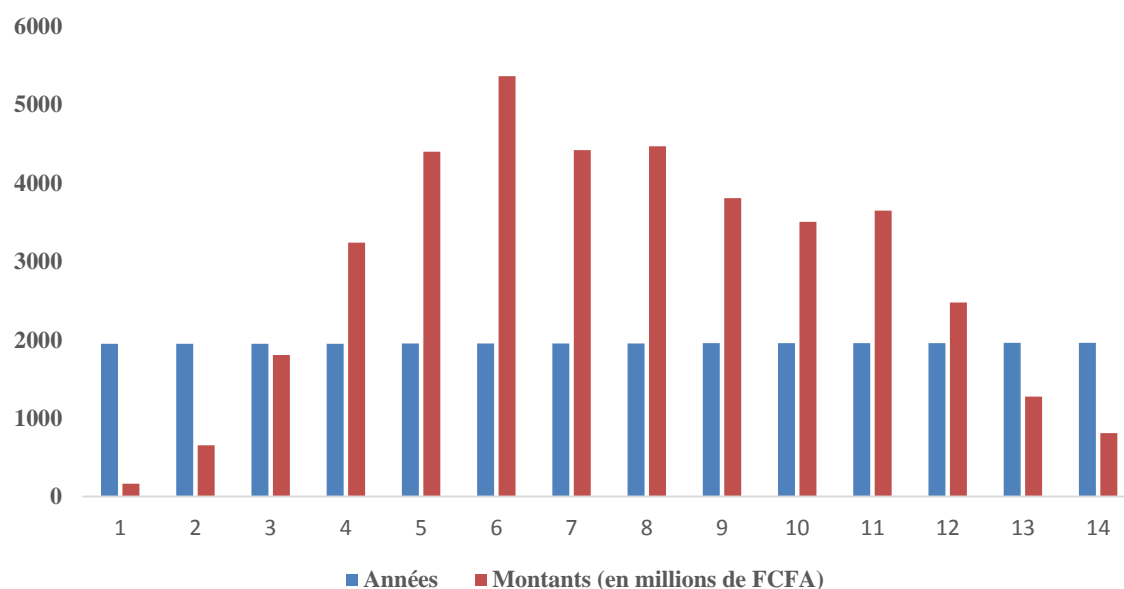
CCFOM qui, de concert avec le FIDES, accordait des prêts aux colonies pour la réalisation de leur développement. Selon la loi française de 1900, les territoires colonisés devaient s'autofinancer. Le tableau ci-dessous permet de matérialiser les différents prêts concédés aussi bien par le CCFOM et le CCCE de 1946 à 1960 aux colonies d'Afrique.

Tableau 8 : prêts de la CCFOM, puis de la CCCE aux territoires d'outre-mer

Années	Montants (en millions de FCFA)
1947	162
1948	655
1949	1805
1950	3241
1951	4400
1952	5365
1953	4420
1954	4470
1955	3807
1956	3506
1957	3646
1958	2476
1959	1275
1960	809
Total	29507

Source : L. Youssouf, " Le Cameroun et les institutions françaises d'aide au développement : de la Caisse centrale de France libre à l'Agence française de Développement", Thèse de Doctorat /Ph. D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019, p.169.

Graphique 8 : prêts de la CCFOM, puis de la CCCE aux territoires d'outre-mer



Source : histogramme réalisé sur les bases des données du tableau N°8

Ce tableau présente deux mouvements majeurs : de 1947 à 1952, il est aisé de constater une évolution sereine ou une croissance et à partir de 1953 la chute progressive des fonds

concedés jusqu'en 1960. La lecture que nous pouvons avoir de ces deux tendances est que de 1947 à 1952, les institutions françaises œuvraient en toute sérénité pour le développement économique et social des colonies. Au cours de cette période qui correspond au premier plan FIDES, de multiples réalisations d'ordre infrastructurel virent le jour. À partir de 1953 débuta progressivement la chute qui connut une légère stagnation jusqu'en 1957, avant de baisser jusqu'en 1960.

Au total, nous pouvons dire que cette baisse progressive des prêts, pourrait se justifier par le sentiment d'insécurité qui planait dans l'esprit des donateurs. Cette période coïncide avec la phase de création des partis politiques, ainsi que des différentes revendications d'autonomie. Au Cameroun par exemple, l'Union des Populations du Cameroun créée le 10 avril 1948 à Douala, manifestait déjà son désir de voir le pays libre de toute domination en revendiquant son indépendance. Ces revendications aboutirent à un affrontement armé entre l'UPC et l'administration coloniale qui se solde par l'interdiction dudit parti le 13 juillet 1955⁴⁰.

Dès lors, commença au Cameroun une période d'instabilité qui se poursuivit même au-delà des indépendances. Face à cette situation, " la France avait réduit ses financements de développement au Cameroun, car leurs intérêts étaient menacés par l'instabilité et surtout les révoltes sanglantes des revendications menées par l'UPC"⁴¹. Selon L. Youssouf, ces mouvements nationalistes s'observaient dans toutes les colonies. Ces "revendications ont créé un sentiment d'inquiétude auprès de la France qui a procédé au retrait des capitaux FIDES pour le développement du Cameroun"⁴². Il est communément admis que l'instabilité politique est l'une des causes principales de la fuite des investisseurs privés.

En outre, d'autres faits majeurs vinrent renforcer cette inquiétude, la France réalisa donc que la fin de sa tutelle était proche. En 1957, le Cameroun obtint son autonomie interne, ainsi que la nomination de son tout Premier premier ministre en la personne d'André Marie Mbida. En 1958 fut créée la communauté française. En 1959, la France signa une convention de coopération avec le Cameroun⁴³.

Au-delà des prêts concédés par les différentes caisses, le FIDES manifesta aussi son engagement à soutenir les colonies. Ce fait se matérialise au travers de ce tableau :

⁴⁰ Claudel, *La France d'Outre-mer...*, p. 34.

⁴¹ Youssouf, " Le Cameroun et les institutions...", p.172.

⁴² *Ibid.* 170.

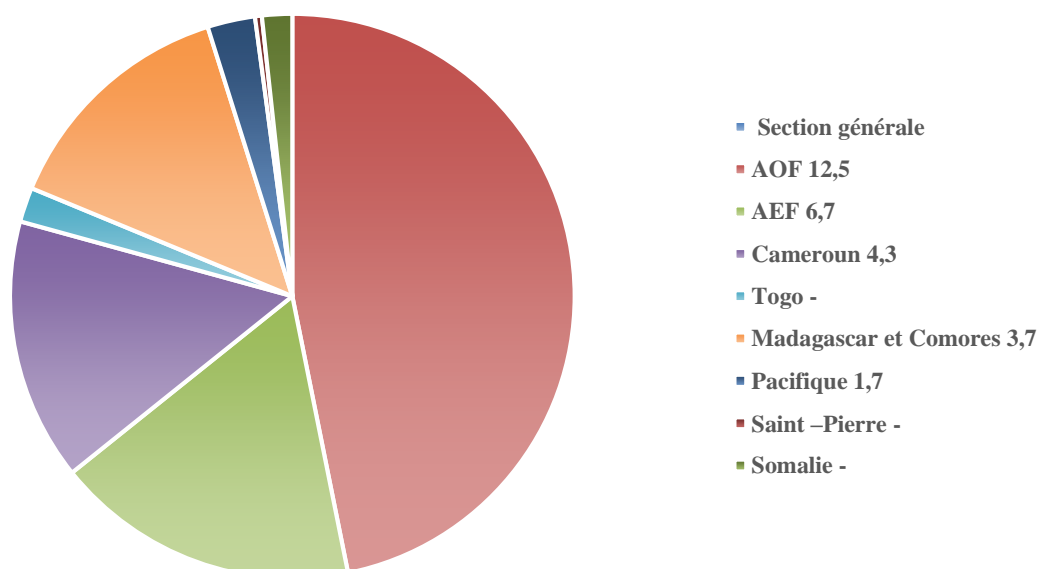
⁴³ *Ibid.*

Tableau 9: financement du FIDES et de la CCFOM de 1947 à 1955 (milliards de Francs métropolitains)

Territoires	FIDES		CCFOM	Total	(%)
	Section générale	Section d'outre-mer			
AOF	12,5	168,1	26,4	207	38
AEF	6,7	62,5	27	96,2	18
Cameroun	4,3	53,9	32	90,2	17
Togo	-	7,1	0,3	7,4	1,4
Madagascar et Comores	3,7	49,9	13,8	67,4	12,5
Pacifique	1,7	9,8	7	18,4	3,1
Saint -Pierre	-	1,4	0,1	1,5	0,3
Somalie	-	6,2	0,1	6,3	1,3
Dépenses générales	44,2	-	2,3	46,5	84
Total	73	358,9	109	540,9	100

Source : Youssouf, “ Le Cameroun et les institutions françaises ...”, p.171.

Graphique 9 : Financement du FIDES et de la CCFOM de 1947 à 1955 (milliards de Francs métropolitains)



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau 9

Le Cameroun occupait une position stratégique, de par ses richesses et de ses potentialités, notamment l'existence du port de Douala qui était une immense source de revenus. Ces engagements ne pouvaient être sans intérêts, ce furent même des investissements. La preuve en était que la Caisse centrale de France d'outre-mer (CCFOM) au cours de cette période étudiée, lui avait concédé plus de fonds, soit 32 milliards, comparés à l'AEF et l'AOF qui bénéficièrent respectivement de 27 et de 26,4 milliards de Francs français. Ceci s'explique

au regard des potentialités qu'il regorgeait. Comme le souligne Marie Atangana, le Cameroun a toujours représenté un champ privilégié pour les investissements privés français en Afrique noire⁴⁴.

2- Les fonds publics locaux

Il s'agit des fonds que les populations camerounaises ont collectés pour leur développement économique et social. En vertu de l'article 33 de la loi française de finances du 13 avril 1900, les colonies devaient s'autofinancer, il était par conséquent impératif pour l'administration coloniale de trouver les ressources ou fonds nécessaire pour y parvenir⁴⁵. C'est dans ce contexte que ce système joua un rôle déterminant. Dès lors, quelles en étaient les principales sources de provenance ?

Dans l'ensemble, il existait deux sources principales à la base de ces ressources budgétaires : les douanes et la capitation (impôt personnel). Les ressources douanières étaient constituées des droits d'entrée et de sortie par référence aux opérations d'importation et d'exportation. À côté de ces droits, les impôts indirects fournissaient environ le 1/4 des recettes, le reste découlait des impôts directs que sont les patentes, les licences, impôts sur le revenu, taxe sur le chiffre d'affaire⁴⁶.

La capitation constituait la ressource quasi exclusive des colonies. Elle était un moyen répressif qui obligeait les populations à pratiquer les cultures d'exportation ou de rente. La période de crise avait des répercussions désastreuses sur les populations qui en subissaient les contrecoups, car ce "système fiscal fait donc peser sur la masse des populations et surtout sur la masse la plus pauvre, les charges budgétaires"⁴⁷.

La capitation ou impôt par tête était fixé suivant un taux uniforme sans tenir compte des revenus personnels. Elle concernait tous les adultes, sans distinction de sexe, exception faite pour les mères des familles nombreuses. Le taux variait en fonction des colonies et à l'intérieur, suivant les régions. Entre 1926-1927, le taux de la capitation oscillait entre 2 et 17 francs selon les circonscriptions⁴⁸. Il est cependant à déplorer le fait que seuls les Africains subissaient les

⁴⁴M. R. Atangana, "Les relations financières entre le Cameroun et la France et l'image de la France au Cameroun (1946-1956)", *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, N°32-33, 1993, p.48.

⁴⁵Il s'agit là du régime de l'autonomie financière selon lequel, les colonies doivent couvrir par leurs propres ressources toutes leurs dépenses, toutes les dépenses de la gendarmerie sont supportées par les budgets des colonies. L'armée ne dépend pas de ce budget local, mais les charges de son entretien dans les colonies sont supportées par ces dernières. Toutefois, cette loi prévoit des subventions, mais ne seront jamais mises en valeur en AOF et dans les territoires sous mandat, sauf en AEF où des subventions de près de 32 millions ont été concédées entre 1920 et 1924.

⁴⁶Atangana, "Les relations financières entre le Cameroun...", p. 48.

⁴⁷S. Canale, *Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Éditions Sociales, 1962, p. 437.

⁴⁸*Ibid.*

affres de ce système⁴⁹. Les impôts sur les sociétés qui devaient revenir aux colonies étaient plutôt perçus par la métropole du fait que ces dernières avaient leur siège en France.

De ce fait, c'est donc une partie environ 20% de cette collecte de fonds qui était investie dans les plans FIDES. A côté des investissements financés par le FIDES et les caisses centrales, les africains se sont aussi engagés dans la promotion et la modernisation de leurs territoires. Les opérations réalisées par financement local ont atteint plusieurs centaines de millions de 1947 à 1958⁵⁰. Le tableau ci-dessus nous permet d'avoir une plus grande lisibilité :

Tableau 10 : financement local des plans FIDES de 1947 à 1958 (millions de francs CFA)

Années	Montants
1947	1.771,1
1948	3.449,9
1949	6.147,3
1950	8.972
1951	11.514
1952	16.368,7
1953	15.204,5
1954	14.451,7
1955	15.664,6
1956	13.282,3
1957	11.071,3
1958	12.608
Total	130.470

Source : N. Atangana, *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1978, p.24.

Ce tableau présente deux tendances correspondant aux périodes respectives des deux plans. La première tendance comprise entre 1947 et 1952 met en exergue une évolution sereine, car année après année il est observé que le budget alloué augmentait. Comme il a été mentionné plus haut, cette tendance entre en droite ligne avec la quiétude qui régnait dans les relations entre la France et ses colonies.

À partir de 1953 jusqu'en 1958, période correspondant avec le deuxième plan, la tendance était progressivement à la baisse. Ceci du fait de l'instabilité politique observée dans les différents territoires, liés aux multiples revendications nationalistes. L'administration coloniale se trouvant dans l'obligation de sécuriser plutôt les fonds collectés au profit de la Métropole. 20% seulement des fonds collectés par les recettes fiscales étaient destinés aux plans de développement économique et social.

⁴⁹Les Européens qui n'étaient pas soumis à la capitation bénéficiaient plutôt d'un régime beaucoup plus avantageux qu'en France.

⁵⁰ Atangana, *Problématique du développement...*, p.30.

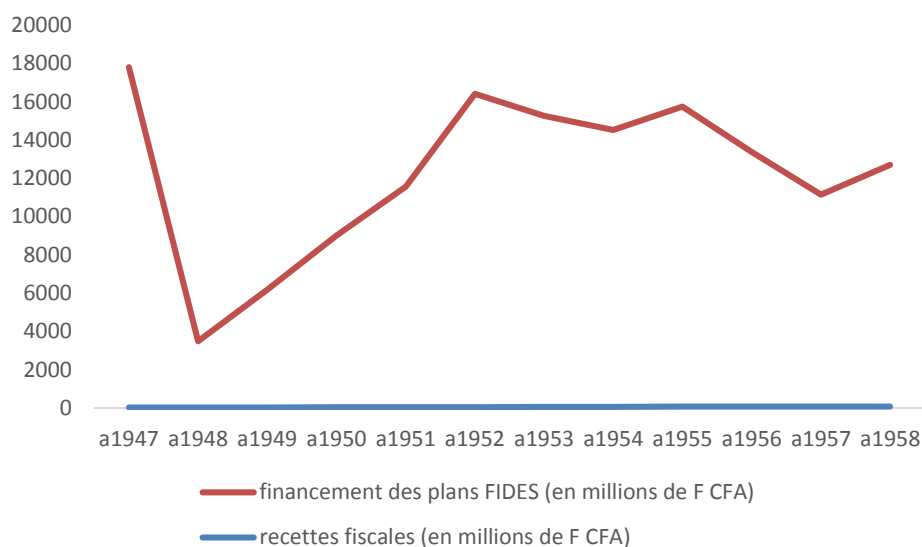
Tableau 11 : recettes fiscales de 1947 à 1958 (en millions de francs CFA)

Années	Montants
1947	30,50
1948	33,50
1949	37,62
1950	40,04
1951	47,20
1952	50,77
1953	61,55
1954	72,11
1955	75,77
1956	82,82
1957	83,89
1958	89,07
Total	704,84

Source : Atangana, *Problématique du développement...*, p.24.

L'observation frappante faite au travers de ce tableau réside dans son évolution sereine. De 1947 à 1958, la collecte de recette fiscale n'a subi aucune perturbation. Au contraire, elle a connu une croissance notoire d'année en année. Les sources de financement local reposaient essentiellement sur les recettes fiscales ce qui représentait un intérêt considérable du point de vue de la croissance économique. Ces prélèvements étaient un indice sur l'évolution des revenus intérieurs constituant le produit intérieur brut⁵¹. Le montant des transactions financées par les ressources locales qu'on évaluait à près 130.470 millions de FCFA, ne représentait que les 19 % des recettes globales estimées à 704,84millions de FCFA dans la période étudiée. Le reste ou le solde des recettes était affecté au budget de fonctionnement de l'ensemble du territoire.

⁵¹N. Atangana, *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Editions CLE, 1978, p. 24.

Graphique 10 : financement local et recettes fiscales de 1947 à 1958

Source : graphiques élaborés par nous sur la base des données des tableaux 10 et 11.

3- Les financements privés

Les financements privés représentaient la contribution des opérateurs économiques surtout français dans le développement économique et social. De 1947 à 1960, leur aide a été de 21 milliards de FCFA, soit 21,7 % des fonds généraux affectés à cet effet. Étant donné que l'économie du Cameroun en particulier et des colonies en général reposait sur l'agriculture, les investisseurs privés étrangers vont concentrer leurs actions dans ce secteur. Ils mirent un accent sur la production des denrées primaires destinées à l'exportation telles que le cacao, le coton, le café, le thé, les bananes, le caoutchouc introduits par la colonisation.

La politique gouvernementale française à l'égard du secteur privé consistait à passer des accords avec les sociétés privées dont les plus importantes furent la Compagnie française d'Afrique de l'Ouest (CFAO)⁵², la Société agricole et Forestière africaine (SAFA), la Société d'Exploitation forestière et industrielle du Cameroun (SEFIC) et les Bois du Cameroun (LBC)⁵³. Certains de ces contrats (conclus entre le gouvernement métropolitain et les entreprises privées (surtout françaises), incluaient des concessions tarifaires et fiscales qui étaient très avantageux et favorables aux investissements, ainsi qu'au commerce. De 1947 à 1954, ces investissements s'évaluaient à près de 15 milliards de FCFA⁵⁴.

⁵²La CFAO fut créée en 1887 par les Français Julien Le Cesne et Frédéric Bohn. Frédéric Bohn assurait la direction de la CFAO à Marseille et Le Cesne à Paris. Cette compagnie représentait l'un des plus gros intérêts français d'Afrique.

⁵³Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p.73.

⁵⁴*Ibid.*p.74.

À partir de 1960, la planification va non seulement revêtir une nouvelle philosophie, mais elle est aussi l'émanation d'une volonté consciente du nouveau gouvernement camerounais de sortir du sous-développement. Étant donné que de 1960 à 1987 le Cameroun a connu deux évènements majeurs dans son évolution politique, notamment la fédération et l'unification ; nous allons aussi distinguer l'existence des plans fédéraux (deux premiers plans) et des plans unitaires (3^e, 4^e, 5^e et 6^e).

II- LES PLANS FÉDÉRAUX

Les plans fédéraux concernaient les deux premiers plans que le gouvernement adopta au lendemain de son indépendance. Ces plans vont s'étendre de 1960 à 1971, car l'unification entre le Cameroun oriental (français) et le Cameroun occidental (britannique) survint le 20 mai 1972. Avant de mettre en exergue les objectifs et le mode de financement de ces plans, nous allons d'abord en faire une présentation générale.

A- Présentation des plans fédéraux

De prime à bord, il faut préciser que la mise en place d'une planification n'est jamais le fruit d'un hasard, elle résulte dans la plupart des cas d'un désir de palier à une situation de crise. Pour le cas du Cameroun, au lendemain de son accession à l'indépendance, le pays se trouva face au problème du sous-développement qu'il fallait résoudre et la planification apparut comme la planche de salut impérative ou nécessaire, comme un moyen de lutte coordonnée par une forte implication de l'État.

1- La nécessité d'une planification

Au lendemain de la proclamation de l'indépendance le 1^{er} janvier 1960, le nouveau gouvernement est aussitôt confronté à de multiples entraves sociopolitiques et économiques. Non seulement, il fallait gérer la "rébellion" de l'Union des Populations du Cameroun (UPC) amorcée depuis la colonisation, mais aussi faire face à l'épineux problème de son économie. La planification devint un impératif dans la mesure où l'économie camerounaise post coloniale présentait d'énormes défaillances, caractérisées par la persistance d'un monopole étranger par les faiblesses internes.

a- La persistance du monopole occidental

Au moment de son indépendance, tous les rouages de l'économie camerounaise était la chasse gardée des opérateurs économiques étrangers. Le Cameroun n'était pas pleinement dans

l'exercice de sa souveraineté, qui à l'égard de certains analystes politiques⁵⁵ apparaissait comme un leurre. Ils trouvaient qu'il s'agissait soit, d'une nouvelle forme de colonisation, soit de " la mise en place du nouveau jeu de l'Occident"⁵⁶. L'administration coloniale française consciente de son départ imminent, avait *ipso facto* préparé sa domination en positionnant stratégiquement ses pions. Selon Cyrille Ango, "si le transfert du pouvoir dans le domaine politique a été possible et accéléré au Cameroun, il n'en demeure pas de même du pouvoir économique"⁵⁷. Les domaines stratégiques de la vie économique du pays restaient toujours la chasse gardée de l'Occident⁵⁸. David Kom fit à ce propos l'historique de ce monopole occidental :

Le Cameroun est demeuré pendant longtemps sous la dépendance d'abord de l'Allemagne, puis de la France et de la Grande Bretagne dans les domaines économiques, social et politique. Aujourd'hui encore, alors que le Cameroun a acquis son indépendance politique, il se trouve dans une grande mesure sous la dépendance économique des anciennes métropoles et d'autres pays capitalistes gardant en main les positions –clés de la vie économique du pays⁵⁹.

La situation de dépendance du Cameroun ne fut pas un phénomène hasardeux, mais la résultante d'une stratégie bien ficelée mise en place par l'administration coloniale française avant son départ. À ce sujet, René Dumont, administrateur d'Afrique au lendemain de l'indépendance expose son témoignage :

Le FAC⁶⁰ français finançait surtout les dépenses d'infrastructure et orientait le " développement" des ex-colonies dans le sens de nos intérêts, dans un cadre néocolonial. Les gouvernements "amis" de la France, comme Ahidjo au Cameroun ont été dès 1959 défendus les armes à la main contre la révolte populaire de l'union des populations camerounaises (UPC) dont les dirigeants furent assassinés par nos services secrets⁶¹.

D'après ce récit, l'administration française avait placé des instruments de domination au Cameroun sous forme "d'instrument de coopération". C'est dans cette logique que se matérialisait les actions du Fonds d'Aide pour la Coopération (FAC), organe qui remplaça le Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social (FIDES) en 1960. Hormis le FAC, d'autres instruments de domination économique inhérentes à la colonisation,

⁵⁵D. Kom, *Le Cameroun. Essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001.

⁵⁶R. Dumont et al., *L'Afrique étranglée*, Paris, Édition Seuil, 1982, cité par P. C.-C. Ango, "Programmes de développement économique et promotion d'une classe d'Hommes d'affaires camerounais de 1960 à 2010 : essai d'analyse historique", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé I, 2013-2014, p. 16.

⁵⁷P. C. C. Ango, "Programmes de développement économique et promotion d'une classe d'Hommes d'affaires camerounais de 1960 à 2010 : essai d'analyse historique", Mémoire de DIPES II, ENS de Yaoundé, 2013-2014, p. 16.

⁵⁸Kom, *Le Cameroun. Essai d'analyse...*, p.25.

⁵⁹*Ibid.*

⁶⁰Fonds d'Aide à la Coopération, créé en 1960 était un instrument néocolonial mis en place par la France dans l'optique de pérenniser sa domination auprès de ses ex colonies au lendemain de leur accession aux indépendances.

⁶¹R. Dumont et al., *L'Afrique étranglée*, Paris, édition Seuil, 1982, cité par Ango, "Programmes de développement économique...", p . 17.

continuaient d'exercer leur influence en Afrique en général et au Cameroun en particulier. Il était question en l'occurrence des compagnies coloniales de traite implantées au Cameroun depuis la période coloniale. Cette présence, véritable handicap pour le développement économique s'est manifestée par leur investissement sur la quasi-totalité des secteurs d'activité⁶². Les principales compagnies commerciales que l'on retrouva au Cameroun étaient notamment constituées de la Société commerciale ouest africain (SCOA), la Compagnie française de l'Afrique occidentale (CFAO), la Société du Haut Ogoué (SHO), la R. W. King. Ces compagnies de par leurs multiples succursales, ravitaillaient l'essentiel du marché camerounais de leurs produits. Elles faisaient la pluie et le beau, en ce qui concernait l'offre et la demande au Cameroun⁶³.

Tableau 12: activités des compagnies de traite au Cameroun post-indépendant

Compagnies	Secteurs d'activités
SCOA (Société commerciale ouest africaine)	Fabrication du ciment Transformation de l'aluminium Société d'import/export Fabrication de parfum Transport maritime Fabrication d'ustensiles en aluminium
CFAO (Compagnie française de l'Afrique occidentale)	Transformation de l'aluminium Fabrique de peinture Fabrication de parfums Import/export de gros Bicyclettes
SHO (Société du Haut Ogoué)	Fabrication de parfums Fabrication d'ustensiles en aluminium Etablissement de crédit
R. W. King	Import/export Transformation d'aluminium Crédit automobile

Source : Kom, *Le Cameroun ...*, p.39.

Le système d'exploitation économique se présentait comme une machine bien outillée disposait en son sein un ensemble d'acteurs ayant chacun un rôle à jouer. Cette domination des compagnies européennes, en général, et française, en particulier, représentait un handicap prépondérant pour l'émergence des hommes d'affaires camerounais⁶⁴, non seulement du fait de leur position d'intermédiaire de second rang/degré, mais aussi à cause de la forte concurrence

⁶² Kom, *Le Cameroun. Essai d'analyse...*, p. 39.

⁶³*Ibid.*

⁶⁴Ango, "Programmes de développement économique ...", p.20.

grecque rencontrée sur le terrain⁶⁵. La doctrine économique du libéralisme planifié prônée par le président Ahidjo et qui encourageait l'initiative privée reçut véritablement un écho favorable auprès des opérateurs économiques camerounais.

La présence poussée de ces opérateurs économiques représenta un sérieux handicap dans la mesure où ils détenaient l'essentiel du capital du pays. Avant le départ officiel de la France au Cameroun, elle vida toutes les caisses. Ces deux faits prouvaient que le Cameroun était dépourvu de son épargne. Un pays ne peut fonctionner sans son épargne. La plupart des expatriés qui détenaient des entreprises au Cameroun rapatrièrent toujours les bénéfices vers leur pays d'origine. Ce monopole occidental, accentué par le rapatriement des fonds fut à l'origine de l'affaiblissement de la jeune économie camerounaise dès 1960⁶⁶.

b- Les faiblesses de l'économie camerounaise

Lorsque la gestion de l'économie nationale est confiée aux camerounais, elle présentait déjà de nombreuses failles. Deux d'entre elles méritent une attention particulière. Il s'agissait, notamment, du double déséquilibre (sur le plan spatial et sectoriel) et du problème du financement de l'économie elle-même⁶⁷.

Premièrement, l'administration coloniale française dans l'exploitation des colonies ne s'est pas souciée de leur développement futur sur le plan spatial, c'est-à-dire régional. En fonction de ses intérêts, elle développa certaines régions au détriment d'autres. Elle valorisa d'avantage le secteur primaire au détriment des autres, créant ainsi un double déséquilibre auquel était confrontée l'économie camerounaise en 1960. D'une manière ou d'une autre, cette défaillance d'ordre structurel conditionnait la qualité de sa croissance économique. Le déséquilibre se manifestait à la fois au niveau régional et sectoriel:

Sur le plan spatial, on note un déséquilibre au niveau régional. Il était le résultat de la politique coloniale axée sur le pacte colonial dont les objectifs de développement du territoire avaient orienté la majorité des activités économiques vers les zones riches et d'accès facile pour l'administration. Cette situation fut à l'origine d'un déséquilibre entre les régions du Cameroun post indépendant. En 1960, la région du grand Nord restait de loin moins nantie en infrastructures que celle du grand Sud, qui disposait des deux grandes métropoles du pays à savoir Yaoundé et Douala. En plus de ce déséquilibre, on observait aussi un écart sur le plan

⁶⁵*Ibid.*

⁶⁶*Ibid.*

⁶⁷Anonyme, *L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun, tome 3, Douala, Nouvelles Editions Africaines*, 1981, p.300.

éducatif, notamment avec des taux de scolarisation élevés pour le Sud au détriment du Grand Nord⁶⁸.

Sur le plan sectoriel, l'économie présentait un déséquilibre entre les différents secteurs d'activité. En outre, dans cette économie camerounaise l'on note la prédominance du secteur primaire en général et de l'agriculture en particulier sur les autres branches d'activité. Nous remarquons que le contexte colonial, permet de justifier cet état de chose, car l'accent y était mis sur la culture des produits d'exportation ou de rente devant servir de matières premières pour le développement industriel de la métropole. En plus, la culture des produits vivriers était négligée ce qui allait aussi engendrer un autre problème, celui de l'autosuffisance alimentaire. C'est ce secteur primaire qui a le plus été exploité au détriment des autres⁶⁹.

Or, il est communément admis que c'est le secteur secondaire, voire industriel qui favorise un véritable essor économique, mais l'administration coloniale à tort ou à raison ne s'est pas préoccupée de ce secteur qui est resté à un stade très embryonnaire. Njike le souligne en ces termes : “ l'esprit de la colonisation excluait tout développement industriel rapide. Pour les européens, l'industrialisation des colonies allait mettre la métropole en compétition avec les colonies ”⁷⁰. Non seulement elle est très récente, mais aussi elle est restée à un stade très embryonnaire. Ce fut après la Deuxième Guerre que la métropole au travers des mesures incitatives, commença à motiver les opérateurs économiques à investir dans ce secteur. Mais ces investissements restèrent très limités⁷¹.

Au regard de ce qui précède, nous pouvons noter que le double déséquilibre hérité de la colonisation, constituait un frein pour le développement économique du pays. Un défi auquel devait faire face la jeune équipe dirigeante dès 1960. Dès lors, comment avoir un Produit Intérieur Brut (PIB) et un produit National Brut (PNB) bien portant lorsque le secteur industriel embryonnaire, était totalement posséder par les étrangers qui rapatriaient fréquemment les fonds générés ?

Par ailleurs, dans le secteur tertiaire, le commerce de traite est l'activité commerciale qui domine, avec les exportations des produits de rente que fournis le secteur primaire grâce à l'agriculture. Le domaine de l'import/export était l'exclusivité des occidentaux, qui depuis la période coloniale avaient mis les camerounais à l'écart de toutes les activités économiques. Ce mode d'action au lendemain des indépendances avait pris une autre forme qui s'opérait au

⁶⁸Ango, “Programmes de développement économique ... ”, p. 24.

⁶⁹*Ibid.*

⁷⁰Y. Njiké, “ Yaoundé une ville en plein essor de 1884-1960 ”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004, p.100.

⁷¹P. Hugon, *L'économie de l'Afrique*, Paris, La Découverte, 1993, p. 36.

travers d'une concurrence déloyale, d'intimidation⁷² et de certaines mesures de discrimination économique⁷³. Tout ce déséquilibre régional et sectoriel observé en 1960 rendait l'économie si vulnérable qu'il était nécessaire, voire impératif à l'Etat de trouver les voies et moyens pour y remédier.

Deuxièmement, ces problèmes étaient liés au manque de capitaux, à la carence d'opérateurs économiques privés camerounais et à la défaillance du système bancaire. D'abord le manque de capitaux, est une réalité à laquelle tous les pays d'Afrique sont confrontés dès 1960. Le système économique colonial qui était jusque-là mis en place, servait exclusivement les intérêts de la France. Par conséquent, une partie des fonds était régulièrement rapatriée. Etant donné que les indépendances ont été programmées, les puissances colonisatrices ont eu le temps de vider les caisses de leurs ex-colonies. Laissant ainsi ces dernières dans un dénuement total. Cette situation pourrait aussi être considérée comme une mesure perverse mise en place dans l'optique de fragiliser ces économies et surtout de continuer d'en posséder le contrôle ou d'en tirer les ficelles. L'argent étant le nerf de la guerre, celui qui le possède a également le pouvoir et la prédominance sur ceux qui en sont démunis. Cette réalité était d'autant plus palpable que Philippe Hugon à ce sujet stipulait que "le poids des capitaux étrangers est resté dominant. Dans les pays francophones, ... 70 % du capital social cumulé appartenait à des étrangers"⁷⁴.

En plus, on note une absence d'entrepreneurs camerounais qui se justifiait par le fait que, sous domination coloniale, les camerounais n'étaient pas libres d'exercer les activités économiques en qualité de patron. Ils étaient réduits au rang d'esclaves, de subalternes dont la principale tâche était d'exécuter les ordres dictés par les colons. L'indépendance qui sonnait le glas de la colonisation française se présentait comme une aubaine, une perche qu'il fallait saisir. Les débuts étant toujours difficile, l'on observait un manque d'opérateurs économiques. Face à cette situation, l'État se devait de motiver ses populations en encourageant l'initiative privée d'où la mise sur pied de deux codes d'investissement en 1960 et en 1984.

Le système bancaire quant à lui, portait les bribes du système bancaire colonial dont la caractéristique principale était la marginalisation des opérateurs locaux concernant l'octroi des crédits. Ces banques qui étaient l'apanage des européens, œuvraient davantage dans le financement des sociétés de traite et de certains entrepreneurs expatriés afin de renforcer leur

⁷²Mongo Beti, *Main basse sur le Cameroun*, S/L, Éditions Peuples Noirs, 1984, p.116.

⁷³J. G. Otabela, "Les populations camerounaises et la politique coloniale de discrimination : 1924- 1957", mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008, p.87.

⁷⁴P. Hugon, *L'économie de l'Afrique*, Paris, La Découverte, 1993, p.18.

leadership dans tous les secteurs d'activités. Toutes ces entraves ne vont pas faciliter la tâche du nouvel État indépendant, mais il fallait tout de même sortir le pays de ce marasme. Face à ces multiples handicaps, le Président Ahmadou Ahidjo entreprit la mise sur pied de la politique de planification qui se présentait comme un moyen efficace de lutte contre le sous-développement.

2- La planification comme moyen de lutte contre le sous-développement

Elle désigne le mode de gestion et d'affectation des ressources. En d'autres termes c'est un système étatique d'organisation concernant l'activité économique d'un pays⁷⁵. En fonction du système économique en vigueur (capitaliste ou socialiste), elle peut être indicative pour les capitalistes ou impérative pour les socialistes. Le Cameroun a adopté une planification indicative, plus souple qui oriente et régule l'économie. Qu'elle soit indicative ou impérative, selon C. Bettelheim, la planification peut être définie comme une activité visant à :

- fixer des objectifs et des priorités au développement économique et social ;
- déterminer les moyens appropriés pour atteindre ces objectifs ;
- mettre effectivement en œuvre ces moyens en vue de la réalisation de ces objectifs⁷⁶.

L'idée de mettre sur pied une planification n'est pas un fait hasardeux, il résulte du souci de faire face à une crise ou un problème majeur. Au lendemain de leurs indépendances, les pays africains en général, le Cameroun en particulier se trouva confronté au problème du sous-développement.

De manière générale, la définition attribuée au sous-développement fait intervenir deux philosophies opposées : pour certains ou les évolutionnistes, le sous-développement n'est qu'un "simple retard" de croissance ou de développement ; pour d'autres, il est la résultante d'un lourd passé colonial et les pays sous-développés ne sont que des "pays exploités, dominés et à économie déformée"⁷⁷.

La conception évolutionniste⁷⁸ repose sur l'idée selon laquelle, le développement de tous les pays passe par les étapes similaires, bien qu'à des époques différentes⁷⁹. On pourrait

⁷⁵J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986, p. 290.

⁷⁶C. Bettelheim, *Planification et croissance accélérée*, Paris, Maspero, 1978, p.116.

⁷⁷Bettelheim, *Planification et croissance...*, p.27.

⁷⁸En se basant toujours sur l'évolution par étapes, certains économistes évolutionnistes comme Jean Fourastie et surtout Colin Clark ont centré leur thèse évolutionniste sur l'activité économique. Ces derniers pensaient que l'activité économique se déploie dans trois secteurs principaux (primaire, secondaire et tertiaire) ; et que la croissance se produit au fil du temps, par le passage de l'importance du secteur primaire au secteur secondaire, puis du secteur secondaire au secteur tertiaire. J. Fourastie, *Esquisse d'une théorie générale de l'évolution économique contemporaine*, Paris, 1947. C. Clark, *Les conditions du progrès économique*, Paris, 1960.

⁷⁹Touna Mama, "Planification du développement et commerce extérieur de sous-développement", Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1980-1981, p.6.

donc dire comme Rostow : qu'“avant le développement était le sous-développement ou encore que tous les peuples sont passés par là”⁸⁰. Pour les autres, c'est le fait colonial qui est à la base du sous-développement. Elle a créé auprès des colonies des liens très étroits de dépendance qui pèsent jusqu'à présent sur ces territoires.

Pour résoudre cette immense équation, il fallait trouver une solution et la planification apparut comme la véritable planche de salut. Pour Touna Mama, “aussi bien l'épreuve des faits, que l'approfondissement des idées conduisent à penser que le plan reste un instrument essentiel du développement économique”⁸¹.

En outre, Pierre Masse assigne aussi un double rôle au plan. Selon lui, le plan reste et demeure non seulement un instrument “réducteur d'incertitude”, mais aussi d'“affirmation de volonté”⁸². À ce sujet, les spécialistes sont unanimes et s'accordent à “reconnaitre la nécessité de la planification dans les pays sous-développés pour y promouvoir un développement rapide”⁸³, parce que, “planifier c'est développer”⁸⁴.

En Afrique la planification fut adoptée par plusieurs pays, non seulement à cause du succès retentissant qu'elle eut en Russie en 1917⁸⁵, mais aussi parce qu'ils étaient réellement convaincu de son efficacité. C'est donc dans cette mouvance que, le Cameroun adopta la planification dans le sens où elle faisait partie de la politique économique adéquate pour résoudre l'épineux problème du sous-développement et dans la mesure où, l'interventionnisme reste l'une des missions régaliennes d'un État soucieux du bien-être de sa population.

3- Interventionnisme de l'État

L'interventionnisme c'est le fait, pour un État de participer directement ou indirectement à la vie économique et sociale de la Nation⁸⁶. Cet acte entre en étroite ligne avec ses missions régaliennes en tant que garant du bien-être de tous. Cela dit, l'ingérence publique était perçue comme l'élément essentiel ou le moteur devant booster la croissance dans tous les pays africains. Les objectifs économiques fixés par les pays africains tournaient autour de la promotion du développement à travers l'interventionnisme publique, c'est-à-dire une implication généralisée et poussée de l'État dans le processus de développement du pays. L'État

⁸⁰W.W. Rostow, *Les étapes de la croissance économique*, Paris, Seuil, 1963, p.50.

⁸¹Touna Mama, “Planification du développement ...”, p. 13.

⁸²P. Masse, *Le plan ou l'anti-hasard*, Paris, Callimard, 1965, p.50.

⁸³G. Leduc, *Économie du développement*, Paris, PUF, 1962-1963, p.326.

⁸⁴G. Myrdal, *Planifier pour développer*, Paris, Ed. Ouvrières, 1963, p.24.

⁸⁵Touna Mama, “Planification du développement ...”, p. 14.

⁸⁶Provost, *Les mots...*, p. 200.

intervenait ainsi dans tous les domaines de la vie économique dans l'optique de promouvoir un développement d'ensemble.

Une analyse au sujet de plusieurs pays africains montre que la planification des projets se généralisa dans tous les secteurs en Afrique au lendemain des indépendances⁸⁷. Cette étude stipule à cet effet que “ l'existence des plans de développement peut être considérée comme le meilleur indicateur de l'intervention de l'État dans les activités économiques, sociales et culturelles”⁸⁸. L'interventionnisme étatique sous la forme d'une planification volontaire, eut un impact sur la productivité et les échanges.

Au lendemain de son indépendance en 1960, le Cameroun à l'instar d'autres pays d'Afrique eut pour principal objectif le développement. Se développer, signifiait ici élaborer des politiques d'investissement pour un développement durable de la Nation, définir la stratégie de développement de l'activité économique, évaluer les ressources disponibles et fixer leur distribution suivant les priorités sectorielles⁸⁹. De 1960 jusqu'à la fin des années 1980, la politique économique du Cameroun est dans une phase de planification sous-tendue par les plans quinquennaux de développement décidés par l'État⁹⁰.

Au Cameroun comme partout ailleurs l'ultime but recherché était l'atteinte du développement⁹¹. Dans un contexte de régime à parti unique, la domination politique rimait avec celle économique. L'État était ainsi présent dans tous les secteurs et assurait la prise en charge de tous les secteurs stratégiques par des investissements directs. Cette omniprésence de l'État se concrétisait grâce à l'adhésion de la population qui bénéficiait d'une amélioration de ses conditions de vie et de la paix.

Dans l'optique de matérialiser sa mainmise sur la Nation, dans le cadre de la planification, l'interventionnisme du nouveau gouvernement se traduisait par la création et la mise en place progressive d'un certain nombre d'institutions :

⁸⁷A. G. Meba, “L'évolution des politiques agricoles et leur incidence sur l'économie et le secteur rural camerounais (1960-2014), Mémoire de DIPES II Géographie, ENS de Yaoundé I, 2013-2014, p.49.

⁸⁸F. Tchala Abina, “ Interventionnisme et dépayssannisation dans les stratégies de développement agricole en Afrique : un point de vue critique” in *Kamadjou (éd.) et al.*, “ Actes du séminaire sur les organismes d'intervention en milieu rural dans le processus de développement”, 16-21 juillet 1984, Centre Universitaire de Dschang, 1984, p. 109.

⁸⁹B. Bekolo Ebe, “ Rétrospective d'une décennie de croissance de l'économie camerounaise : 1975-1986”, in *Revue camerounaise de management*, n°2, mars 1987, p.28.

⁹⁰Touna Mama, “ Place et importance de l'agriculture dans le développement économique”, *conférence annuelle des responsables des services centraux, déconcentrés et des organismes sous-tutelle du MINADER*, Palais des Congrès, 10-12 juin 2008, p.8.

⁹¹*Ibid.*

- le code des investissements⁹² dont l'objectif primordial était d'accroître les investissements privés tant nationaux qu'étrangers ;
- le Fonds National de Développement Rural (FONADER) qui était une sorte de banque pour le paysan, destinée à concéder des crédits dans l'optique de développer les activités du monde rural ;
- le Centre national d'Assistance aux Petites et moyennes Entreprises (CAPME), dont le but était de revitaliser ou de booster le caractère industriel et commercial du secteur artisanal, tout en coordonnant les actions des entreprises commerciales et promouvoir l'accroissement des capitaux locaux ;
- le Fonds d'aide et de Garantie des crédits aux Petites et moyennes Entreprises (FOGAPE) ;
- la Société Nationale des Investissements (SNI) ;
- la Banque Camerounaise de Développement (BCD)⁹³.

L'action conjuguée entre l'État et ces différentes institutions a rendu l'interventionnisme du gouvernement très efficace. Cette implication est la résultante de son droit régalien. En tant que garant des conditions de vie des populations, l'État camerounais administre et organise tous les secteurs d'activités. L'objectif prioritaire étant d'assurer leur rentabilité, de permettre un développement harmonieux et surtout d'œuvrer pour le bien-être des populations. C'est l'Homme qui reste et demeure au centre de ses préoccupations.

Pour ce faire, à partir de 1960, conscient de son sous-développement, le jeune gouvernement camerounais mit sur pied une stratégie dans l'optique de solutionner ce problème. La planification fut perçue comme la matérialisation de cette lutte et les plans leur concrétisation. De 1960 à 1987, le Cameroun connut les plans fédéraux et les plans unitaires.

4- Généralités sur les plans fédéraux

Parler des plans fédéraux revient à faire la présentation des deux premiers plans que le Cameroun implémenta sous la fédération de 1960 à 1971. Dès cet instant, le Cameroun opta pour une planification indicative, souple, à la "française"⁹⁴. Selon R. Barre dans ce type de planification :

L'État cherche à influencer les quantités globales stratégiques (investissement, consommation, dépense globale), mais laisse à l'intérieur du chiffre global vers lequel il tend, jouer les calculs

⁹²Cette loi promulguée le 29 juin 1960 et amendée par la suite en 1964 et en 1966 prévoit quatre catégories de régimes préférentiels pour les entreprises qui remplissent les conditions requises, les entreprises étrangères ou nationales autorisées à entreprendre de nouveaux projets industriels ou agricoles dans le pays.

⁹³ Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 85.

⁹⁴Touna Mama, *L'économie camerounaise*, Yaoundé, AFRÉDIT, 2008, p.189.

particuliers des firmes et des individus. Il utilise tous les procédés indirects d'intervention, en s'efforçant de ne pas porter atteinte à l'essentiel du mécanisme de formation des prix⁹⁵.

Les idées maitresses de la planification indicative dans une économie (de marché décentralisé) prennent en compte quatre éléments fondamentaux⁹⁶. À cet effet, un plan indicatif se propose de :

- dégager prioritairement dans le cadre d'une projection à long terme concernant l'évolution de la production, des besoins et du progrès technique, les objectifs majeurs que doit s'assigner à moyen terme⁹⁷ l'économie d'une Nation, dans l'optique de mieux appréhender les défis qui s'imposent et de favoriser l'amélioration des conditions de vie du peuple ;
- faire une évaluation des différents objectifs par rapport aux projets et plans des autres branches de l'économie nationale ;
- mettre en évidence les éventuels dangers ou obstacles qui résulteraient de leur élaboration spontanée ;
- chercher à garantir la cohérence de ces projets et de ces plans par l'information réciproque, par l'ajustement des objectifs et des moyens, par l'effet d'entraînement de certains domaines stratégiques ou par l'action de l'État, afin de promouvoir une croissance optimale et harmonisée.

La planification camerounaise, au-delà d'avoir été indicative a aussi été active dans la mesure où elle impliqua toutes les forces vives de la Nation aussi bien dans sa préparation que dans son exécution. Sa mise en œuvre était conçue comme “ une ardente obligation ”⁹⁸ à laquelle chacune souscrivait en toute liberté, le développement étant une affaire de tous et de chacun. Depuis l'indépendance du Cameroun, sa politique économique aurait été marquée par deux impératifs selon l'économiste camerounais Jean- Marie Ngakou :

D'une part développer au maximum la production sous toutes ses formes en exploitant les ressources naturelles et en créant des industries de transformation ; d'autre part, veiller au strict équilibre du budget de l'État pour ne pas être contraint à des manipulations monétaires qui pourraient avoir des répercussions fâcheuses sur l'ensemble de l'économie.⁹⁹

Cette politique économique reposait sur quatre principes, deux d'entre eux retiennent brièvement notre attention une fois de plus : le libéralisme planifié et le développement autocentré.

⁹⁵R. Barre, *Économie politique*, Paris, PUF, 1970, Tome 2, p.180.

⁹⁶Touna mama, *L'économie...*, p.190.

⁹⁷ La projection à moyen terme s'échelonne sur 4 à 5 ans. De ce fait, nous aurons des plans quadriennaux (4ans) comme au Sénégal et des plans quinquennaux (5 ans) pour le cas du Cameroun.

⁹⁸ De Gaulle, Discours du 08 mai 1961 sur la planification française, cité par Touna mama, *L'économie...*, p.191.

⁹⁹J. M. Ngakou, *Échange et développement*, Paris, ECONOMICA, 1985, p.20.

Parlant du libéralisme planifié, c'est un principe qui a été accentué entre 1960 et 1970. Dans son ensemble, il encourageait ou faisait la promotion de l'initiative Privée sous le regard de l'État qui assurait le rôle de coordination et d'orientation. En d'autres termes, il faisait référence à l'option d'une économie mixte, dominé par le secteur privé qui exerce avec le secteur public dans des branches d'activité et sur les marchés sous la régulation de l'État¹⁰⁰.

Contrairement au libéralisme intégral¹⁰¹, le libéralisme planifié que le Cameroun adopta,

Favorise également les apports de fonds extérieurs, ne met aucune entrave au transfert des salaires et des bénéfices éventuels des personnes physiques ou morales dès lors que ces dernières ont satisfait à leurs obligations légales. Mais, il faut préciser que ce libéralisme est soumis à certaines modalités restrictives, s'appliquant au niveau de l'agrément des projets d'investissement.¹⁰²

En résumé, le libéralisme camerounais reposait sur les caractéristiques suivantes :

- la propriété privée et le profit étaient considérés comme des facteurs de progrès ;
- l'État camerounais adopta à l'égard des investisseurs nationaux et privés une politique libérale qui encourageait leur initiatives au travers des mesures incitatives (facilités douanières, baisse de la fiscalité) prévues par les codes d'investissements ;
- au travers des mesures incitatives l'État encourageait les Camerounais à s'investir dans la création des activités économiques ;
- le gouvernement jouait le rôle d'arbitre dans l'optique d'éviter tout abus ou concurrence déloyale ;
- la planification était à la fois démocratique, régionalisée, indicative et concertée pour le secteur privé, impérative pour le secteur public. Le système "planifié" du Cameroun se démarquait du libéralisme intégral dans le sens où il ne cédait aucune place à l'anarchie¹⁰³.

Quant au développement autocentré, sa pratique s'est le plus intensifiée entre 1970 et 1980. Ce principe met en exergue le choix préférentiel à l'égard d'un processus de développement endogène, c'est-à-dire un processus devant mobiliser les propres ressources¹⁰⁴ du Cameroun¹⁰⁵. Autrement dit, le développement autocentré signifiait que le Cameroun

¹⁰⁰P. Kamé Bouopda, *Cameroun, les crises majeures de la présidence Paul Biya*, Paris, L'Harmattan, 2007, p.99.

¹⁰¹ Le libéralisme intégral consiste à ouvrir largement les portes du pays aux capitaux extérieurs désireux d'investir et leur accorder des avantages substantiels sans contrôler sérieusement leur nature, leur origine, leur destination et leur opportunité. Ce genre de libéralisme présente des inconvénients et des risques importants. Par exemple : les capitaux investis peuvent servir à créer des unités de productions susceptibles de concurrencer des unités locales très rentables et utiles pour le pays. Ils risquent ainsi de freiner, en raison de leur importance, des initiatives locales de plus faibles envergure, mais parfaitement adaptées aux besoins du pays.

¹⁰²Ngakou, *Échange et développement...*, p. 22.

¹⁰³*Ibid.* p. 22.

¹⁰⁴Les ressources dont il est question ici sont de divers ordres. Il s'agit des ressources naturelles, humaines, intellectuelles, économiques et financières.

¹⁰⁵ Kamé Bouopda, *Cameroun...*, p. 100.

entendait être l'artisan et le bénéficiaire privilégié de son propre développement¹⁰⁶. Il ne s'agissait nullement d'un système autarcique, caractérisé par un repli sur soi-même, mais d'une philosophie sélective où le libéralisme confère une grande souplesse et l'autarcie est humainement impossible dans la mesure où elle implique la séparation de fait d'avec les autres. Elle est économiquement inapplicable même par les Nations ayant des ressources illimitées. D'après Ngakou :

Tout en étant ouvert aux contacts avec l'extérieur, le Cameroun favorise ceux dont il espère tirer le bénéfice maximal... Il est tout à fait évident qu'un pays aux possibilités limitées ... et soucieux de se développer ne recherchera pas des rapports avec l'extérieur qui, loin de lui être profitables, compromettraient son développement économique.¹⁰⁷

De ce fait, le Cameroun s'engagea dans les relations internationales¹⁰⁸ dans l'optique de réaliser les objectifs internes à son développement et propice au bien être de son peuple. C'est pour cette raison qu'il ne faisait appel qu'à des capitaux étrangers que dans la mesure où les réalisations projetées et agréées nécessitaient des fonds excédant les possibilités d'autofinancement local.

Pour mener à bien le principe de développement autocentré, les autorités camerounaises s'étaient fixées deux objectifs essentiels à savoir bâtir la Nation camerounaise et promouvoir son développement généralisé¹⁰⁹. Selon l'artisan de ce principe, le Président Ahidjo, un peuple ne saurait construire son histoire par le seul fait de son existence, mais il fallait surtout que cette existence soit productive et féconde. C'est donc dans cette logique, que ce dernier adopta les plans quinquennaux dans l'optique de résoudre le problème de sous-développement qui frappait le pays au moment de son indépendance¹¹⁰.

Comme il été souligné, le Cameroun opta pour une planification indicative et active, souple, mettant en exergue les différentes orientations de la vie économique et sociale pendant une durée de 5ans. En clair, le plan de développement économique et social était le cadre indicatif à travers lequel l'action gouvernementale devait s'exercer durant une période de 5ans. Ces orientations prenaient en compte tous les secteurs de la vie économique et socioculturelle grâce à la définition des objectifs généraux et sectoriels.

¹⁰⁶Ngakou, *Échange et développement*..., p. 22.

¹⁰⁷*Ibid.* p.21.

¹⁰⁸Il est nécessaire de mentionner qu'avant son indépendance, le Cameroun était sujet des relations internationales, car était sous domination française. Ce n'est qu'à partir de 1960, que ce dernier devient acteur des relations internationales, car selon les principes qui régissent la discipline des relations internationales, un point d'honneur est mis sur la souveraineté. Par conséquent, l'ouverture d'un État sur la scène internationale implique son autonomie ou son droit à pouvoir discuter d'égal à égal avec d'autres Nations.

¹⁰⁹A. Ahidjo, *Contribution à la construction nationale*, Paris, Présence Africaine, 1964, p.37.

¹¹⁰Ahidjo, *Contribution à la construction* ..., p.37.

La planification camerounaise était une véritable planification du développement¹¹¹ dans la mesure où elle était à la fois régionalisée et sectorielle. Par conséquent, c'était une planification d'ensemble. La régionalisation du plan camerounais visait principalement à corriger les erreurs de la planification coloniale qui avait créé un déséquilibre de développement entre les différentes régions du pays. Le grand Sud restait plus favorisé que le grand Nord à tout point de vue. Il était donc impératif pour le jeune gouvernement, de corriger cette "injustice sociale", étant donné que toutes les régions du pays étaient non seulement égales, mais avaient aussi droit à part égal au "gâteau national".

Le plan définissait les modalités de financement, prenait des dispositions pour la mobilisation des ressources et procédait à la mise en place des différentes structures nécessaires à sa réalisation. Au début de leurs expériences de planification très peu de pays francophones ont tenu compte de la régionalisation dans leur planification. Le Cameroun était donc parmi les rares pays africains à l'avoir fait. Pour le cas du premier plan camerounais (1961-1965)¹¹², malgré la théorisation de la régionalisation voulue par les dirigeants, sa pratique a été biaisée. Car, ce plan fut réalisé par deux sociétés parisiennes¹¹³ (françaises) : la Société générale d'Études et de planification (SOGEP) qui était chargée de définir les objectifs et les grandes orientations du plan ; la Société d'Études pour le Développement économique et Social (SEDES) dont le rôle était de déterminer les conditions qu'exigerait l'industrialisation rapide de l'économie camerounaise. Pourtant ces dernières étaient bien conscientes des inégalités observées au niveau des différentes régions, ainsi que des problèmes majeurs auxquelles elles faisaient face.

C'est à partir du deuxième plan que la régionalisation a été véritablement appliquée, car elle a été réalisée par les Camerounais. Plusieurs structures ont été mises en place à l'échelle départementale, régionale et nationale pour une collaboration démocratique et en synergie. Il faut noter que les différentes structures ont été progressivement mise en place.

Dans l'ensemble, à l'échelle nationale, c'est le Ministère du plan qui constituait l'organe central d'élaboration et de contrôle de l'action planifiée au Cameroun. Dans l'optique de remplir au mieux cette mission de conception, d'étude, d'impulsion et de supervision, le

¹¹¹À la base, une planification peut être soit régionale, soit sectorielle dans ce cas d'espèce, on parle d'une planification partielle. Elle devient une planification d'ensemble, lorsqu'elle épouse les deux concepts (régional et sectoriel) et pour les économistes, il s'agit donc d'une véritable planification de développement.

¹¹²L'année de début effectif du premier plan se situait en 1961, car c'est la loi portant approbation dudit plan qui avait été promulguée le 16 décembre 1960. C'est par conséquent à cette année 1961 que se situe à notre sens le début du premier plan.

¹¹³ Il faut souligner que ces deux sociétés agissaient en fonction des instructions données par les dirigeants, mais en tant qu'experts ils étaient consultés pour diriger la planification. En qualité de coordonnatrices, ces sociétés sur le terrain ont travaillé avec les autorités compétentes à l'échelle régionale.

Ministère du plan s'était doté d'un Centre d'Information, de Documentation et d'Étude du Plan (CIDEP) et d'une direction de la planification, renforcée par une sous-direction de l'animation rurale et de l'action régionale¹¹⁴. Le décret du 24 avril 1963¹¹⁵ a été à l'origine de la mise en place d'autres organes centraux de planification régionale ou spatiale. Il s'agissait du Conseil national du Plan, du comité intergouvernemental du plan, des comités de développement, des groupes d'études techniques pluridisciplinaires et des commissions nationales de planification¹¹⁶.

Au niveau du Conseil national du Plan, son rôle était d'éclairer le gouvernement sur la définition et l'orientation de la politique générale du développement. Durant sa session annuelle, cette institution était sous la présidence du chef de l'État camerounais lui-même, entourés de toutes les autorités gouvernementales, les représentants des principaux cultes, ainsi que des principaux syndicats¹¹⁷.

Quant au comité intergouvernemental du plan, selon son article 4 était chargé " d'étudier les ajustements à apporter à l'exécution du plan en fonction des résultats observés et d'examiner les modalités d'application de la politique nationale de développement économique"¹¹⁸. En ce qui concerne les comités de développement, ils étaient créés au niveau des unités administratives (villages, districts, arrondissements, départements et régions).

Dans le cadre de la planification, ils furent érigés en comités de planification. À leur tête, se trouvait l'inspecteur fédéral¹¹⁹ qui était le représentant du gouvernement fédéral dans sa circonscription. En plus de ses différentes fonctions régaliennes de : maintenir l'ordre, de faire respecter les lois, il devait aussi veiller au strict respect de la mise en œuvre du plan et des programmes de développement économique et social¹²⁰.

C'est le décret N°63/DF/138 du 24 avril 1963¹²¹ qui porta création de ces comités de développement. Ce décret, définissait les structures de base qui devaient permettre une plus large participation des populations dans le cadre des plans de développement. Parmi lesquels nous avons : des Conseils régionaux pour le Développement (CRD), des Comités départementaux pour le Développement (CDD) et des Comités d'Action rurale (CAR). Les

¹¹⁴G. A. Sobgui, *Planification économique et projections spatiales au Cameroun*, Paris, Nouvelles Éditions DEBRESSE, 1976, p. 123.

¹¹⁵J.O du Cameroun du 15 Mai 1963, décret N°63/DF/135 du 24 avril 1963.

¹¹⁶Touna mama, *L'économie...*, p. 192.

¹¹⁷ Sobgui, *Planification économique...*, p. 124.

¹¹⁸J. O, Décret N°63/DF/137 du 24 Avril 1963.

¹¹⁹Les 6 régions administratives étaient placées chacune sous l'autorité d'un inspecteur fédéral, donc pour le cas de l'ensemble du Cameroun, on dénombrait 6 inspecteurs généraux.

¹²⁰ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 30.

¹²¹Journal officiel : Décret N°63/DF/138 du 24 avril 1963.

C.R.D. étaient dirigés par les inspecteurs fédéraux qui étaient les coordonnateurs généraux de l'ensemble des comités, les C.D.D.¹²² étaient coordonnés par les préfets et les C.A.R.¹²³ étaient dirigés par les sous-préfets.

Ces comités avaient pour rôle d'émettre des avis sur les différents projets ou alors d'en suggérer d'autres, pour parvenir à la mise au point des plans régionaux. Toute cette action était dirigée par l'inspecteur fédéral de chaque région qui avait le devoir de rendre directement compte "au président de la république fédérale de son action de coordination, notamment en ce qui concerne l'exécution des plans et programmes de développement économique et social"¹²⁴.

Les groupes d'études techniques pluridisciplinaires étaient composés de différents départements ministériels¹²⁵. La presque totalité des ministères, des secrétariats d'État et même des directions importantes en matière de développement possédaient des services extérieurs régionaux, principalement le ministère du plan et ils étaient localisés au niveau départemental, régional et national.

Au niveau départemental, le Ministère du plan disposait d'Agents régionaux de Développement (A.R.D.) qui avaient pour but de seconder les autorités locales (préfets, sous-préfets) dans les tâches de préparation et d'exécution des programmes. Ces agents avaient pour buts de : établir les liaisons avec les différents autres services techniques du département ; intégrer les projets et activités recensés dans le cadre du plan ; rechercher et proposer aux autorités préfectorales les voies et moyens dans la quête du financement des différents projets ; orienter les activités des équipes mobiles d'animation et exploiter leurs rapports ; suivre l'exécution des décisions des comités ; informer les autorités administratives de l'exécution des programmes du plan de développement à l'échelle départementale; préparer et rechercher les éléments d'étude indispensables à la planification¹²⁶.

À l'échelle régionale, en décembre 1962 fut créé dans chaque région une Division économique du Plan (D.E.P.), placée sous l'autorité d'un chef de division, cadre de l'administration territoriale et non du plan. Ce n'est qu'en mars 1969 que le ministère du Plan

¹²²Le C.D.D. était présidé par le préfet, assisté de l'agent régional de développement, composé de tous les chefs de services techniques départementaux, des responsables locaux, des représentants aux assemblées législatives et des maires du département.

¹²³Le CAR était coordonné par le sous-préfet et composé des maires, des représentants locaux des services techniques et des organismes de développement.

¹²⁴Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 31.

¹²⁵Il s'agit du ministère du Plan et l'Administration territoriale.

¹²⁶Valette, *Les méthodes de planification...*, p.43.

fut doté de services extérieurs ¹²⁷propres au niveau régional. La DEP était chargée : d'organiser la régionalisation du plan de développement économique et social, en assurant le secrétariat des commissions régionales de développement ; de suivre toutes les affaires économiques intéressant la région à la demande du ministère du Plan ; de recueillir, de centraliser et de transmettre à l'inspecteur fédéral toutes les informations économiques de la région et surtout de mettre à jour toutes les fiches de contrôle d'exécution du plan. La DEP fut remplacée en juin 1970¹²⁸.

Au niveau national, en octobre 1962 fut créé un comité technique national pour le développement auprès du Ministre délégué à la présidence chargé du plan¹²⁹. En octobre 1966, des commissions spéciales lui furent adjointes¹³⁰. Le décret du 22 mars 1969 chargeait le Ministère du plan et du développement de la recherche scientifique du plan¹³¹. Ce décret créait la direction de la planification qui était chargée d'élaborer le plan qui disposait d'un Service de la Planification régionale (SPR).

Le Service de la Planification Régionale avait pour mission de préparer, d'organiser, de réaliser en collaboration avec les services économiques régionaux, les travaux de planification régionale. Quatre tâches fondamentales lui était assignées : au niveau national, il était chargé de l'organisation générale des travaux de régionalisation et la mise au point des méthodes d'élaboration ; de la transmission et la synthèse des propositions régionales en vue de leur intégration aux travaux nationaux, de la rédaction des programmes régionaux définitifs ; au niveau régional, il s'occupait de la formation des chefs de Services Economiques Régionaux et des Agents régionaux de Développement aux méthodes retenues ; l'assistance aux régions pendant les phases actives (participations aux réunions) ou durant la mise en forme des rapports régionaux.

Le Service de la Planification régionale était le maillon (intermédiaire) indispensable entre la région et la Nation : il transmettait les informations dans les deux sens et était chargé de défendre le point de vue régional dans les travaux nationaux. À l'inverse, il expliquait aux responsables régionaux les raisons des choix effectués au niveau national.

¹²⁷Les services extérieurs du ministère du Plan et de l'Administration territoriale étaient constitués des services économiques régionaux et des services régionaux de la statistique. Ils sont placés sous l'autorité du secrétaire général du Ministère du plan.

¹²⁸Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 44.

¹²⁹*Journal Officiel du Cameroun*, décret N°62/DF/369 du 6 octobre 1962.

¹³⁰Sobgui, *Planification économique...*, p.113.

¹³¹*Journal Officiel du Cameroun*, décret N°69/DF/81 du 22 mars 1969 relatif à l'organisation du Ministère du plan et du développement.

Les Commissions nationales de planification quant à elles recueillaient les projets de rapports sectoriels de planification en vue de les examiner, d'en discuter et le cas échéant de les amender. Elles avaient aussi pour fonction de valider les rapports sectoriels en les assortissant des recommandations si possibles¹³².

À l'analyse, ces organes ont subi des modifications au fil du temps. Le souci du gouvernement étant d'affiner les analyses et de parfaire les appréhensions des problèmes à résoudre. En outre, en fonction de l'évolution politique du Cameroun, ces organes subirent aussi des modifications de la manière suivante¹³³:

- au départ se tenait un séminaire méthodologique national ayant pour but de parvenir à une harmonisation et une unification des différentes approches, démarches et méthodes ;

- les différents départements ministériels élaboraient les bilans de l'exécution du plan précédant, tout en précisant les problèmes inhérents au développement de leurs domaines respectifs ;

- la synthèse de tous ces bilans était réalisée par le ministère du plan et sanctionnée par une circulaire ou un acte réglementaire¹³⁴ du Chef de l'État ou du Premier ministre ;

- les travaux qui suivaient se déroulaient sur une base participative : les comités de développement étaient chargés de l'élaboration des plans régionaux ; les groupes d'études techniques pluridisciplinaires travaillaient sur la base des plans régionaux dans le but de dresser les programmes d'action sectoriels qu'ils soumettaient à l'examen des commissions nationales de planification ;

- les rapports sectoriels examinés puis validés par ces commissions nationales étaient par la suite soumis à l'avis du Conseil économique et social ;

- la dernière phase s'achevait par la rédaction d'un projet synthétique remis au gouvernement pour examen et présentation par le Chef de l'État à l'Assemblée nationale pour adoption ;

- le document final était alors rendu public sous forme de loi.

La procédure suivante a connu des modifications en fonction de la forme de l'État. De l'indépendance (1960) à l'unification (1972), le Cameroun était un État fédéral composé du Cameroun oriental et du Cameroun occidental¹³⁵. La planification avait tenu compte de cette

¹³²Touna Mama, *L'économie...*, p.192.

¹³³*Journal Officiel du Cameroun*, décret N°69/DF/81 du 22 mars 1969 relatif à l'organisation du ministère du Plan et du Développement.

¹³⁴ Cet acte réglementaire prescrivait les options fondamentales, les grandes orientations, ainsi que les directives générales devant inspirer et guider les travaux de préparation du plan futur.

¹³⁵Le Cameroun occidental ou britannique qui occupe la zone d'expression anglaise, sous la fédération était un État et formait une région parmi les six que comptait le pays. Cette région disposait de son Premier Ministre en la

spécificité-là. Après l'unification qui survint le 20 mai 1972, la planification camerounaise va se défaire de ses aspects fédéraux¹³⁶. Dès lors, quels étaient les objectifs des plans fédéraux ?

B- Objectifs des plans fédéraux

Ils constituent de manière générale les grandes lignes d'orientation d'une planification. Ce sont les grandes finalités que le planificateur se fixe pour parvenir à une émancipation, un essor de sa population tyrannisée par le joug de la pauvreté. «Les plans se présentent comme un ensemble d'indicateurs qui embrasse les objectifs ou tâches dans lesquels s'expriment les buts généraux de la politique économique¹³⁷ ainsi que les orientations majeures fixées à l'économie»¹³⁸. Ces indicateurs font référence à quatre éléments interconnectés entre eux. Il s'agit notamment de la production, de la répartition, des échanges et de la consommation.

1- 1^{er} plan (1961-1965)

Tout plan de développement économique et social d'un pays vise à l'amélioration des conditions de vie de sa population. Pour le cas du Cameroun, le premier plan avait un objectif global et des lignes générales d'orientation. L'objectif global, reposait sur le doublement du revenu national¹³⁹ moyen par habitant en 20 ans c'est-à-dire de 1960 à 1980¹⁴⁰. Dans le domaine économique, on fait usage du Revenu national (R.N.) comme mesure numérique du niveau de vie du pays. C'est un agrégat¹⁴¹ macroéconomique permettant de mesurer l'état de développement d'un pays.

Globalement la situation en 1960 se caractérisait par les chiffres approximatifs suivants :

- population : 3.265.000 habitants ;
- revenu national : 70 milliards de F.CFA ;
- revenu national moyen par habitant : 21.500 F.CFA ;

personne de John Ngu Foncha et de ses propres secrétariats d'État, notamment pour l'agriculture, l'élevage, l'Urbanisme et l'Habitat, l'Enseignement primaire. Mais à la tête de l'État fédéral du Cameroun se trouvait un Président de la République : Ahmadou Ahidjo.

¹³⁶Touna Mama, *L'économie...*, p. 192

¹³⁷La politique économique est l'action consciente de la puissance publique (État) qui se traduit par la définition d'objectifs économiques et sociaux, ainsi que la mise en œuvre des moyens nécessaires pour les atteindre. Cf. A. Sillem, p. 658.

¹³⁸H. Chambre, *L'Économie planifiée*, Paris, PUF, 1980, p. 30.

¹³⁹Le Revenu national (R.N) : il se compose de l'ensemble des revenus du travail, du capital et de l'entreprise perçus par les agents économiques nationaux. C'est une valeur agrégée représentant l'ensemble des ressources issues de la production des unités nationales (secteur marchand plus secteur non marchand).

¹⁴⁰SOGEP, «Rapport général de préparation du (1^{er}) plan de développement économique et social du Cameroun», Paris, S/D, p. 9.

¹⁴¹Ce sont des valeurs globales, c'est-à-dire des ensembles caractéristiques mesurant les activités d'une Nation sur une période donnée. Ainsi, l'on peut citer le Produit national, le revenu national, l'épargne ou l'investissement global, etc. Ils permettent de mesurer l'activité économique dans le temps, par comparaison de périodes et dans l'espace, de pays à pays.

La situation en 1980 devrait devenir, compte tenu du taux d'accroissement moyen de la population (prévu pour 1 % par an) et du doublement du revenu moyen par habitant :

- population : 4.000.000 habitants ;
- revenu national : 172 milliards de F.CFA ;
- revenu national moyen par habitant : 43. 000F.CFA.

Dans l'optique de faire passer le revenu national de 70 milliards de francs en 1960 à 172 milliards en 1980, le revenu national global devrait progresser au taux moyen de 4,6 % par an¹⁴². Il en était de même du revenu moyen par habitant qui devait partir de 21.500 FCFA en 1960 pour 43.000FCFA en 1980, soit un taux de progression égal aussi à 4,6 %¹⁴³. Il s'agissait en réalité d'une ligne de visée moyenne, permettant de donner une orientation que devrait suivre la tendance générale de l'effort de développement.

Cette progression ne saurait être harmonisée au niveau régional, car elle connaîtra des variantes en fonction des différentes régions. Certaines régions, plus arriérées que d'autres devaient faire l'objet d'une action de développement plus intense et connaîtront un taux de croissance supérieur à la moyenne. D'autres, en plus de leur état d'avancement, pourraient connaître un taux de croissance plus rapide¹⁴⁴.

Par conséquent, le plan se proposait d'agir en profondeur, notamment sur toute la masse du peuple camerounais et dans son intérêt. L'objectif global visait l'amélioration du revenu national et la répartition la plus étendue, sur tous les habitants de cette amélioration. Cet objectif global, devait se concrétiser si et seulement si tous les habitants apportaient leur contribution à sa réalisation.

En ce qui concerne les lignes générales d'orientation, elles furent à la fois sectorielles et régionales. Elles s'articulaient autour de trois plans : humain, économique et géographique ou régional. Sur le plan humain, le premier plan reconnaissait que le facteur humain était à la fois une fin et un moyen¹⁴⁵ du développement. Le plan retenait trois lignes d'action : l'amélioration de l'équilibre alimentaire, l'extension et la réorganisation de l'enseignement et de la santé, une meilleure utilisation du potentiel travail¹⁴⁶.

¹⁴²SOGEP, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan ...", p.10.

¹⁴³Touna Mama, *L'économie...*, p.195.

¹⁴⁴La croissance dans ce cas d'espèce pourrait s'accroître dans la mesure où ces régions disposaient de ressources facilement exploitables.

¹⁴⁵Le facteur humain était à la fois considéré comme une fin et un moyen. Comme une fin, puisque ce sont les différents aspects de la condition humaine qu'il s'agit en fait d'améliorer ; et comme moyen, puisque des hommes mieux alimentés, en meilleure santé et plus instruits seront les instruments les plus efficaces de la croissance économique.

¹⁴⁶A. Ahidjo, *Dix ans (1958-1968) au service de la Nation*, Monaco, Éditions Paul Bory, S/D, p.27.

- l'amélioration de l'équilibre alimentaire

À ce niveau, le souci primordial était d'offrir aux populations une alimentation suffisante en quantité et en qualité. Une étude réalisée faisait ressortir une carence très nette en protides d'origine animale¹⁴⁷, en lipides (huile et corps gras) et en légumineuses. Or, comparé à d'autres peuples sous-développés, le Cameroun disposait d'un énorme potentiel en ressources naturelles lui permettant de garantir à sa population une alimentation très améliorée. C'est dans cette optique que les planificateurs pensaient que cet objectif méritait d'être inscrit dans ce plan.

- Extension et réorganisation de l'enseignement

Eu égard au déséquilibre créé par la colonisation, l'on observait un retard considérable dans les régions du Nord-Cameroun, chez les Bamoun et un faible taux de scolarisation des jeunes filles dans tout le pays. Pour l'ensemble du pays il était nécessaire de reconsidérer dans leur globalité, la politique et les programmes de l'enseignement. Celui-ci " devrait être révisé et coordonné de manière à mieux s'adapter aux besoins spécifiques et aux moyens du Cameroun, ainsi qu'aux conditions dans ses différentes régions et s'adapter à contribuer plus efficacement à l'avancement économique du pays"¹⁴⁸.

- meilleure utilisation du potentiel de travail

Il est question ici du problème lié au sous-emploi. Le Cameroun ne souffrait pas de surpopulation, mais plutôt d'un déséquilibre notoire dans la répartition de son potentiel de travail et d'un sous-emploi de celui-ci. Des résultats probants étaient possibles dans le cas où, l'État mettrait sur pied une politique volontaire dans laquelle est exploitée le potentiel humain. Une telle politique serait un impératif majeur dans l'orientation plan. Sur le plan économique, l'accent était mis sur trois objectifs : accentuation de la mise en valeur du potentiel agricole, développement d'une économie de marché et effort sélectif d'industrialisation¹⁴⁹.

- Accentuation de la mise en valeur du potentiel agricole

Dans la plus part de pays sous-développés, l'agriculture occupait une place de choix. Ce phénomène a d'avantage été accentué par la colonisation qui s'était attelée à encourager la culture des produits industriels au détriment de la culture traditionnelle ou vivrière. Au lendemain de son indépendance, le Cameroun se trouva face à cette réalité. C'était dans l'agriculture que le Cameroun trouvait la prépondérance de ses richesses. La réalisation d'un tel projet rencontrerait beaucoup moins d'obstacles qu'un effort d'industrialisation très poussé.

¹⁴⁷Les protides d'origine animale pouvaient s'améliorer par l'intensification de l'élevage dans l'Adamaoua, l'amélioration de l'exploitation du cheptel du Nord, par le développement de la pisciculture.

¹⁴⁸SOGEF, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan...", p.12.

¹⁴⁹Ahidjo, *Dix ans (1958-1968) au service...*, p. 27.

C'était donc vers la mise en valeur du potentiel agricole que devait s'orienter principalement le plan¹⁵⁰.

- développement de l'économie d'échange

L'économie de marché ou d'échange permet à chaque citoyen de produire au-delà des quantités nécessaires à sa propre subsistance. Les producteurs ne disposant pas de pouvoir d'achat, ne peuvent en aucun cas satisfaire leurs besoins, même les plus élémentaires. En outre, la majorité de la consommation alimentaire échappait aux circuits commerciaux. Le plan devait donc s'orienter vers la création et l'extension de l'économie d'échange, génératrice de progrès et de mieux-être.

- Effort sélectif d'industrialisation

Si à court terme, la valorisation du secteur primaire ou agricole restait au centre des plans camerounais, cela ne signifiait pas pour autant que le secteur industriel ne revêtait pas d'importance. Sa réalisation demandait plus de fonds que celle du secteur primaire. Il était question de mettre en place un programme comportant des opérations à l'échelle des besoins et des moyens du pays. Ces opérations présenteraient de nombreux avantages¹⁵¹.

Sur le plan régional, les déséquilibres régionaux avaient été mis en évidence. Il s'agissait des retards trop poussés qui affectaient certaines régions, mais qui nuisaient à l'équilibre ou au développement de l'ensemble de l'économie. Faisant ainsi peser sur les zones les plus riches le poids des besoins des régions retardataires ou arriérées. Le plan se devait donc de faire face aux problèmes spécifiques qui affectaient ces régions et chercher à réduire les écarts de celles-ci par rapport aux zones plus avancées. Des objectifs régionaux ont été élaborés. Il s'agissait de : l'accélération du développement du Nord, le problème démographique de l'Ouest et le développement du Centre et de l'Est.

- l'accélération du développement du Nord

Sur le plan humain, surtout en ce qui concernait l'enseignement, l'équipement sanitaire et l'organisation sociale ; comme sur le plan économique, les départements du Nord, de l'Adamaoua au Logone-Chari accusaient un énorme retard par rapport à ceux du Sud¹⁵² et de l'Ouest. Ces départements occupaient les 40 % de la population, mais leur taux de participation

¹⁵⁰Il est indispensable de noter que l'agriculture restera au centre de tous les plans quinquennaux de 1960 à 1987.

¹⁵¹Comme avantage nous pouvons citer : l'utilisation d'une main d'œuvre chômant dans les villes, la satisfaction d'un certain nombre de besoins de consommation aux moyens des ressources du pays, une plus grande valorisation des produits jusqu'ici livrés à l'état brut soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, l'exploitation de produits jusqu'ici négligés (canne à sucre, fibres dures pour sacherie, etc.), la productivité relativement élevée des capitaux engagés dans les activités industrielles.

¹⁵² De même pour le personnel et l'équipement sanitaire, dont le Sud est déjà pourvu de manière satisfaisante, le Nord devra bénéficier de l'essentiel des efforts à entreprendre au moins dans les deux prochaines périodes quinquennales.

global était de 10 % dans les échanges intérieurs et extérieurs du pays¹⁵³. En 1958, ils n'ont contribué que pour 2 milliards de F.CFA dans les exportations qui s'élevaient à près de 22 milliards, et n'ont perçu 30.000 tonnes de marchandises du Sud et de l'étranger, alors que près de 500.000 tonnes de produits avaient été débarqués dans le produits¹⁵⁴. Deux facteurs étaient à l'origine du sous-développement du Nord-Cameroun : l'éloignement de la mer et l'insuffisance des moyens de transport. Le retard économique a freiné le développement social qui, à son tour a impacté sur l'économie.

- Le problème démographique de l'Ouest

Dans la région de l'Ouest se posait un problème de surpeuplement et par ricochet d'épuisement des ressources disponibles lié à cette forte pression humaine. À la longue, cette région courait le risque de subir une dégradation notoire rapide. Dans l'optique de solutionner ce problème, il était question d'harmoniser la répartition du potentiel humain.

- Le développement du Centre et de l'Est

Dans certains départements du Centre et du Sud, notamment la zone comprise entre la rivière Mbam au Nord-Ouest et la rivière Dja au Sud-est, le peuplement y était stationnaire ou en net régression. Cet état de chose posait un problème au niveau de l'exploitation ou de la mise en valeur des ressources disponibles.

Au niveau des départements de l'Est, il existait un retard relativement grand par rapport à la zone maritime, au Centre et au Sud. Le Lom et Kadéï méritait une attention particulière. Zone intermédiaire entre la forêt tropicale et la savane, elle disposait à la fois des ressources naturelles et humaines nécessaires pour l'accroissement rapide de sa production. Toutes ces potentialités n'étaient pas valorisées, le plan avait donc pour objectif de pallier à ces multiples défaillances. Qu'en est-il des objectifs du second plan ?

2- 2^e plan (juillet 1966- juin 1971)

Par rapport au premier plan, le second plan était plus démocratique, car il fut l'objet d'une plus large participation¹⁵⁵. Un grand nombre de responsables de divers secteurs d'activité furent intégrés. Des commissions furent mises en place aussi bien à l'échelle nationale que régionale. Sur le plan national, l'on créa quatre commissions horizontales (économie générale et synthèse ; finances et crédits ; structures ; enseignement, formation et emploi) et cinq

¹⁵³SOGEP, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan...", p. 14.

¹⁵⁴*Ibid.*

¹⁵⁵Ce plan fut démocratique dans la mesure où son élaboration bénéficia d'une plus large participation de la part de la population camerounaise, en dépit de la présence d'une assistance technique française.

commissions verticales ou spécialisées (économie rurale ; industrie, mines et énergie ; commerce et service ; transport et habitat ; santé et affaires sociales)¹⁵⁶.

Les objectifs à long terme étaient identiques à ceux du premier plan :

- doublement du revenu par habitant en vingt-ans ;
- réduction des disparités régionales ;
- modification des structures dans l'optique de passer des structures économiques agricoles à des structures économiques industrialisées ; des structures extraverties aux structures introverties ; l'objectif final étant d'assurer au Cameroun une autonomie sur le plan économique.

Les objectifs sectoriels quant à eux étaient de plus en plus précis comparé au premier plan¹⁵⁷ et concernaient spécifiquement le secteur rural, industriel, infrastructurel et le domaine de la recherche. Dans le domaine rural, un double objectif était recherché augmenter la production des cultures de rente, notamment cacao, café (arabica et robusta)¹⁵⁸ et à inaugurer ou à lancer le programme de création des zones de développement intégrées avec l'opération Yabassi-Bafang et les Zones d'Action prioritaires intégrées (ZAPI) de l'État dans l'optique de limiter l'exode rural et permettre de répartir les populations en vue de l'occupation rationnelle des zones dépeuplées et non développées. Le secteur industriel concernait la mise en place de nombreux projets : dans l'énergie, l'industrie alimentaire (SOSUCAM et CHOCOCAM¹⁵⁹), le secteur du textile et la métallurgie (SOCATRAL¹⁶⁰ à Edéa).

Sur le plan infrastructurel, le principal projet fut celui du Transcamerounais (chemin de fer) dont le premier tronçon devait s'achever au cours du second plan, ceci dans le but de démarrer immédiatement avec les travaux du second tronçon. En matière de recherche, le second plan voulait promouvoir une meilleure connaissance du Cameroun au travers du financement des études générales en cartographie, hydrographie, pédologie et hydro géographie et sectorielles, en matière de recherche pétrolière, minière, portuaire ; d'études industrielles, sanitaires, etc.

¹⁵⁶Touna Mama, *L'économie...*, p.196.

¹⁵⁷ Par exemple, en ce qui concernait le premier plan, les priorités auraient été mis sur les infrastructures (45 % des investissements), et le développement rural (18 %), ces proportions ont changées lors du second plan : 19,58 % pour le financement du monde rural, 23,86 % pour l'industrie et l'énergie, 25,28 % pour les infrastructures.

¹⁵⁸Selon les prévisions, la production de cacao devait passer de 79.600 tonnes en 1966 à 130.000 tonnes en 1971 ; celle du café de 16.338 tonnes à 20.000 tonnes pour l'arabica et de 49.000 tonnes à 64.000 tonnes pour le robusta.

¹⁵⁹SOSUCAM : société sucrière du Cameroun ; CHOCOCAM : chocolaterie du Cameroun

¹⁶⁰ SOCATRAL : Société camerounaise de Transformation d'Aluminium.

C- Financement des plans fédéraux

Au lendemain de son indépendance, le Cameroun se trouva confronté à l'épineux problème du financement de son développement prévu au travers des plans quinquennaux. Ceci étant, quels sont les voies et moyens que le pays utilisa dans le but de financer son développement ?

1- 1^{er} plan (1961-1965)

Les dispositions de financement du premier plan avaient été clairement définies par loi portant approbation dudit plan. En effet, c'est la loi N°15/PJ/AN du 16 décembre 1960 en son article 2 qui précisait que les sources de financement du plan étaient d'origine locale ou extérieure¹⁶¹. Les fonds locaux comprenaient la participation éventuelle du budget d'équipement de l'État du Cameroun, les fonds d'investissement routier et autres fonds locaux de toutes autres natures. Les fonds d'aide extérieure devaient provenir des aides financières bilatérales ou multilatérales alloués au plan et résultant des accords que le gouvernement avait conclu avec les organismes internationaux et les États étrangers¹⁶².

L'ensemble des fonds prévus pour le financement du premier plan (1961-1965) s'évaluaient à près de 50 milliards de F.CFA, répertoriés dans le tableau suivant :

Tableau 13: Financement global du 1^{er} plan camerounais (1961-1965)

Années	Financement en milliards de F.CFA	Pourcentage
1961	9,2	18,4
1962	9,5	19
1963	9,9	19,8
1964	10,4	20,8
1965	11	22
Totaux	50	100

Source : SOGEP, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan de développement économique et social du Cameroun", Paris, S/D, p.37.

Au travers de ce tableau, il ressort une nette progression dans les financements prévus année après année. À cet effet, les projets programmés dans ce plan couvraient quatre secteurs principaux aussi bien à l'échelle nationale que régionale : la production, les infrastructures, les équipements sociaux et les études. Dans la globalité, les infrastructures avaient glanées en 5ans près de 24 milliards de FCFA, soit environ 48 %; suivi par la production qui s'évaluait à près de 16 milliards, soit près de 32 % et le reste des fonds était affecté dans les équipements sociaux

¹⁶¹Touna Mama, *L'économie...*, p. 211.

¹⁶²*Ibid.*

et les études¹⁶³. Conformément aux dispositions de la loi d'approbation du plan, plusieurs sources de financement ont rendu concret ce plan : financement public intérieur et financement privé intérieur ; financement extérieur.

S'agissant du financement public intérieur, durant la période 1959-1960, la part des finances publiques intérieures dans l'effort d'investissement était de l'ordre de 500 millions par an répartie à raison d'environ 400 millions pour les budgets communaux et 100 millions pour le budget de l'État. Selon les prévisions, il était prévu que ce budget dans son ensemble connaisse une évolution dès 1961. Le budget de l'État devrait atteindre environ 600 millions, avec un montant similaire pour le budget des communes. Dès lors, le financement public atteindrait près 1,2 milliards¹⁶⁴. En d'autres termes, il était question pour les pouvoirs publics de réduire leur train de vie dans le but d'accroître chaque année leur participation dans l'effort de d'investissement.

Le financement public devrait progresser jusqu'à 1,8 milliards de FCFA en 1965 et se chiffrerait au total à 7,3 milliards pour toute la période quinquennale. Pour le financement de ce plan, il fut créé un compte spécial destiné à gérer toutes les dépenses de développement ou budget de développement, entièrement indépendant de celui du budget ordinaire. Ce compte regroupait l'ensemble des crédits publics d'investissement et de fonctionnement destinés aux opérations du plan, indépendamment de leur source de provenance et sa gestion fut confiée au ministère du Plan.

En ce qui concerne le financement privé intérieur¹⁶⁵, il concernait l'ensemble constitué par l'autofinancement d'entreprises étrangères installées dans le pays et l'épargne des particuliers. Durant toute la période du plan, la contribution des entreprises a été faible. Elle s'élevait à près de 2 milliards. L'épargne des particuliers était estimée à près de 500 millions par an. En outre, pour davantage accumuler les fonds, les experts évaluèrent le potentiel de travail comme moyen plus efficace à l'effort de développement en incitant la population au travail. En estimant ce travail à l'équivalent de celui de 50.000 ouvriers/an, compté au taux minimum de 31 FCFA par heure, on obtiendrait près de 3,2 milliards par an, soit 16 milliards en 5 ans¹⁶⁶.

¹⁶³Touna Mama, *L'économie...*, p. 211.

¹⁶⁴Il faut préciser que cette augmentation n'impliquerait nullement l'accroissement de la fiscalité, mais découlerait plutôt de la réduction du train de vie de l'État : réduction des dépenses somptueuses et diminution du coût de certains services publics.

¹⁶⁵Le financement privé intérieur est un sous- groupe dont l'ensemble regroupe le financement intérieur. En d'autres termes, selon les dispositions de la loi du 16 décembre, on ne distinguait que deux grandes sources majeures de financement : intérieur et extérieur. De ce fait, lorsqu'on parle du financement intérieur, on fait allusion au financement public et privé intérieur.

¹⁶⁶Touna Mama, *L'économie...*, p. 212.

Quant au financement extérieur, il était constitué de fonds privés et de fonds publics (aide internationale et bilatérale). Les fonds privés ici devaient s'obtenir au travers des investissements des capitaux privés étrangers. C'est donc à cet effet que, le gouvernement camerounais mit sur pied un ensemble de mesures incitatives visant à attirer ces investisseurs étrangers au travers des deux codes (1960 et 1984) des investissements. C'est dans les fonds d'aide internationale ou multilatérale et bilatérale que la plus grande part de l'assistance financière devait provenir. Le tableau suivant permet de faire ressortir le récapitulatif des fonds de financement de ce plan en fonction des deux principales sources de provenance :

Tableau 14: Récapitulatif des sources de financement du I^{er} plan (1961-1965) en milliards de F.CFA

Source de financement	Financement en milliards de F.CFA
Financement intérieur (total)	29
Budget de l'État et budgets locaux	8
Épargne des entreprises	3
Épargne des particuliers	2
Travail individuel, des collectivités et service national	16
Financement extérieur	21
Total	50

Source : SOGEP, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan...", p.40.

Les aides dont il est question ici s'octroyaient à la fois sous forme de dons et de prêts. Les prêts étaient accordés pour les projets financièrement rentables à l'instar du chemin de fer Douala-Tchad (transcamerounais), le développement des cultures d'exportation, le développement des ports et l'équipement forestier¹⁶⁷. Les dons en revanche étaient concédés pour les projets non rentables.

L'aide extérieure a occupé une place importante dans le financement des plans camerounais depuis la période coloniale. Cette situation résultait du fait que l'épargne local était insuffisante pour couvrir à elle seule toutes les exigences de ces fastidieux projets de développement. À long terme, le pays prévoyait de se défaire progressivement de cette dépendance. Cette volonté de sortir de cette dépendance avait été précisée par le Président Ahmadou Ahidjo en ces termes : "La nécessité à faire supporter aux "généreux" donateurs une charge de moins en moins lourde, à donner à cet apport un caractère d'élément catalyseur

¹⁶⁷SOGEP, "Rapport général de préparation du (1^{er}) plan ...", p. 40.

de l'effort interne des énergies nationales permettant ainsi une diminution progressive de notre dépendance économique à l'égard de l'étranger''¹⁶⁸.

Dans le cadre de la coopération bilatérale, le Cameroun entretenait des relations très étroites avec son ancienne Métropole, la France. Le désir ardent pour la France de venir en aide à ses ex-colonies en général et au Cameroun en particulier résultait beaucoup plus d'une démarche stratégique. En effet, après la Deuxième Guerre mondiale, l'on va assister à la naissance d'une guerre idéologique qui opposait les capitalistes aux socialistes : la guerre froide. Cette dernière va se poursuivre après les indépendances, chaque bloc voulant "recruter" le maximum d'adeptes. C'est donc au travers de cette réalité que la France (capitaliste) ne voulait pas laisser ses ex-colonies succomber sous le charme de l'idéologie socialiste et communiste dirigée par l'URSS¹⁶⁹ qui proposait aussi son aide à ces pays sous-développés.

En d'autres termes, il était question pour la France de réaffirmer son hégémonie sur ses ex-colonies et surtout de protéger ses intérêts à l'intérieur de ces pays. Pour le politologue Owona Nguini, il s'agissait tout simplement d'un engagement stratégique dont l'ultime but était la sauvegarde des intérêts de la France. À cet effet, il stipule que " les opérateurs français engagés dans certains secteurs stratégiques où ils défendent de manière décisive les intérêts des puissances françaises, tiennent à y présenter fermement l'implantation géoéconomique de leurs entreprises et de leur pays de référence''¹⁷⁰. Pour mieux tisser les ficelles de sa domination en Afrique postcoloniale, la France va s'appuyer sur deux principales institutions à savoir le Fonds d'Aide à la Coopération (FAC) et la Caisse centrale de Coopération économique (CCCE). C'est au travers de la CCCE que de nombreux prêts seront consentis au nom de la Métropole.

Toutefois, la France passait aussi par d'autres canaux pour soutenir d'autres projets au Cameroun¹⁷¹. Le rapport d'activité de la CCCE indiquait que pour l'exercice 1963, le Cameroun avait bénéficié de crédits concédés par le FAC estimés à près de 28. 573.200 de F.CFA. Ces fonds ont été affectés dans quatre secteurs, notamment dans la production 7.314.000 FCFA, les

¹⁶⁸Ahidjo, *Contribution à la construction nationale*, Paris, Présence Africaine, 1964, p. 55.

¹⁶⁹L'URSS : Union des Républiques socialistes soviétiques était coordonnée par la Russie. Ce bloc entretenait une guerre froide ou idéologique avec les capitalistes sous la direction des États-Unis et ses principaux alliés que furent la Grande Bretagne, la France. Cette guerre idéologique va s'achever en 1989 avec la chute du mur de Berlin et le triomphe du capitalisme.

¹⁷⁰M. E. Owona Nguini, "France-Afrique ou France-Afrique", in *Les dossiers de Germinal*, N°009, Mars-avril 2011, p.20.

¹⁷¹A. MINEPAT, B1597, "Accord domanial entre le gouvernement de la République fédérale française", décret N°65/DF.329 du 28 juillet 1965 portant ratification de l'accord domanial entre le gouvernement de la République Fédérale du Cameroun et le gouvernement de la République française, p.1.

infrastructures 10.465.000 FCFA, les équipements sociaux 8.157.200 FCFA et les dépenses générales 2.277.000 FCFA¹⁷². Dès lors, comment se déroule le financement du second plan ?

2- 2^e plan (1966-1971)

En ce qui concerne le financement du II^e plan, il faut noter que les sources de financement restaient similaires à celles prévues par le premier plan dans l'ensemble. Il s'agissait notamment des financements publics et de l'aide extérieure. La seule nouveauté fut l'introduction des fonds privés comme modalité indépendante. Or, dans le cadre du premier plan, elle était dissoute dans les deux autres sources. Ainsi, contrairement aux financements prévus pour le premier plan, le deuxième plan fut financé à hauteur d'environ 165,176 milliards de FCFA, le triple du financement du plan précédent. Dans ce financement global, les ressources locales s'élevaient à 26,9 %; l'aide extérieure publique 37,1% et 36 % pour les fonds privés¹⁷³. Le tableau ci-dessous nous donne plus de détails à ce sujet :

Tableau 15: Sources de financement du II^e plan (1966-1971) en milliards de F.CFA

Sources/Provenance	Financements en milliards de F.CFA	Pourcentage
Ressources locales	44 493	26,9
État camerounais	19 890	12, 0
Communes	1 962	1,1
Org. publics/ semi-publics	7 888	4,7
Crédit public local	6 986	4,2
Investissements humains	7 767	4,7
Aide extérieure publique	61 521	37,1
Subvention du secteur public	31 068	18,8
Subv. au secteur privé	937	0,6
Prêts au secteur public	23 752	14,4
Prêts au secteur privé	5 492	3, 3
Fonds privés	59 432	36,0
Total	165 176	100,0

Source :Touna Mama, *L'économie ...*, p. 212.

Le financement de l'État camerounais qui s'évaluait à près de 19 890 milliards correspondait à une participation d'environ 4 milliards par an réalisé par le budget de l'État. Cette donation découlait de deux sources : l'excédent des ressources sur les dépenses du

¹⁷² L. Youssouf Moumbagna, “ Le Cameroun et les institutions françaises d'aide au développement : de la caisse centrale de France Libre à l'Agence Française de Développement (1941-2016)”, Thèse de Doctorat/Ph. D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019, p. 174.

¹⁷³Touna Mama, *L'économie...*, p. 212.

fonctionnement et les prêts contractés auprès des organismes locaux à savoir les banques, assurances, SNI, caisses de stabilisation. Le financement des collectivités locales était prélevé auprès des communes à raison de 400 millions FCFA par an, durant cinq ans.

La participation des organismes publics et semi publics (7 888 milliards) renvoyait à l'autofinancement des budgets et aux prises de participation de la Société nationale d'Investissement (SNI) auprès des entreprises existantes. C'est la régie des chemins de fer qui devait offrir la plus grande part (2,5 milliards), ensuite le budget annexe des ports du Cameroun (0,4 milliard) et enfin la Société immobilière du Cameroun (SIC) avec près de 0,3 milliard.

L'aide extérieure quant à elle, demeurait consistante, puisqu'elle était estimée à près de 62 milliards, soit 54,8 milliards pour le financement des investissements publics. Elle représentait 37 % de l'ensemble du financement, occupant ainsi la première place parmi les sources. Il est clair de constater la place prépondérante de l'aide extérieure sur le financement des plans fédéraux de développement économique et social du Cameroun.

En ce qui concerne le financement des ports, il avait été prévu au cours de la troisième année du plan un montant égal à 347 millions pour les ports et voies navigables. Mais, finalement 426 millions avaient été investis, soit un taux de réalisation de 122,8 %. Les dépenses furent réparties de la manière suivante:

- port de Douala : 320 millions ;
- port de Kribi : 20 millions ;
- port de Victoria- Tiko : 86 millions¹⁷⁴.

Au courant de la quatrième année, d'autres fonds avaient aussi été consentis dans le développement des ports du Cameroun. Il s'agissait de près 365 millions de FCFA prévus pour ledit financement¹⁷⁵. Contrairement à la troisième année qui avait été marquée par une majoration des fonds prévus et l'usage total des fonds, la quatrième année se caractérisait par une sous-consommation des finances disponibles. Sur les 365 millions prévus, seuls 88 millions avaient été investis durant cette période, soit un taux de réalisation de 24,1 %. Les dépenses furent réparties entre les ports de Douala et le port de Kribi de la manière suivante : 73 millions pour le port de Douala et 15 millions pour le port de Kribi.

Au vu de ces différents fonds alloués aux ports du Cameroun, nous constatons que le port de Douala avait bénéficié de la presque totalité des finances. Sur les deux années consentis, l'ensemble des investissements réalisés s'élevaient à près de 514 millions, le port de Douala

¹⁷⁴Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, "Rapport sur l'exécution des trois premières années du IIe plan (1966-1969)", Yaoundé, 1971, p.38.

¹⁷⁵*Ibid.* p.38.

seul a reçu 393 millions de FCFA, soit 76,5 % de l'ensemble des fonds. Le port de Kribi quant à lui, s'en sort avec près de 35 millions, soit 6,8 % seulement. Cette situation a contribué à renforcer davantage la position du port de Douala.

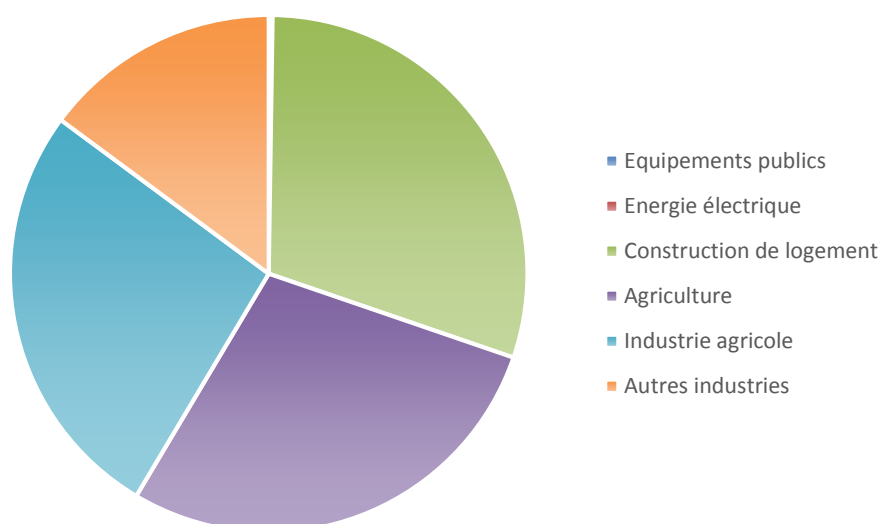
En ce qui concerne l'aide extérieure, dans le cadre des relations bilatérales entre la France et le Cameroun, la CCCE avait consenti des prêts dans plusieurs secteurs d'activités entre 1966 et 1969 : agriculture, industrie agricole, équipements publics, énergie électrique. Ces prêts avaient été répartis de la manière suivante :

Tableau 16: Prêts de la CCCE au Cameroun (1966-1969) en millions de FCFA

Projets	Financement en millions de FCFA	Pourcentage
Equipements publics	2,6	0,1
Energie électrique	1,6	0,09
Construction de logement	525	30
Agriculture	495	28,2
Industrie agricole	465	26,6
Autres industries	260	14,9
Total	1 749,2	100,0

Source : République unie du Cameroun, "6^e rapport du conseil national du crédit, 1972-1973-1974", Yaoundé, La Presse d'AGROCAM, juin 1977, p.60.

Graphique 11 : Prêts de la CCCE au Cameroun (1966-1969) en millions de FCFA



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau 16

Au regard de ce tableau, il en découle que sur la totalité des prêts consentis par la CCCE, les secteurs social (construction de logement), agricole et industriel ont bénéficié de fonds conséquents. La construction de logement avait reçu 525 millions de francs, soit 30 %, l'agriculture 495 millions, soit 28,2 % et l'industrie agricole 465 millions, soit 26,6 %. Dans les

multiples projets et réalisations, l'agriculture occupa une place primordiale, ainsi le "plan du paysan" au vu des prêts suivants avait bénéficié de près de 495 millions de la part de la CCCE. D'autres emprunts avaient aussi été contractés auprès de cet organe, notamment celui du 23 avril 1969 estimés à près de 8.860.000 de francs français¹⁷⁶. Sur le plan industriel, la CCCE a aussi contribué à la création de certaines sociétés de transformation des produits agricoles notamment la Société des Palmeraies de M'bongo et d'Eséka (SOPAME) devenue SOCAPALM¹⁷⁷. Pour la mise en place de la SOPAME, la CCCE avait concédé à l'État du Cameroun, un près de 8.860.000 FF, soit 443.000.000 FCFA au travers d'une convention signé le 14 juillet 1969¹⁷⁸.

À côté des plans fédéraux, le Cameroun connut aussi les plans unitaires. En effet, comme il a été mentionné plus haut, la segmentation que nous avons opérée au niveau des plans est fonction de l'évolution politique du pays. Ayant achevé la présentation des plans fédéraux, nous allons nous atteler à mettre en évidence les plans unitaires.

III- GÉNÉRALITES, OBJECTIFS ET FINANCEMENT DES PLANS UNITAIRES

De prime à bord, il est nécessaire de préciser que c'est le 20 mai 1972 que le Cameroun abandonna la fédération au profit de l'État unitaire. Techniquement à cette date le troisième plan était déjà dans sa phase initiale de réalisation. Malgré ce léger décalage, ce plan fait partie intégrante des plans unitaires. Avant de présenter les objectifs et le financement de ces plans (3^e, 4^e, 5^e et 6^e), nous allons faire part de quelques généralités à leur sujet.

A- Caractéristiques générales et structures d'élaboration des plans unitaires

Les généralités que nous entendons mettre en évidence ici, concernent les caractéristiques générales des plans, la méthodologie et leurs structures d'élaboration et donner une justification sur l'arrêt ou l'interruption des plans en général et du 6^e plan en particulier.

1- Caractéristiques générales

Le Cameroun devait faire un choix concernant l'orientation qu'il allait assigner à son développement économique et social. Jusque-là, son économie continuait à porter les empreintes de la colonisation, notamment influencée par le pacte colonial. Il fallait donc pour

¹⁷⁶J.O 69/143, Décret N°69/DF/143 du 23 avril 1969 autorisant le Ministre du Plan et du Développement à signer un accord de prêt de 8.800.000 de francs français avec la Caisse centrale de Coopération économique, ainsi que tous les documents s'y rapportant.

¹⁷⁷ A.MINEPAT, 3 E102, Cameroun/République Française : coopération de 1969. Convention N°3/CD/69/VI/0/2 du 14 juillet 1969.

¹⁷⁸ A.MINEPAT, 3E64, Ministère du Plan et l'Aménagement du territoire/ direction de la coopération économique et technique, Note de coopération avec la France, 8 juin 1992, p.3.

cela, procéder à une reconversion et une adaptation des structures. Après les hésitations inéluctables pour une décision de cette envergure, le Cameroun opta de réaliser son développement économique et social dans un système libéral planifié c'est-à-dire “ dans un système de liberté où l'entreprise privée mêle nationaux et étrangers ; un développement sur lequel l'État a le droit de regard, mais qu'il planifie...surtout à cette époque où les nationaux n'ont pas encore l'épargne suffisante pour y participer”¹⁷⁹. Pour ce faire, il fallut planifier ce développement.

Grâce à la planification, le Cameroun a voulu donner un cadre à sa politique générale de développement dans l'optique de motiver toutes les forces vives de la Nation à se mobiliser en faveur de ce développement. Cette planification recherchait à affirmer, symboliser et renforcer l'unité nationale¹⁸⁰. Le plan de développement était considéré, comme une œuvre collective dans laquelle chacun devait prendre conscience de cette unité. “ Le plan national de développement est le cadre dans lequel s'exerce l'effort conscient et concerté de mobilisation de toutes les ressources intérieures et extérieures”¹⁸¹.

Cette planification était démocratique, dans le sens où, elle était fondée sur une large consultation prenant en compte toutes les couches de la société, dans l'optique d'en faire ressortir les aspirations et de dégager les besoins, elle fut aussi régionalisée parce qu'elle tenait compte des problèmes spécifiques des différentes régions et reposait sur une double approche régionale et nationale. Il faut noter que, la régionalisation du plan ne signifiait pas régionalisme ou égalitarisme, “mais humanisation du développement en vue d'une croissance optimale de l'ensemble de l'économie”¹⁸².

Cette planification était indicative et concertée pour le secteur privé et impérative pour le secteur public¹⁸³. Son objectif final était l'élévation du niveau de vie des camerounais. Cette amélioration était perçue non seulement sous l'aspect quantitatif de l'accroissement du revenu

¹⁷⁹Ministère du plan et de l'aménagement du territoire, *III^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1971- 1976)*, Yaoundé, S/D, p. 39.

¹⁸⁰Le renforcement de l'unité nationale était une nécessité voire un impératif, dans la mesure où sous la colonisation, l'administration coloniale avait procédé au *divite ut imperaou* diviser pour mieux régner. Ainsi, le territoire était constitué de petits groupuscules repliés sur l'identité ethnique. Chacun jouissant d'une certaine autonomie vis-à-vis des autres ethnies. Au lendemain de l'indépendance, cette réalité était toujours d'actualité, or le Cameroun avait besoin de construire non seulement une Nation unie, mais aussi un État fort et développé. Pour ce faire, il fallait concilier toutes ces volontés éparses pour n'en faire qu'une seule ; afin de mener un combat/ front commun contre le sous-développement, au travers d'une implication de tous et de chacun dans la planification.

¹⁸¹Extrait de la Charte de l'Union nationale Camerounaise.

¹⁸²Ministère du plan et de l'aménagement du territoire, *III^e plan quinquennal*, p. 33.

¹⁸³Ministère de l'Économie et du Plan, *L'Essentiel sur le Ve plan quinquennal de développement économique, social et culturel (juillet 1981- Août 1986)*, Yaoundé, S/D, p. 37.

par habitant, mais aussi sous l'aspect qualitatif de la promotion et de l'épanouissement de la personne humaine.

Afin que la planification se réalisa dans de conditions optimales, il fallut réunir un certain nombre de conditions notamment la préservation d'un climat favorable au développement. Il fallait maintenir l'ordre dans le respect des libertés fondamentales ; renforcer l'unité nationale et la création d'une véritable patrie ; mettre sur pied une politique sociale qui accordait une égalité de chance à tous de satisfaire ses besoins fondamentaux. La réussite du plan devait aussi passer par la mise en place d'institutions spécialisées chargées de sa coordination afin que son déroulement se passe dans de meilleures conditions.

2- Structures d'élaboration des plans

Plusieurs institutions sont en charge de la planification. Il faut noter que c'est à partir du second plan que la planification du Cameroun fut confiée aux Camerounais, malgré l'assistance technique de la France. Au fil du temps et compte tenu de l'évolution politique du pays, ces structures connurent çà et là de légères modifications. Dans l'ensemble, à partir du troisième plan, la structure fondamentale de coordination des plans reste identique jusqu'au sixième plan. Ce qu'il convient aussi de souligner au sujet de ces structures c'est le fait qu'à partir de cet instant, ces dernières sont définies avec précision. Il existait trois principaux organes : les structures politiques, les structures administratives centrales et les structures administratives régionales.

- Les structures politiques

Le Président de la République fédérale¹⁸⁴ ou Unie du Cameroun, chef du gouvernement était chargé par la constitution de coordonner les affaires de la République. Il définissait les grandes lignes de la politique de planification et de développement économique et social¹⁸⁵. L'Assemblée nationale était chargée de discuter et de voter la loi portant approbation du plan quinquennal. Le parti national, l'Union nationale Camerounaise (UNC) sur le plan du développement économique, social et culturel, a un double plan à jouer. Il devait faire connaître les aspirations et réactions de la population afin d'orienter les décisions et mobiliser et encadrer la population afin d'assurer la réussite du plan.

¹⁸⁴ Il est important de rappeler qu'au moment de l'élaboration du troisième plan, le Cameroun était encore une fédération en 1971. Ce n'est que le 20 mai 1972 que le pays devint un État unitaire ou une République unie. Par conséquent, étant donné le fait que ce plan n'était qu'au début de sa réalisation et que l'Unification survint, il fut considéré comme tel. En outre, en tant qu'historienne nous ne faisons que rapporter la vérité historique et il n'est pas de notre devoir d'apporter une quelconque modification de quelque nature que ce soit.

¹⁸⁵ C'est à partir des 4^e et 5^e plans que le chef de l'État demandait d'abord l'avis du conseil économique et social du projet du plan avant que l'Assemblée nationale n'en discute et ne vote la loi.

- Les structures administratives centrales

Elles étaient sous la coordination du ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire¹⁸⁶ qui était chargé de la “ coordination générale des études et des procédures relatives à la préparation et au contrôle de son évolution, notamment sous l'angle de l'aménagement du territoire ”¹⁸⁷. Il était assisté de la direction de la planification, chargée de l'élaboration du plan de développement économique et social à moyen et long terme, du contrôle d'exécution du plan¹⁸⁸.

Pendant l'élaboration du plan, le ministère du Plan ou de l'Économie était aussi assisté d'organismes consultatifs appelés “commissions nationales de planification” dont la constitution était faite des représentants des services publics et parapublics ; ainsi que ceux des principales forces économiques et sociales du pays. Ils assistaient le ministre dans “l'analyse du bilan diagnostic, les propositions d'orientation, la définition des objectifs à atteindre, le choix des programmes prioritaires à exécuter et la définition des conditions de leur mise en œuvre”¹⁸⁹. Dans le cadre du III^e plan, ces commissions étaient au nombre de dix¹⁹⁰, douze sous le IV^e plan¹⁹¹ et au V^e plan, elles passèrent à quatorze par l'arrêté N°31/CAB/PM du 6 mars 1981¹⁹².

- Les structures administratives régionales ou provinciales

Il faut souligner qu'au moment de l'élaboration du troisième plan, le Cameroun comptait 6 régions¹⁹³, 39 départements et 129 arrondissements. Chacune des régions était sous l'autorité d'un inspecteur fédéral (région) au départ et d'un gouverneur (province) à partir du IV^e plan. Celui-ci était le représentant du gouvernement dans son unité de commandement. Dans le cadre du plan, il a pour mission de “veiller à la mise en œuvre du plan et des programmes de développement économique et social”¹⁹⁴. Il travaillait en étroite collaboration avec les préfets (départements) et les sous-préfets (arrondissements).

¹⁸⁶ À partir du 4^e plan, ce ministère deviendra ministère de l'économie et du plan, sa tâche ou son rôle est resté fondamentalement le même en dehors de sa dénomination qui fut modifiée.

¹⁸⁷ Ministère du plan et de l'aménagement du territoire, III^e *plan quinquennal*, p.34.

¹⁸⁸ Ministère de l'économie et du plan, *L'Essentiel sur le Ve plan quinquennal*, p.37.

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ Parmi ces dix commissions, il y en avait quatre horizontales (synthèse, économie et finances, aménagement du territoire, structures) et six sectorielles (enseignement, formation, emploi ; économie rurale ; industrie, énergie, mines et artisanat ; commerce et tourisme ; transport et télécommunications, urbanisme et habitat, bâtiments ; santé et affaires sociales).

¹⁹¹ Ministère de l'économie et du plan, IV^e *plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, S/D, p. 77.

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ C'est au travers d'un arrêté de 1983 que le Cameroun est passé de six à dix provinces. La dénomination de région en province a été modifiée bien avant, car sous le IV^e plan dont élaboration survint en 1976, on parlait déjà des provinces. Cf. Document sur le quatrième plan quinquennal.

¹⁹⁴ Ministère du plan et de l'aménagement du territoire, III^e *plan quinquennal...*, p.34.

Auprès de chaque région, fut créé un service économique régional qui avait pour mission de recueillir, de centraliser et de transmettre à l'inspecteur ou au gouverneur et au ministre en charge de la planification toutes les informations économiques de la région et de mettre à jour les fiches de contrôle d'exécution du plan ; d'organiser la régionalisation du plan de développement économique et social, en assurant le secrétariat des commissions régionales de développement¹⁹⁵.

Au niveau de chaque unité de commandement furent mis en place des organes consultatifs. À l'échelle régionale ou provinciale, fut créé un conseil régional ou comité provincial pour le développement. Il avait pour but de prendre connaissance de tous les problèmes qui entraveraient l'élaboration et la mise en exécution du plan. Il proposait les programmes d'action régionaux et déterminait l'ordre d'urgence des actions concrètes arrêtées et décidaient des moyens locaux à mettre en place. Il était présidé par l'inspecteur fédéral ou le gouverneur et se composait des députés, des préfets, les chefs de services techniques de la région¹⁹⁶, certains représentants des collectivités locales et de la vie économique et sociale de la région ou province. Ce conseil se réunissait en ordinaire, pendant l'élaboration du plan, il se transformait en commission régionale ou provinciale de planification¹⁹⁷.

Au niveau départemental, on assiste à la création du comité départemental dans l'optique d'assister le préfet dans la mise en œuvre du plan. Présidé par le préfet, il était constitué les chefs de services techniques locaux, des parlementaires, des maires, des personnalités privées. Il se réunissait une fois par semestre et examinait les méthodes et moyens à mettre en œuvre afin d'assurer la réussite du plan et l'état d'avancement des programmes, faisait le bilan de l'action d'animation rurale et donnait son avis sur les demandes de subventions des collectivités locales. Pour ces travaux de coordination, le préfet était assisté d'un agent " régional ou provincial du développement" qui était un agent technique du ministère du plan¹⁹⁸.

Au niveau de l'arrondissement, le comité d'action rurale fut créé auprès du sous-préfet. Il était présidé par ce dernier et était composé des représentants techniques locaux, des représentants des collectivités locales et des personnalités privées. Ce comité était chargé d'assister le sous-préfet dans la mise en œuvre des opérations de développement économique et social.

¹⁹⁵Ministère de l'Économie et du Plan, *IV^e plan quinquennal...*, p. 77.

¹⁹⁶Ces chefs de services étaient les représentants des différents ministères affectés dans les services déconcentrés ou les différentes localités.

¹⁹⁷Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, *III^e plan quinquennal...*, p.34.

¹⁹⁸*Ibid.*

La mise en place de tous ces organes au niveau régional, départemental et de l'arrondissement était l'expression véritable du désir gouvernemental d'impliquer tous les camerounais. La planification du Cameroun était un souci majeur devant constitué la priorité de la Nation toute entière. Chacun devait se sentir concerné et impliqué dans sa mise en application. Au-delà de toute cette mobilisation, quels étaient les objectifs des plans unitaires ?

B- Objectifs des plans unitaires

Il est aisé de constater que par rapport aux plans précédents, les plans unitaires se distinguaient de plus en plus par leur précision. En fait, le planificateur ne s'est pas limité ici à énoncer les objectifs de manière globale, mais les a spécifiés par secteur. Le secteur des transports, en général, et les ports, en particulier, étant le secteur de prédilection, dans le cadre de ces objectifs, nous allons davantage faire la présentation de leurs objectifs, ainsi que les objectifs généraux des plans. Il faut aussi noter que, tous les plans n'ont pas mis en évidence les objectifs du domaine portuaire (6^e plan), seuls les 3^e, 4^e et 5^e plans l'ont fait.

1- Les grandes orientations du 3^e plan (1971-1976)

Dans l'ensemble, l'une des préoccupations fondamentales que s'était donné le Cameroun depuis le premier plan était le doublement du revenu national par habitant en 20 ans (1960-1980) dans l'optique d'élever le niveau de vie des populations. Cette amélioration des conditions de vie ne devrait pas être seulement perçue sous l'angle quantitatif de l'accroissement du revenu par personne, mais aussi sous l'aspect qualitatif dans le sens de la promotion et de l'épanouissement de la personne humaine. L'homme étant au centre de toute activité humaine, il est par conséquent l'ultime finalité de toute planification. L'homme camerounais devait devenir le moteur de son propre progrès, matériel et spirituel¹⁹⁹.

Pour parvenir à la réalisation de cet objectif global, il fallait que le Produit intérieur brut (PIB) croisse au minimum de 8,6 %. L'augmentation rapide de la production intérieure²⁰⁰ était un objectif prioritaire. Toutefois, l'essentiel des investissements du III^e plan fut consacré à l'infrastructure et à l'équipement du territoire qui conditionnaient à la fois la productivité, l'équilibre et l'intégration de l'économie camerounaise. Une place importante fut également réservée au secteur rural et à l'industrialisation. Le III^e plan était donc le plan de la production et de la productivité²⁰¹. Dans l'optique d'atteindre ces objectifs, il fallait faire face à certaines entraves décelées dans tous les domaines, les services publics et privés, en suscitant un

¹⁹⁹Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, *III^e plan quinquennal...*, p. 40.

²⁰⁰L'augmentation rapide de la production intérieure était un impératif dans le sens où, elle était source de l'élévation des revenus et moyen d'une plus grande indépendance économique.

²⁰¹Ceci impliquait travail, efficacité, conscience professionnelle, choix rigoureux de projets d'investissements.

engouement pour le travail et surtout, une plus large participation des camerounais à l'investissement et la gestion des entreprises.

Dans le domaine des transports, les orientations du III^e plan prévoyaient de : réaliser l'axe Nord-sud et améliorer les liaisons régionales, interrégionale et internationale ; assurer l'entretien et l'amélioration des pistes de collecte et de désenclavement ; augmenter la capacité des débouchés portuaires ; développer le réseau de télécommunication par l'amélioration et le renforcement des infrastructures réalisées au cours du II^e plan²⁰².

S'agissant spécifiquement des ports de Douala et de Kribi, il était prévu à :

➤ **Douala-Bonabéri**

- approfondissement et maintien d'accès par dragage ce qui nécessite l'achat d'une drague de grande puissance ;

- achèvement des travaux en cours par l'installation des appontements destinés aux pétroliers et l'aménagement d'un terminal pour les containers ;

- construction d'un quai minéralier à Bonabéri ;

- aménagement et modernisation du parc à bois ;

- déplacement et aménagement du port de pêche ;

- entretien des quais, réaménagement des ateliers et docks, construction des magasins de stockage²⁰³.

➤ **Port de Kribi**

- Construction des ouvrages pour limiter l'ensablement de la passe ;

- extension et équipement du parc à bois.

Dans les ports de Victoria-Tiko et de Garoua, le plan prévoyait juste des aménagement et installations qui n'ont pas été spécifiés. Toutes ces opérations allaient être complétées par des mesures d'accompagnement devant booster l'activité portuaire à savoir : achèvement de la cité portuaire ; création d'une école fédérale de formation professionnelle ; création d'une compagnie nationale de navigation maritime ; développement de la sécurité de la navigation et du sauvetage maritime ; construction d'un port en eau profonde²⁰⁴.

²⁰²Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, *III^e plan quinquennal...*, p.296.

²⁰³*Ibid.*

²⁰⁴*Ibid.* p.298.

2- Les objectifs du 4^e plan (1976-1981)

Selon les directives édictées par le Président de la République au travers de la circulaire N°1/CAB/PRU du 7 janvier 1975²⁰⁵, il en découlait que le IV^e plan²⁰⁶ devait être démocratique (large participation de la masse) et favoriser la réalisation de l'unité nationale et du développement autocentré. Le plan devait s'orienter vers les priorités sectorielles suivantes :

Comme le plan précédent, le IV^e plan s'était une fois de plus consacré au développement rural²⁰⁷. Sur le plan agricole, le plan recherchait la création et l'extension des grandes plantations modernes et des complexes agro-industriels ; l'accélération du système de crédit de commercialisation et d'équipement dans le secteur agricole. Dans le domaine forestier, le plan visait à faire un inventaire exhaustif de la forêt nationale ; mettre en valeur, exploiter et régénérer les ressources forestières ; accroître la participation des camerounais dans les activités d'exploitation forestière.

Sur le plan pastoral, le plan prévoyait la mise en œuvre d'un véritable programme de développement de cette activité sur toute l'étendue nationale. Ce programme avait pour but de moderniser la pêche artisanale au travers de la motorisation des embarcations ; la relance et le développement de la pisciculture sur l'ensemble du territoire.

Sur le plan industriel, le plan avait mis sur pied un ensemble de mesures et d'actions phares s'articulant autour de : la promotion de l'énergie et en particulier de l'énergie hydroélectrique en grande quantité et à des tarifs adaptés à la demande ; le développement et l'intensification de la recherche minière (pétrole, gaz naturel, etc.) et l'exploitation des gisements découverts ; la promotion des exportations industrielles pour l'accroissement de la productivité des entreprises industrielles²⁰⁸.

Dans le domaine tertiaire, les objectifs étaient multiples cars, ce domaine couvrait plusieurs secteurs d'activité (commerce, culture, éducation, aménagement du territoire). Sur le plan commercial, il était question de mener une étude approfondie sur les principaux circuits commerciaux ; la mise en place d'un dispositif permanent d'observation des prix ; la création d'un Office commercial camerounais et d'un organisme chargé de la promotion du commerce extérieur²⁰⁹.

²⁰⁵Touna Mama, *L'économie camerounaise*, Yaoundé, AFREDIT, 2008, p.200.

²⁰⁶Contrairement aux plans précédents, le IV^e plan n'avait pas spécifiquement d'objectifs à long terme, hormis celui global du doublement du revenu national par habitant en 20 ans.

²⁰⁷Le développement rural couvre plusieurs secteurs d'activité, notamment l'agriculture, l'exploitation forestière, la pêche, l'élevage.

²⁰⁸Ministère de l'Économie et du Plan, *IV^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, S/D, p.100.

²⁰⁹Touna Mama, *L'économie...*, p. 202.

Sur le plan culturel, le plan visait le développement des moyens d'information écrite et parlée, l'étude et la réalisation d'un réseau de télévision ; la promotion des activités culturelles dans chaque province au travers de la création des musées, des bibliothèques et des maisons de la culture. Dans le domaine de l'éducation, ce plan prévoyait l'amélioration du rendement de l'enseignement primaire ; l'accroissement de l'efficacité de l'enseignement secondaire, la professionnalisation des formations dispensées au sein des Universités ; la déconcentration de l'Université de Yaoundé et le développement accéléré des disciplines scientifiques et techniques ²¹⁰.

En matière d'aménagement du territoire, ce plan recherchait la poursuite de la restructuration de l'espace national au travers du développement des infrastructures de base et de communication, dans l'optique de réduire les déséquilibres régionaux et le désenclavement de certaines régions. Au niveau sanitaire, ce plan avait pour but d'assurer une couverture sanitaire équilibrée sur l'étendue nationale ; accélérer le processus de formation du personnel médical et social ; à développer la recherche médicale et pharmaceutique.

Dans le secteur portuaire, il était prévu le début de la première phase d'extension du port de Douala. Les opérations retenues à ce sujet concernaient notamment : l'approfondissement du chenal d'entrée de 5 à 8 m ; l'aménagement en amont du port de commerce ; la construction en amont du futur port de pêche ; l'aménagement en aval du port de commerce actuel et en amont de la darse à bois d'un poste de conteneur. Au port de Kribi, le plan prévoyait l'achat ou l'acquisition d'outillage terrestre et flottant²¹¹.

Au regard de ces grandes orientations du 4^e plan, il est aisé de constater une fois de plus la place prépondérante qu'occupe le secteur agricole. Cette préférence s'opère au détriment des autres secteurs et spécifiquement du secteur industriel qui, à notre sens devait être privilégié. Selon les économistes, l'émergence d'un pays reste et demeure conditionné par son développement industriel qui en est le moteur.

3- Objectifs du 5^e plan (1981-1986)

En ce qui concerne, les grandes orientations générales, elles reposaient sur :

- La réalisation effective d'une autosuffisance alimentaire ;
- une redynamisation des structures de production dans les secteurs de l'agriculture, de la forêt, de l'élevage et de la pêche ;
- une intensification des efforts de recherche et d'exploitation de nos ressources naturelles ;

²¹⁰Il n'existait qu'une seule Université dans tout le Cameroun. C'était l'Université d'État de Yaoundé.

²¹¹Bulletin de l'Afrique noire, *L'économie camerounaise*, Paris, EDIAFRIC, 2eme édition, 1977, p. 69.

- une réorientation de l'industrialisation du pays par une politique de revalorisation prioritaire des matières premières d'origine locale et la promotion d'entreprises hautement compétitives²¹².

Dans le domaine du transport, en général, les actions prévues dans ce domaine visaient à assurer une meilleure liaison permanente entre les différentes régions du pays, entre le pays et l'extérieur, ainsi qu'une meilleure préservation des infrastructures existantes. Aussi, dans les transports maritimes et fluviaux, le V^e plan visait-il :

- à assurer la croissance du trafic maritime ;
- à consolider la maîtrise du Cameroun sur le transport maritime, en exploitant au maximum, les possibilités offertes par le code de conduite des conférences maritimes, sous la conduite de rentabilité de l'armement national ;
- à assurer la sécurité des eaux territoriales nationales²¹³.

Dans le domaine portuaire, les travaux d'extension du port de Douala se poursuivaient, par la création d'une zone UDEAC, la construction d'un terminal fruitier et d'un terminal minéralier ; il était prévu l'étude et la création d'un port en eau profonde au rocher du loup à Kribi²¹⁴.

4- 6^e plan (1986-1987)

Encore appelé "plan du renouveau"²¹⁵, il se caractérise par l'absence de son opérationnalisation, car il fut un plan "mort-né" dont l'arrêt survint au lendemain de son approbation. Naturellement ce plan était prévu pour 5 ans, mais du fait, il a été interrompu en 1987. Qu'à cela ne tienne, nous allons exposer les grandes lignes de ce que prévoyait ce dernier et par la suite donner brièvement la cause de son interruption.

Ce plan représentait la seconde phase opérationnelle des perspectives de développement prévues pour l'an 2000 et dont la première phase avait été définie pour 1980²¹⁶. Sa mise en œuvre s'était faite par le biais de la circulaire présidentielle du 24 août 1985, qui édictait les grandes lignes de ses orientations. Il était fondé sur les principes suivants :

²¹²Ministère de l'Économie et du Plan, *L'Essentiel sur le Ve plan quinquennal de développement économique, social et culturel (juillet 1981- août 1986)*, Yaoundé, S/D, p. 61.

²¹³*Ibid.*

²¹⁴*Ibid.*

²¹⁵ Ce concept renvoie à l'ère du régime Biya.

²¹⁶ Dans la première phase de perspectives de développement, il était prévu le doublement du revenu national par habitant en 20 ans (1960-1980). Les perspectives sont des projections sur le long terme.

- le libéralisme communautaire, comme moteur du progrès, encourageait “ l’initiative privée en assignant à l’État les rôles de régulation, orientation et mobilisation des efforts, et qui impose à l’ensemble du peuple camerounais un devoir de solidarité nationale”²¹⁷ ;
- le développement auto-entretenu dont l’ultime objectif était la satisfaction et l’amélioration des conditions de vie des populations grâce aux efforts concertés de tous ;
- la démocratisation et la justice sociale qui devaient faciliter et militer en faveur de l’épanouissement de chaque Camerounais ; sa contribution pour le développement de l’État et une possibilité de jouir de manière équitable des fruits de ce dur labeur ;
- l’intégration nationale, socle sur lequel devrait véritablement s’appuyer un développement équilibré entre les différentes régions, entre les zones rurales et urbaines et entre les secteurs d’activité, tout en prenant en compte les diversités culturelles²¹⁸.

C’est sur les bases de ces différents principes que les objectifs à long terme étaient conformes aux perspectives de développement pour l’an 2000. Les objectifs sectoriels et régionaux²¹⁹ avaient été élaborés selon les approches identiques à celles du 5^e plan.

Ce plan définissait cinq orientations principales : d’abord la délégation déconcentrée de l’action gouvernementale qui devait permettre aux organismes parapublics de manager l’ensemble des interventions dans une zone rurale donnée et aux structures déconcentrées (délégation d’agriculture, poste agricole, etc...) de suivre et de contrôler l’action gouvernementale.

Ensuite, l’impulsion de l’encadrement des producteurs. Elle traduisait la volonté d’allouer plus de ressources financières, techniques et matérielles aux producteurs des zones indépendantes aux sociétés de développement. Poursuivant dans la logique, on assiste à l’extension du secteur moderne de type agro-industriel. Cette orientation visait à rendre autonome l’action des sociétés de développement, puis à favoriser leur multiplication en vue d’accroître la production. Plus loin, on note la promotion d’exploitation de moyenne importance ; elle entendait entraîner la mutation de l’appareil de production paysanne à travers la mise en place des plantations de superficies importantes. Ceci à travers la législation moderne du foncier rural et le soutien des investissements. Enfin, il en résulte une insertion des jeunes

²¹⁷Touna Mama, *L’économie...*, p. 207.

²¹⁸*Ibid.*

²¹⁹Étant donné l’arrêt de ce plan, nous n’avons pas trouvé assez de documents qui exposaient de manière détaillée ces différents objectifs.

en milieu rural ; elle visait à rajeunir les exploitants et les exploitations dans l'espoir de moderniser l'agriculture paysanne²²⁰.

Le sixième plan quinquennal bien qu'ayant fixé des objectifs favorables à une agriculture digne de ce nom, a été un mort-né. Après deux années d'exécution, il a été abandonné suite aux graves difficultés financières que connaissait l'État camerounais, provoquées par la crise économique survenue en 1986/87²²¹ au Cameroun et le début de l'exécution des Programmes d'Ajustement structurel (PAS) imposés par le FMI et la Banque mondiale (BM).

Au cours de l'exécution du 6^{ème} plan quinquennal, la politique de développement commençait à montrer des signes de faiblesses, l'État se trouvait donc dans l'incapacité d'honorer ses engagements financiers. La situation va s'empirer avec l'arrivée de la crise économique de 1987 qui poussa l'État à abandonner les plans au profit des PAS²²² en 1988 sous l'impulsion de la Banque mondiale et du FMI²²³.

Le 20 juin 1987, à la tribune de l'Assemblée nationale, le Président de la République Paul Biya annonça la mise en place d'un plan de lutte contre la crise économique. Pour venir à bout de cette crise, il fallait une fois de plus se tourner vers l'extérieur, notamment tendre la main aux bailleurs de fonds internationaux. C'est ainsi que, le Fonds monétaire international (FMI) et la Banque mondiale intervinrent au Cameroun, au travers de la mise en application du Programme d'Ajustement structurel (PAS).

Selon ces institutions, cette mesure était une nécessité devant permettre de garantir la stabilité économique du pays. De ce fait, l'État devait se désengager de toutes les structures publiques ou parapubliques budgétivores et suivre par ailleurs les programmes²²⁴ proposés par les "institutions de Bretton Woods"²²⁵. Dès lors, qu'en était-il du financement de ces plans ?

²²⁰B. Atemkou, "Politiques agricoles au Cameroun et stratégies de développement des cultures de rente : cas du cacao-culture dans les villages pionniers de la région de Nkondjock", Mémoire de DIPES II Géographie, ENS de Yaoundé I, 2012-2013, p.43.

²²¹Plus d'un quart de siècle après les indépendances africaines, la production des matières premières agricoles connut un taux de baisse important qui secoua la situation macroéconomique du monde. La baisse brutale des cours mondiaux des matières premières agricole et du pétrole, ainsi que la chute des cours du Dollar vont occasionner des crises multiformes au Cameroun, notamment la crise cacaoyère.

²²²Dans le domaine médiatique, cette expression renvoie à une image très simpliste, celle d'un pays en difficultés financières devant accepter des conditions du FMI, afin de réduire son déficit extérieur et bénéficier à nouveau des prêts. Bien qu'elle ne soit pas erronée, cette image cache une réalité plus complexe; dans le sens où d'une part, le concept ajustement renvoie à deux types de mesures différentes : les unes permettent de diminuer la demande globale, les autres pour stimuler l'offre ; d'autre part, parce que plusieurs pays en développement (Indonésie, Malaisie, et même le Cameroun) ont engagé un programme d'ajustement préalable à un accord avec le FMI.

²²³Atemkou, "Politiques agricoles au Cameroun...", p.44.

²²⁴Face à une crise qui se manifestait au Cameroun par des contreperformances macroéconomiques, qui allaient à l'encontre du progrès social, le Cameroun opta pour un plan de redressement et de relance économiques.

²²⁵Atemkou, "Politiques agricoles au Cameroun...", p. 66.

C- Financement des plans unitaires

En matière de financement des différents plans, à partir du deuxième plan, les modalités de financement étaient clairement établies. Les sources de provenance avaient trois origines. Elles découlaient des fonds publics locaux, des financements publics externes ou aides extérieures ²²⁶(prêts et subventions) et des fonds privés.

1- Sources de financement du 3^e plan

Dans le cadre du 3^e plan, les sommes totales allouées s'élevaient à 280 milliards de FCFA. Les principales sources de financement étaient répertoriées en deux catégories : financement sur fonds propres et financement sur fonds extérieurs. La première catégorie était subdivisée en trois sous-groupes, à savoir État et communes, caisse de stabilisation et organismes publics/autofinancement. Le total de son apport se chiffrait à 144.540 millions, l'équivalent de 144,5 milliards, soit 51,6 %. La seconde catégorie regroupait : les subventions, les emprunts de l'État et le financement des organismes publics- emprunts extérieurs pour un montant global de 135.460 millions, équivalent à 135,4 milliards de FCFA, soit 48,4 %.

Il est réconfortant de constater que tout comme dans les 5^e et le 6^e plan, le principe de développement autocentré n'a pas été une simple vue de l'esprit, mais une pure réalité, car les fonds propres ont été supérieurs aux fonds extérieurs. Le Cameroun a une fois de plus réduit son endettement vis-à-vis de l'extérieur. Le 4^e plan s'est dérobé à ce principe du fait de l'énorme endettement consenti à cet effet (cf. financement 4^e plan). En ce qui concerne le financement sectoriel, il est présenté au travers de ce tableau :

Tableau 17: Financement sectoriel du III plan en millions de FCFA

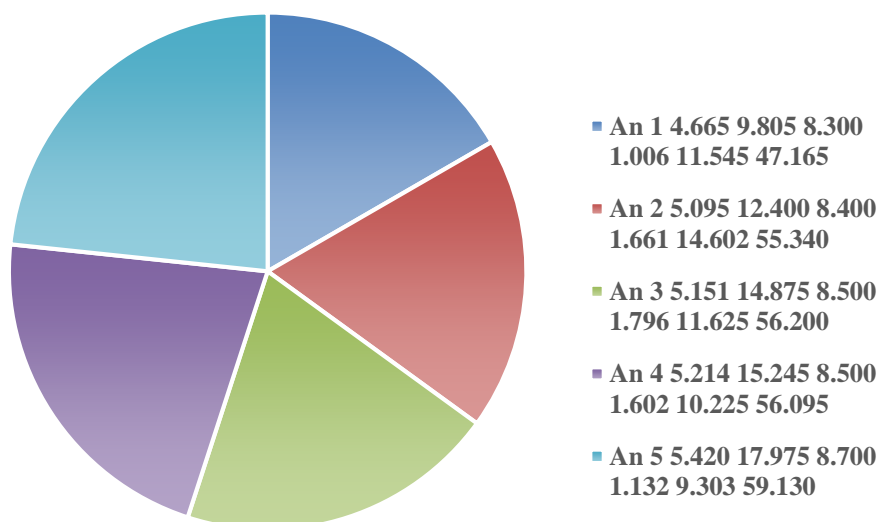
Secteurs	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	Total
Economie rurale	4.665	5.095	5.151	5.214	5.420	25.545
Secteur secondaire	9.805	12.400	14.875	15.245	17.975	70.900
Secteur tertiaire	8.300	8.400	8.500	8.500	8.700	42.400
Tourisme	1.006	1.661	1.796	1.602	1.132	7.200
Infrastructure	11.545	14.602	11.625	10.225	9.303	57.300
Autres ministères²²⁷	47.165	55.340	56.200	56.095	59.130	273.930
Études/rech.	500	550	600	650	700	3.000
Participation financière	420	500	600	700	850	3.050
Total des financements	48.085	56.390	57.400	57.443	60.632	280.000

²²⁶Les aides extérieures étaient à la fois multilatérales et bilatérales. Elles étaient des aides publiques dans le sens où elles découlaient des fonds concédés par les pouvoirs publics des États donateurs et non des particuliers. Elles étaient multilatérales ou internationales car elles provenaient des multiples "États amis" du Cameroun ; bilatérale, car résultaient de la coopération entre de la France qui ont toujours entretenu une étroite collaboration.

²²⁷La modalité autres ministères renvoie aux autres administrations n'ayant fait l'objet d'une évocation dans ce tableau. Celle-ci englobe, en général, le social/culturel (éducation, santé, jeunesse et sports, information) l'urbanisme-habitat et les équipements administratifs. C'est donc normal que l'ensemble des fonds alloués à ces secteurs soient aussi énormes.

Source : Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, III^e *plan quinquennal*, p.453

Graphique 12 : Financement sectoriel du III plan en millions de FCFA



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau 17

Au niveau de la répartition sectorielle des fonds, il faut mentionner que hormis la modalité “autres ministères” qui est une résultante de la compilation de plusieurs administrations et dont le financement est énorme ; c’est le secteur secondaire, constitué des industries, des mines et de l’énergie qui a bénéficié du plus grand financement évalué à hauteur de 70.900 millions/70,9 milliards de FCFA.

Le secteur infrastructurel occupe la seconde place avec un investissement estimé à près de 57 milliards. La presque totalité des fonds ayant été allouée au secteur routier et ponts qui s’évaluait à 25 milliards, suivi du secteur ferroviaire 15 milliards, les ports et le secteur des télécommunications venaient en troisième position avec respectivement chacun un montant égal à 6,5 milliards de FCFA.

2- Financement du 4^e plan

Ses principales sources de financement découlaient des ressources locales, des financements publics externes et des fonds privés. L’ensemble des fonds disponibles pour ce plan s’évaluait à 725, 232 milliards de FCFA. Le taux dévolu à chaque source était respectivement de 21,2 %, 51,8 % et 27,0 %. L’importance de l’endettement extérieur notoire (51,8%) était liée aux massifs programmes d’investissements publics retenus et dont le montant

fut estimé à près de 140 milliards²²⁸. Sur le plan sectoriel, le plan prenait en compte six secteurs globaux.

Tableau 18: Financement du IV^e plan par secteur d'activités en millions de FCFA

Secteurs	Montant en millions de FCFA	Pourcentage
Secteur productif	349.739	48,23
Infrastructure économique	245.948	33,91
Secteur social	55.782	7,69
Services	48.202	6,65
Équipements administratifs	21.661	2,97
Etudes et recherches	4.000	0,55
Total	725.232	100

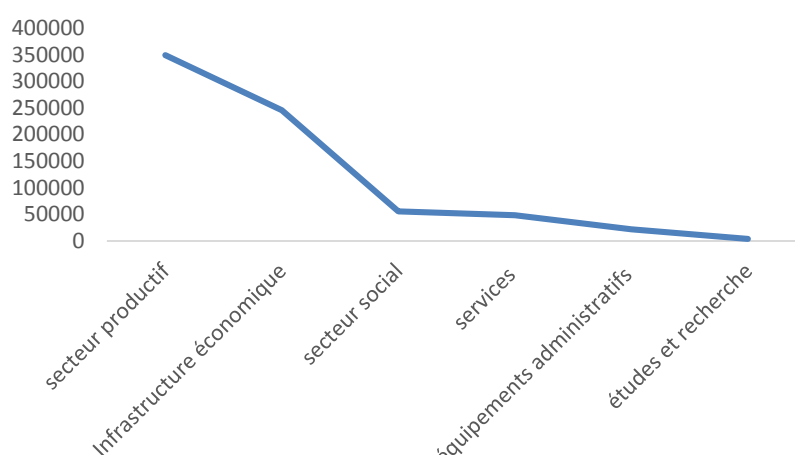
Source : Ministère de l'économie et du plan IV^e *plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, S/D, p.236.

En ce qui concerne le financement sectoriel, il ressort au vu de ce tableau que le secteur productif se taille une fois de plus la part du lion avec un montant égal à 349,7 milliards de FCFA, soit 48,23 %. Cela se justifie par le fait que le gouvernement avait fait du secteur primaire et de l'agriculture, son cheval de bataille, car il (secteur) occupait plus de 80 % de sa population. Après le secteur productif, le plan mit aussi l'accent sur les infrastructures de communication qui revêtent aussi une importance décisive, parallèlement au secteur productif car, toute la production devait être évacuée dans des conditions optimales.

Dans le domaine portuaire, l'essentiel du financement avait été concédé au port de Douala, dans le but de réaliser la première phase de ses travaux d'extension et de modernisation. La somme impartie s'évaluait à près de 25 milliards FCFA. Les principaux donateurs furent l'Agence canadienne de Développement (ACD) 7 milliards, la BIRD près de 6 milliards, 2,4 milliards FCFA de la part de la BADEA, 2,28 milliards pour la Banque africaine de Développement (BAD), 1,8 milliard du KFW (Allemagne), 1,1 milliard de FCFA du Fonds européen pour le Développement (FED), 0,75 milliard de la CCCE (France) et 0,75 milliard de FCFA pour le Fonds d'Aide à la Coopération (FAC/ France)²²⁹.

²²⁸Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p. 217.

²²⁹Bulletin de l'Afrique Noire, *L'économie camerounaise*, Paris, EDIAFRIC, 2^e édition, 1977, p. 60.

Graphique 13: Financement sectoriel du IV^e plan

Source : courbe réalisée à partir des données du ministère de l'Économie et du Plan.

3- Ressources du 5^e plan

Dans le cadre du financement du 5^e plan, six secteurs phares avaient été ciblés. Parmi lesquels : la production rurale, le secteur secondaire, le secteur tertiaire, les infrastructures de communication, l'enseignement-santé-culture et l'urbanisme-équipement-recherche. Pour une meilleure répartition, ces divers secteurs étaient subdivisés en sous-secteur. La production rurale englobait par exemple l'agriculture, l'élevage, la pêche, etc. Ainsi, l'ensemble des fonds disponibles pour le financement de ce plan s'élevaient à 2.300 milliards de FCFA²³⁰. Cette répartition sectorielle est exposée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 19: Financement du V^e plan par secteurs

Secteurs d'activité	Montant (en milliards FCFA, FF, \$)			
	FCFA	FF	\$	%
I- Production rurale	545,5	11,0	2,20	23,7
II- Secteur secondaire	377,2	7,6	1,52	16,4
III- Secteur tertiaire	176,6	3,5	0,70	7,7
IV- Infrastructure de communication	486,4	9,8	1,96	21,1
V- Enseignement-Santé- culture	363,4	7,0	1,40	15,8
VI- Urbanisme- équipement recherche	351,9	7,1	1,42	15,8
Total	2.300	46,0	9,20	100,0

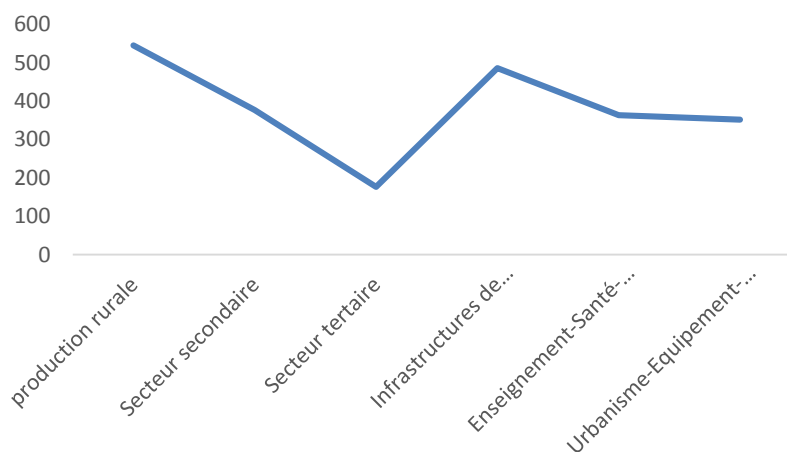
Source : Ministère de l'Économie et du Plan, *L'Essentiel sur le V^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel (juillet 1981- août 1986)*, Yaoundé, S/D, p.80.

Selon ces statistiques, il en découle que la plus grande partie des financements a été alloué à la production rurale avec notamment près de 545,5 milliards de FCFA, soit 23,7 %. Dans cet ensemble, l'agriculture récolte près de 434,7 milliards de FCFA, au travers de ce

²³⁰Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p.214.

financement, il est fort aisé de constater la place de choix qu'elle occupait dans la planification camerounaise. Le secteur des infrastructures de communication venait en deuxième position avec un montant de près de 486,4 milliards de FCFA, soit 21,1 %. Sur les 486,4 milliards concédés aux infrastructures, seulement 27,6 milliards de FCFA ont été affectés au domaine portuaire.

Graphique 14: Financement sectoriel du Ve plan



Source : graphique élaboré à partir des données du ministère de l'Économie et du Plan.

En ce qui concerne les sources de financement, elles étaient de trois ordres : le financement local, le financement public externe et les fonds privés. Pour ce qui était du financement local, il résultait de l'épargne budgétaire, des emprunts publics locaux et autres financements publics. Il est fort appréciable de constater l'effort que manifesta le gouvernement dans son désir de mettre en application, l'un de ses principes phares, à savoir celui du développement autocentré. Pour la première fois, le financement local était largement supérieur aux autres avec un taux de 43,5 % contre 16,5 % et 40%, respectivement pour le financement public externe et le financement privé²³¹.

Le financement public externe quant à lui, était constitué non seulement des prêts (acquis, à contracter) et des subventions ou dons concédés en fonction de la nature du projet à réaliser. Si le projet était rentable (construction d'un chemin de fer, d'une usine, port, etc.), les fonds étaient attribués sous forme de prêts. Si le projet n'était pas économiquement rentable (œuvre à caractère sociale en général), le financement était donné sous forme de subventions²³².

²³¹Ministère de l'Économie et du Plan, *L'Essentiel sur le Ve plan...*, p. 80.

²³²Bulletin de l'Afrique noire, *L'économie camerounaise...*, p. 60.

Quant aux fonds privés, ils faisaient référence aux divers apports internes que les particuliers ou les opérateurs économiques étrangers et locaux accordaient pour le financement des plans. Cette action rentrait en droite ligne des dispositions définies par le gouvernement en ce qui concerne la contribution des opérateurs économiques étrangers dans le développement des pays d'accueil et de celles des hommes d'affaires nationaux dans leur participation au développement de leur Nation²³³.

Tableau 20 : Financement du V^e plan par sources (en milliards de FCFA)

Source de provenance	Montant (Montant (en milliards FCFA, FF, \$))			
	FCFA	FF	\$	%
A- 1- Financement local	1.000,0	20,0	4,00	43,5
Epargne budgétaire	456,0	9,1	1,82	19,8
Autres publics locaux	394,0	7,9	1,58	17,2
Emprunts publics locaux	150,0	3,0	0,60	6,5
A-2- Financement public externe	380,0	7,6	1,52	16,5
Emprunts acquis	107,0	2,1	0,52	4,7
Emprunts à contracter	223,0	4,5	0,90	9,7
Subventions	50,0	1,0	0,20	2,1
A- Total financement public	1.380,0	27,6	5,52	60,0
B- Financement privé	920,0	18,4	3,68	40,0
Total A + B	2.300,0	46,0	9,20	100,0

Source : Ministère de l'Économie et du Plan, *L'Essentiel sur le V^e plan...*, p.81.

4- Sources de financement du 6^e plan

Malgré son interruption subite, ce plan représentait le plus gros financement comparé aux autres plans. Il était estimé à près de 4.148 milliards de FCFA²³⁴.

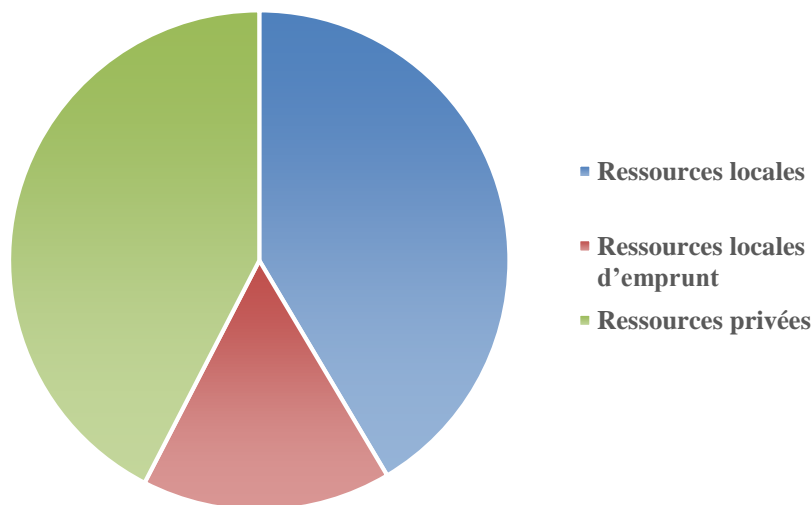
Tableau 21 : Financement du VI^e plan par source en milliards de FCFA

Source de provenance	Montant (en milliards FCFA)	Pourcentage
Ressources locales	1742,2	42
Ressources locales d'emprunt	677,8	16,3
Ressources privées	1782,7	42,9
Total	4.148	100,0

Source : Touna Mama, *L'économie ...*, p.214.

²³³Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p. 215.

²³⁴*Ibid.* p.214.

Graphique 15 : Répartition du financement du VI^e plan par source en milliards de FCFA

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°21

Aux vues de ces données statistiques, il ressort concernant le financement public local, c'est-à-dire les ressources publiques camerounaises qu'elles ont œuvré dans la concrétisation d'un des principes fondamentaux de la politique économique, notamment le développement autocentré. Ce principe militait en faveur de la mise d'un accent particulier sur un financement endogène des investissements ou des plans et de la nécessité pour l'État de pouvoir d'abord compter sur ses propres moyens. Pour ce faire, il est fort aisé de constater que ces financements étaient de 42 % presque similaires à ceux des fonds privés (42,9%).

Pour ce qui est des ressources privées, elles ont connu une nette augmentation par rapport au V^e plan. Ainsi, elles sont passées de 40 % à 42,9 % au VI^e plan. Ce fait entre en conformité avec (l'autre principe fondamental des plans, à savoir) le libéralisme planifié, puis communautaire orientaient l'action économique par la promotion de l'initiative privée, sous le regard régalien de l'État. Les ressources extérieures quant à elles, ont été amoindries dans le sens où la mise en application du développement autocentré impliquait nécessairement une réduction du taux d'endettement qui se chiffrait à 16,3 %.

En définitive, il en ressort que de 1947 à 1991, le Cameroun adopta deux types de plans. Le premier type de plan fut implémenté par l'administration coloniale française à partir de 1947 au travers du Fonds d'Investissement économique et social (FIDES) créé à cet effet en 1946. Durant ladite période (1947-1959), deux plans FIDES furent élaborés et les principaux objectifs qui orientaient cette planification étaient conformes au pacte colonial. Il est question de mettre l'accent sur le développement infrastructurel pour le 1^{er} plan et d'accroître la production pour le 2^e plan. Les trois principales sources de financement étaient constituées de l'aide (prêts) de

la France sur fonds publics, des ressources publiques locales et des financements privés (entreprises installées dans les colonies). De 1960 à 1987, six autres plans furent élaborés par le jeune État camerounais. Cette planification était non seulement indicative, mais aussi active et démocratique, car le développement devait être participatif et un devoir individuel pour chaque citoyen. Ce fut une véritable planification du développement dans le sens où, elle était à la fois régionale et nationale. Les objectifs qui étaient à la fois sectoriels et régionaux, prenaient en compte tous les secteurs d'activité. Alors, un point d'honneur fut mis sur le développement rural, infrastructurel et industriel (4^e plan). Les principales sources de financement sont restées similaires à celles de la période coloniale, mais du fait de la mise en application du principe du développement autocentré, l'on observa de part et d'autre la réduction de l'endettement et une plus grande participation dans le financement local. Il n'y a aucune dignité à tout recevoir de l'autre, étant donné que le développement autocentré signifiait avant tout développement du peuple par le peuple.

**CHAPITRE IV : APPRÉCIATION DES RÉSULTATS DE LA
PLANIFICATION DANS LE DOMAINE PORTUAIRE**

L'évaluation des plans que nous nous proposons d'effectuer ici trouve sa justification dans la mesure où, généralement entre les prévisions et les réalisations, il existe toujours un gap¹. Dans cette optique, une étude critique reste toujours une nécessité absolue. En outre, ce travail fait ressortir deux types de planification : une coloniale et post coloniale. Loin de faire une étude comparative, il est plutôt indispensable, d'élaborer une analyse critique, permettant de faire ressortir la portée de ces différentes planifications sur le Cameroun, en général, et sur les ports de Douala et Kribi, en particulier, au niveau infrastructurel et commercial.

I- ANALYSES GÉNÉRALES DES DIFFÉRENTS PLANS

Il est question dans cette sous partie de faire une analyse générale des plans FIDES, des plans fédéraux et unitaires. Cet exercice est très nécessaire parce qu'il nous permet de faire une évaluation critique du gap existant entre projets ou objectifs émis et le taux de leur réalisation ou leurs résultats.

A- Évaluation des plans FIDES

Les points de vue au sujet des plans FIDES restent très divergents. La tâche est d'autant plus ardue, du fait que leur élaboration remontait à l'époque coloniale. Selon Daniel Etounga Manguéle, "les plans de mise en valeur visant à créer un pôle de développement ont été un total échec, certainement en partie à cause de la grande crise économique face à laquelle le secteur privé (les compagnies commerciales) renâclait à respecter leur engagement concernant le développement local..."². Philippe Hugon et Nicolas Atangana abordent dans le même sens, tous deux pensent que les investissements réalisés n'ont pas été bénéfiques aux Africains, mais ont plutôt servi les intérêts de la France. À ce sujet, Philippe Hugon estimait qu'"à certains égards, l'action du FIDES a joué la carte de la non rentabilité. Les réalisations somptuaires ont pris le pas sur les petites initiatives privées : les grands travaux d'équipement ont remplacé des opérations de moindre envergure qui auraient intéressé plus le paysan"³.

C'est dans le même ordre d'idée que Nicolas Atangana stipulait qu'entre la théorie (objectifs) et la réalisation de modernisation prévue "l'objectif ne fut pas atteint ... les crédits FIDES consacrés aux infrastructures, aux dépenses de production et de commercialisation tout comme ceux affectés aux équipements collectifs... ont pu d'un plan à l'autre, promouvoir les économies d'outre-mer"⁴.

¹Mot anglais ayant pris diverses acceptations dans le langage économique courant. On parle par exemple de gap technologique. Il peut se traduire par : un écart, un fossé.

²D. Etounga Manguéle, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985, p.104.

³ P. Hugon, *Analyse du sous-développement en Afrique noire : l'exemple du Cameroun*, Paris, PUF, p.19.

⁴ N. Atangana, *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Éditions CLÉ, 1978, p. 22.

Pour l'économiste camerounais Touna Mama, "les objectifs que s'étaient fixés les plans FIDES...avaient été globalement atteint"⁵. Que ce soit dans l'un des camps ou dans l'autre, les plans FIDES restent un fait marquant de l'histoire qu'aucune subjectivité ou ressentiment ne peut effacer. Feindre d'ignorer leurs réalisations serait occulter un pan important de l'histoire, que l'historien se doit de restituer avec objectivité. À tort ou à raison les plans FIDES ont participé à la modernisation et à l'amélioration des territoires africains.

Sous la tutelle, on assista à la réalisation d'une infrastructure portuaire et routière de grande capacité. En 1947, la ville de Douala au Cameroun Oriental par exemple, connut un développement urbain considérable avec une population estimée à près de 100.000 habitants⁶. En ce qui concerne l'économie globale, c'est à partir de 1946/1947 que les bases de la nouvelle économie furent posées grâce à la relance de la production et du commerce et l'élaboration des plans. En 1947, le mouvement commercial stimulé par la hausse des cours mondiaux, le rétablissement d'un fret maritime suffisant et la demande croissante sur le marché mondial, s'accéléra de façon spectaculaire puisque exportations et importations dépassèrent en valeur et en tonnage les maximas atteints durant l'entre-deux guerres⁷. L'essor ainsi amorcé se maintint jusqu'en 1948 et les années suivantes.

En 1949, la politique économique, porta des fruits : comparée à l'année 1947, les importations s'accrurent de 146 % et la caisse de compensation créée en 1948, destinée à maintenir les prix des marchandises importées fut supprimée. Les exportations n'enregistraient qu'une progression de 21% ce qui aggravait le déficit de la balance commerciale apparu en 1948⁸.

Ce mouvement s'accroît en 1950, on note à cette date une reprise et une valorisation des exportations qui eurent pour cause la liberté rendue à tous les produits exportés et leur alignement sur les cours mondiaux. Au cours de cette période, le commerce extérieur avait doublé par rapport aux meilleures années d'avant-guerre : de 223.000 tonnes (moyenne 1936-1937-1938), il passait à 450.000 tonnes. Le trafic ferroviaire accusait un accroissement de l'ordre de 70 %, dix fois plus de véhicules lourds et de trafic aérien avait quintuplé. L'économie connaissait une relance.

Entre 1952 et 1953, année d'achèvement du premier plan FIDES, les importations augmentèrent de façon spectaculaire, alors qu'une fois de plus les exportations subirent un léger

⁵Touna Mama, *L'économie...*, p. 220.

⁶Douala faisait partie de l'une des rares villes coloniales ayant acquis un tel effectif et son développement était étroitement lié à son port.

⁷R. Gouellain, *Douala : ville et histoire*, Paris, Institut d'ethnologie, Musée de l'Homme, 1975, p. 272.

⁸*Ibid.*

recul. La période de redressement due à l'investissement public s'est matérialisée par une énorme consommation des biens importés, rendue possible au travers de l'augmentation globale et individuelle du pouvoir d'achat. Le nouveau défi était de "produire plus et mieux". 1952, marqua aussi un changement notoire dans les structures commerciales de distribution : près de 8 % des maisons de commerce réalisèrent 90% des exportations⁹.

En 1953, l'économie du territoire amorça une nouvelle phase, grâce à l'élaboration du second plan FIDES axé sur la production. Déjà à partir de la fin de 1952, ce fait devint perceptible à travers l'existence d'importants stocks de produits importés qui présageait une baisse des importations. En quantité, elles régressèrent de près de 29 % et en valeur près de 23 %. Les exportations par contre, ne fléchirent pas, mais amorcèrent une évolution progressive moyenne d'environ 7 % en volume année par année¹⁰. Ce fait est compréhensible étant donné que l'accent était mis sur la production massive des biens agricoles. Il était par conséquent impératif de veiller à leur écoulement et à leur amélioration année après année.

Il faut souligner qu'en 1953, près de 50 % des importations étaient assurées par les sociétés françaises, 30 % par les compagnies étrangères et 20 % par les Camerounais. En 1954, année de fin de l'organisation de l'économie de traite avec des maisons de commerce diversifiées ou polyvalentes, l'on assista à la spécialisation des nouvelles, tant en matière d'exportation et d'importation que pour la distribution¹¹.

En 1954, le volume des importations augmenta légèrement atteignant ainsi 317.000 tonnes, il en était de même pour l'année 1955 où il totalisa 339.000 tonnes. La croissance restait faible en ce qui concernait les exportations : 276.000 tonnes en 1954 et 313.000 tonnes en 1955. Le Cameroun entra dans une phase de stabilisation ou de lente progression des importations et des exportations¹².

Le paysan qui était habitué à vendre son cacao à un taux relativement élevé, oscillant entre 160 et 180 FCFA en 1954/ Kg, fut résigné à vendre ce même cacao au prix de 40 voire 35 FCFA/Kg. Cette chute drastique des cours eut un impact considérable sur l'ensemble des exportations, dans l'économie et par ricochet sur le niveau de vie¹³ des producteurs

⁹Gouellain, *Douala...*, p. 274.

¹⁰*Ibid.*

¹¹*Ibid.*

¹²*Ibid.*

¹³Il est défini par la quantité de biens et de services mis à la disposition des consommateurs. Il est fonction des revenus qui permettent d'obtenir un certain nombre d'objets, à un certain prix, et d'accéder à un certain niveau (quantitatif) de consommation. Mais le niveau des revenus n'est pas le seul en cause. Il faut aussi prendre en compte l'utilisation des biens et services collectifs que la Nation met à la disposition de chaque individu ou groupe d'individus.

Camerounais. Les conséquences désastreuses qui résultèrent se serait aggravées, si une caisse de stabilisation n'avait pas été mise en place à cet effet. La situation ne s'améliora pas de suite.

Il fallut attendre l'année 1958, pour voir les cours reprendre et atteindre à l'exception de l'année 1954, un des plus hauts taux enregistrés depuis la fin de la guerre¹⁴. Cette progression était aussi valable pour les deux autres produits (café et banane). En 1958, les exportations en valeur passaient de 15.000 millions de FCFA en 1957 à 25.220 millions de FCFA en 1958 pour atteindre 26.766 millions en 1959. Les importations quant à elles, augmentèrent très lentement en valeur : en 1957, 18.149 millions de FCFA ; 1958¹⁵, 23.392 millions de FCFA ; 1959, 20.153 millions de FCFA. Pour la première fois depuis 1947, la balance commerciale était excédentaire¹⁶.

Pour ce qui est de l'évolution sectorielle de l'économie camerounaise sous les plans FIDES, il faut mentionner qu'au plan infrastructurel :

Tous les grands axes routiers et leurs ouvrages avaient été rénovés et adaptés à des conditions d'utilisation satisfaisantes. Certains axes avaient été aménagés (axes secondaires) et de nouvelles pistes avaient été ouvertes. Près de 26.868 kilomètres de routes et pistes de collecte avaient ainsi été construits ; tandis que le parc automobile était passé de 5.000 véhicules à 28.000 en janvier 1960¹⁷.

Dans le domaine portuaire, sur les 12 postes à quai prévus au début des plans FIDES, seuls 7 postes à quai furent réalisés à Douala, ce dans l'optique de faire face à l'accroissement considérable du trafic maritime qui avait atteint 868.000 tonnes en 1958. En outre, l'utilisation des ports de Kribi et de Garoua avait porté à 930.000 tonnes de trafic portuaire annuel du pays.

De nombreuses autres réalisations avaient été effectuées dans le domaine ferroviaire, de la télécommunication, de la santé, de l'éducation¹⁸ et dans le développement rural. Vue l'importance qu'occupait ce dernier secteur, nous allons un peu nous attarder là-dessus. Etant donné que l'agriculture représentait la base de cette économie coloniale, les investissements tant publics que privés s'y sont concentrés. Un accent particulier avait été mis sur les produits d'exportation ou industriels¹⁹, au détriment de la production traditionnelle axée sur la culture

¹⁴Gouellain, *Douala...*, p. 276.

¹⁵Il est nécessaire de préciser qu'en 1958 entrain en service l'ALUCAM, première usine importante du territoire. Sa mise en service permit de booster les exportations qui atteignirent dès lors le cap de 400.000 tonnes au cours de ladite année.

¹⁶Touna Mama, *L'économie...*, p. 222.

¹⁷Gouellain, *Douala...*, p. 277.

¹⁸Pendant la colonisation, le secteur de l'enseignement ne s'était juste attelé qu'à la création des écoles primaires et secondaires de l'enseignement technique, commercial et général. Aucune réalisation n'a été enregistrée au niveau de l'enseignement supérieur durant cette période. Ce n'est qu'à partir des plans post coloniaux, notamment à partir du 2^e plan, que l'enseignement supérieur sera pris en compte.

¹⁹L'accent était mis sur ces produits dans la mesure où ils furent indispensables et représentaient la base des matières premières pour le ravitaillement des industries européennes.

des produits vivriers destinée au marché intérieur. Les principaux produits industriels étaient le cacao, le café, la banane, l'hévéa, plus d'autres produits²⁰.

Dès le premier plan (1947-1953), l'administration coloniale prit l'option d'augmenter la production cacaoyère dans l'optique d'améliorer les rendements. À titre d'exemple, le FIDES a financé dès 1947, la création et l'équipement des centres de recherches agronomiques à l'instar de celui de Nkolbisson, ainsi que des stations expérimentales. " Pour le seul cacao, le FIDES va consacrer au Cameroun entre 1953 et 1961, des investissements totaux d'un montant égal à 997,4 millions de francs CFA, soit 14,6% de ses interventions en milieu rural"²¹.

Dans l'ensemble, selon Nicolas Atangana, durant la période étudiée, la croissance des territoires sous tutelle française d'Afrique Tropicale connut une progression de près de 8,7% en moyenne en dix ans (1947-1957), contre 4,6 % pour les colonies britanniques de la même sphère géographique²². Cette progression s'est matérialisée par une expansion des produits d'exportation, destinés au commerce extérieur. Ainsi, en terme de volume, le bois passa de 192.000 tonnes en 1946 à près de 1.379.000 de tonnes en 1958 ; le cacao de 70.000 tonnes en 1946 à 107.000 tonnes en 1958 ; les arachides de 213.000 tonnes en 1946 à près de 601.000 tonnes en 1958 ; le coton 27.000 tonnes en 1946 à 48.000 tonnes en 1958 ; l'huiles 37.000 tonnes en 1956 à 119.000 tonnes en 1958²³. Toutes ces données permettent à suffisance de faire ressortir une fois de plus cette croissance et surtout de mettre en exergue le rôle déterminant que joua l'agriculture dans l'économie coloniale. Dès lors, quelle appréciation générale pouvons-nous faire à l'égard des plans fédéraux et unitaires ?

B- Analyse des plans fédéraux et des plans unitaires

Tout comme dans la section précédente, il est question ici de faire une évaluation critique et objective de ces deux plans. Il s'agit de faire une analyse comparative entre objectifs et réalisations dans les différents secteurs d'activités, tout en faisant ressortir prioritairement le comportement de certains agrégats²⁴, surtout le Produit Intérieur Brut (PIB)²⁵ qui selon les économistes, est un élément déterminant dans la jauge de la croissance économique d'un pays.

²⁰Touna Mama, *L'économie...*, p.221.

²¹Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.104.

²²Atangana, *Problématique du développement...*, p.22.

²³*Ibid.*

²⁴Ce sont des valeurs globales nécessaires à la comptabilité nationale, c'est - à- dire des ensembles caractéristiques mesurant les activités d'une Nation sur une période donnée. Ainsi, en est-t-il du Produit national Brut, du Produit Intérieur Brut, du revenu national, de l'épargne ou de l'investissement global etc. Ils permettent de mesurer l'activité économique dans le temps, par comparaison de périodes et dans l'espace, de pays à pays ; ceci à condition que les termes utilisés recouvrent sensiblement les mêmes choses, ce qui n'est pas toujours le cas ; ainsi, le terme production n'a pas le même sens dans les différents systèmes de comptabilité nationale du monde.

²⁵ Il est la somme de la production marchande et non marchande des unités résidentes, moins les consommations intermédiaires de ces unités. Autrement dit, le P.I.B est égal à la somme des valeurs ajoutées. De manière

1- Plans fédéraux

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il est nécessaire de faire un arrêt sur deux notions fondamentales : croissance économique et développement économique. Ces deux expressions prêtent à confusion et pourtant chacune d'elle renvoie à une réalité bien distincte de l'autre. La croissance n'implique pas nécessairement le développement. Autrement dit, l'on peut observer la croissance de certains agrégats économiques, sans qu'il n'y ait développement, mais il n'y a pas de développement économique sans croissance économique.

La croissance économique peut être appréhendée comme une augmentation des quantités économiques caractéristiques en macro-économie²⁶. Elle renvoie donc en quelque sorte au développement vu sous son angle comptable.

En définitive, la croissance économique est l'amélioration quantitative des valeurs macro-économique ou des agrégats. Le développement économique, quant à lui est une notion englobante qui implique ou renferme celle de la croissance économique. Le développement est à la fois, la transformation quantitative et qualitative des grandeurs économiques. Il suppose non seulement la croissance des quantités globales ou agrégats, mais aussi et surtout une modification ou une transformation fondamentale des structures de cette économie²⁷.

Ayant ainsi donné un contenu spécifique et propre à chaque concept, il est dès à présent question d'aborder notre évaluation des plans fédéraux. D'une part, cette évaluation se fera sous un angle macroéconomique avec l'analyse ou la présentation de l'évolution du PIB, du Revenu et du commerce extérieur. D'autre part, elle se fait sous un angle sectoriel.

L'analyse des agrégats nous a permis à évaluer la croissance économique du Cameroun durant le 1^{er} et le 2^e plan. Généralement, pour mesurer la croissance économique d'un pays on se sert d'un agrégat macroéconomique²⁸ de la comptabilité nationale. Il s'agit du Produit national brut (PNB)²⁹, donc son calcul pose un certain nombre de problèmes, surtout statistique,

simplifiée, c'est l'ensemble des biens produits à l'intérieur d'un pays tant par les nationaux que par les étrangers, moins les différentes consommations. Ce qui renvoie à la valeur ajoutée. La production marchande renvoie aux biens et services effectivement vendus sur les marchés à un certain prix. La production non marchande concerne les biens et les services qui satisfont les besoins des consommateurs hors marché (donc non vendus) ou qui sont vendus à un prix inférieur au coût réel ; c'est le cas par exemple, de la plupart des services rendus par les administrations.

²⁶C. Zarka, J. Freyssinet, *Le concept du sous-développement*, Paris, Mouton, 1966, p.114.

²⁷C. Furtado, *Théorie du développement économique*, Paris, PUF, 1976, p. 112.

²⁸Macro-économie est l'étude de l'ensemble des phénomènes économiques au niveau d'un pays ; ce n'est pas la simple addition des comportements individuels : le changement d'échelle implique aussi un changement de nature et l'apparition de relations nouvelles, conduisant à l'élaboration de nouveaux concepts que sont les agrégats. La micro-économie est l'étude des décisions et des comportements des unités économiques (entreprise et ménage).

²⁹Il représente l'ensemble des productions marchandes et non marchandes des "nationaux", c'est-à-dire y compris la production des unités nationales à l'étranger et retranchée celle des unités étrangères résidentes. Sont considérés comme résidents, les agents économiques dont l'activité s'effectue depuis un an au moins sur le territoire concerné.

à cause de l'évaluation des résidents et des non-résidents, on utilise couramment le PIB pour jauger le niveau d'activité économique d'un pays.

Cela dit, l'évolution de l'économie camerounaise à travers sa production intérieure brute s'est opérée en deux étapes distinctes entre 1962/1963 et 1979/1980. La première phase s'étendait de 1962/1963 à 1968/1969 et la seconde de 1969/1970 à 1979/1980³⁰. Dans le cadre des plans fédéraux, nous n'allons-nous appesantir que sur la première phase.

Au cours de la première phase qui coïncidait avec les plans fédéraux, l'économie camerounaise a connu une évolution moyenne de l'ordre de 11 % grâce à la stabilité de l'économie internationale basée sur une expansion soutenue et une inflation relativement faible³¹. Cette période se subdivisait aussi en deux phases, correspondant aux deux premiers plans de développement économique et social du Cameroun.

Pendant le premier plan (1960/1961-1965/1966), cette économie camerounaise n'a pas été sensible, à cause de l'insuffisance des moyens de financement et de l'insécurité qui régnait encore dans certaines localités du pays, instabilité qui ralentissait. Par conséquent la production du secteur agricole qui occupait presque l'ensemble de la population³². Durant ce premier plan, le Cameroun devait d'abord remédier à l'épineux problème infrastructurel qui était presque inexistant. Les fonds disponibles ne permettaient pas au pays de contrôler sa croissance. Plus de 68 % des fonds provenaient de l'extérieur.

Tableau 22: Évolution du Produit intérieur brut de 1961 à 1971 en milliards de FCFA

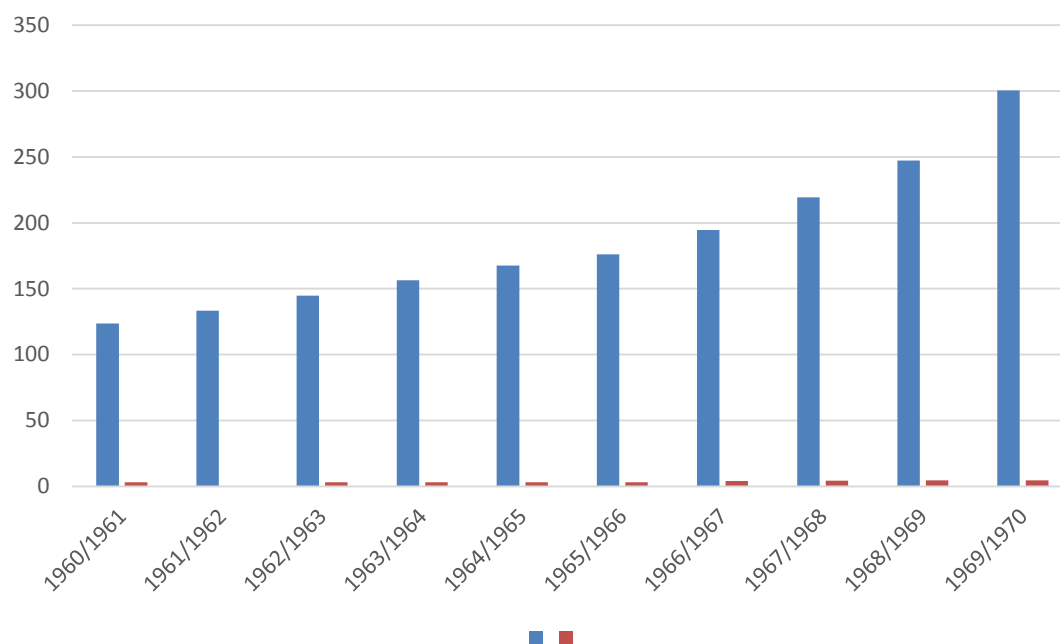
Années	PIB (en milliards de FCFA)	Taux d'inflation en %
1960/1961	123,5	3
1961/1962	133,4	-
1962/1963	144,7	3
1963/1964	156,5	3
1964/1965	167,7	3
1965/1966	176,0	3
1966/1967	194,5	4
1967/1968	219,4	4,4
1968/1969	247,3	4,5
1969/1970	300,4	4,5
1970/1971	321,3	4,5

Source : Ministère de l'Économie et du Plan, synthèse sur le bilan et les perspectives du développement industriel du Cameroun, Yaoundé, p.13.

³⁰A. M. Mboudou, "Le financement du développement au Cameroun", Thèse de 3^e cycle en Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1981-1982, p.286.

³¹Ministère de l'économie et du plan : "Rapport de synthèse sur les perspectives de développement à l'an 2000", juin 1980, p.239.

³² Mboudou, "Le financement du développement...", p. 286.

Graphique 16 : Évolution du Produit intérieur brut de 1961 à 1971 en milliards de FCFA

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°22

Ce n'est que durant le second plan quinquennal (1966-1971) que la croissance devint sensible. Le Produit intérieur brut enregistra un taux de croissance annuel moyen deux fois plus élevé que celui du premier plan. De 144,7 milliards de FCFA en 1962/63, le PIB est passé à 247,3 milliards en 1968/69, soit un accroissement d'environ 97,5 milliards en six ans. Ceci correspond à un taux de croissance de l'ordre de 67,9 % pour l'ensemble de la période et de 9,3 % par an en moyenne. C'est ainsi qu'il atteint 321,3 milliards de FCFA en 1970/1971 contre 176 milliards en 1965/1966, soit un taux nominal égal à près de 16,5 % l'an³³.

La croissance perceptible au cours de cette période était liée au retour à la stabilité naguère perdue dans les régions troubles, conjuguée avec une conjoncture économique internationale favorable³⁴. Ces résultats favorables étaient aussi dus aux cours appréciables des produits de base sur les marchés mondiaux et à la réalisation d'investissements importants par les entreprises entre 1964/1965 et 1967/1968³⁵. Au cours de ces trois années, les investissements des entreprises ont augmenté de 21,6 % par an en moyenne. Mais, en 1968/69, on constata une stagnation des investissements de 17 milliards. La croissance annuelle du PIB

³³Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, " Rapport sur l'exécution des trois premières années du II^e plan 1966-1967/1967-1968/1968-1969", mai 1971, p.118.

³⁴Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, " Rapport sur l'exécution des trois premières années...", p.286.

³⁵*Ibid.*118.

pendant ce plan fut de 11,8 %, contre 5,8 % prévu. La part de production³⁶ Intérieure brute totale était passée de 76,5 % en 1965/1966 à 80,2 % en 1968/1969³⁷. Au vu de toute cette croissance observée au second plan, le revenu moyen par habitant est passé de 26.819 FCFA en 1964/65 à 37.723 FCFA en 1970/71, soit une croissance annuelle de 5,8 % de francs courants et de 2,3 % de francs constants³⁸.

Quant au Revenu, c'est un terme générique recouvrant plusieurs acceptations. Il peut être la contrepartie d'une participation actuelle ou ancienne à la production (salaire, retraite) ou la rémunération d'un placement d'un capital. Cela peut être une rémunération indirecte de type social (revenu de transfert). Une dépense non effectuée peut aussi être considéré comme un revenu d'un type particulier, mais réel. Le revenu peut être utilisé à la consommation ou à l'épargne. C'est un agrégat dont on sert aussi dans la comptabilité nationale³⁹, dans l'optique de faire une évaluation de l'économie nationale.

Dans le cadre du deuxième plan, la masse salariale qui était de 46,1 milliards en 1964/65 est passée à 64 milliards en 1968/69, soit une croissance annuelle de 8,5 %. Cette hausse découlait beaucoup plus du nombre des salariés que d'une augmentation des salaires nominaux. Il faut préciser que, sur l'ensemble de ces salaires, les salaires versés par les entreprises étaient à un taux plus élevé que ceux découlant des administrations, soit respectivement les taux équivalant à + 9,6 % par an et + 7,3 % par an⁴⁰.

En ce qui concerne le commerce extérieur, il est considéré comme l'un des équilibres fondamentaux de l'économie du pays et comme un indicateur qui permet de suivre l'évolution des divers secteurs de l'activité économique. De manière générale, le commerce extérieur d'un pays s'évalue au travers de la balance commerciale⁴¹.

Durant la période étudiée et spécifiquement de 1964/65 à 1968/69, la balance commerciale du Cameroun n'a pas connu de déficit trop marqué et le taux de couverture des

³⁶La production concerne toute activité marchande ou non marchande réputée productive de valeur. Elle englobe la fabrication des biens et les prestations de services. L'opération de production met en œuvre un certain nombre de facteurs dits de production. Ce sont le travail, le capital et les ressources du sol et du sous-sol (terre).

³⁷Touna Mama, *L'économie ...*, p. 232.

³⁸*Ibid.*

³⁹Elle est l'outil macroéconomique par excellence, l'instrument indispensable de connaissance et de régulation de l'économie pour tous les agents économiques (et l'État en tout premier lieu). Regroupant les informations en données statistiques globales (agrégats), elle permet d'élaborer des modèles prévisionnels, de faire des comparaisons avec les autres pays, de rendre cohérentes les démarches des différents acteurs du système, en établissant des liaisons entre eux ; de voir enfin, l'évolution dans le temps des grands secteurs de l'économie nationale.

⁴⁰Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, " Rapport sur l'exécution...", p.122.

⁴¹Elle fait le décompte des transactions visibles, c'est - à-dire des biens exportés et importés ; ceci à partir des statistiques de douane (les marchandises en transit n'étant pas comptabilisées).

importations⁴² par les exportations⁴³ n'était jamais descendu en dessous de 94,4 %, taux observé pour l'année 1967/68 pendant laquelle, le déficit du commerce extérieur avait atteint près de 2,7 milliards de FCFA⁴⁴.

Tableau 23 : Évolution du commerce extérieur de 1964/65 à 1968/69 en millions de FCFA

Années	1964/1965	1965/1966	1966/1967	1967/1968	1968/1969
Exportations	36.798	37.547	38.471	45.056	53.223
Importations	37.163	37.566	37.680	47.738	49.016
Solde	- 365	- 19	+ 791	- 2.682	+ 4.207
Taux de couverture	99,2 %	99,9 %	102,3 %	94,4 %	108,6 %

Source : Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, " Rapport sur l'exécution des trois premières années du II^e plan 1966-1967/1967-1968/1968-1969", mai 1971, p.118.

De ce tableau, il ressort que les exportations ont connu une évolution, certes lente, mais progressive de 1964/65 à 1966/67. À partir de 1967/68, la croissance fut accentuée passant de 45.056 millions de FCFA à 53.223 millions de FCFA, soit un taux de couverture égal à 108,6 %. Dans l'ensemble, les exportations n'ont augmenté que de 1,5 % par an. Cet accroissement annuel a atteint 17,6 % de 1966/1967 à 1968/69. Pour l'ensemble de la période étudiée, l'augmentation moyenne annuelle des exportations a été de 9,6 % en valeur.

Les importations quant à elles, connurent une évolution presque similaire à celle des exportations notamment une évolution lente et progressive durant toute la période. De 1964/65 à 1966/67, les importations n'ont augmenté que de 0,3 % par an. Cet accroissement avait atteint 14 % par an de 1966/67 à 1968/69 pour l'ensemble de la période. L'augmentation moyenne des importations ayant été de 7,2 % en valeur. Alors que les prix des produits importés augmentèrent d'environ 6,5 % par an.

Cette quasi-stagnation de nos importations constitua un sujet de préoccupation quant au développement économique du pays, car elle dénotait un effort insuffisant d'équipement. "En effet, une saine politique de croissance passe nécessairement par un développement vigoureux des exportations pour permettre un accroissement des achats à l'étranger de bien d'équipement"⁴⁵.

⁴²Elles ont pour but de faire entrer sur le territoire d'un pays les biens dont il est dépourvu, qu'il ne produit pas en assez grande quantité ou encore qui sont moins chers que sur son propre territoire. Elles peuvent être rendues nécessaires par le fait d'une demande intérieure en forte expansion ("état de surchauffe") ou être la conséquence d'accords particuliers (ouverture des frontières dans une zone économique. C.E.E (U.E) par exemple, etc.).

⁴³Vente des produits d'un pays (biens et services) hors de ses frontières (du préfixe latin ex=hors de). L'exportation peut être vue comme un simple moyen pour écouler une surproduction. On peut aussi la concevoir comme une des façons de régler la facture des importations(les exportations font rentrer les devises). C'est enfin la manifestation du dynamisme des entreprises qui pratiquent la conquête des marchés extérieurs.

⁴⁴Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, " Rapport sur l'exécution...", p. 117.

⁴⁵Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire, " Rapport sur l'exécution...", p. 126.

Les informations sur le premier plan restent bien limitées et presque inexistantes. L'économiste Touna Mama pense que ce plan s'est soldé par un échec. Il continue en précisant les différentes défaillances qui peuvent justifier ce fait :

- d'abord, ce plan prévoyait un taux de croissance démographique de 1,1 %, alors que l'on a assisté à un accroissement de plus de 2 % de la population ;
- ensuite ce plan ne pouvait pas prévoir la réunification survenue en 1961, entre les deux États fédérés ;
- troisièmement, ce plan n'a pas bénéficié d'un réel suivi du fait de l'absence d'une vraie assistance technique ;
- enfin, ses objectifs ont parfois manqué de réalisme⁴⁶.

Pour trancher ce fait, l'économiste conclut en disant que “ conçu par une société d'études qui a eu très peu de temps pour le confectionner, le premier plan doit être considéré comme un galop d'essai sans succès ”⁴⁷. Ayant achevé avec les généralités, nous allons dès à présent mettre en exergue quelques secteurs d'activités concernant le deuxième plan. Contrairement au premier plan, le second plan a été une réussite. À cet effet, le taux de réalisation des objectifs a été de 82 %, puisque sur un montant de 165.176 millions ou 165, 176 milliards de FCFA prévus, 129,229milliards ont servi à la réalisation du plan⁴⁸. Les réalisations globales du II^e plan sont répertoriées dans le tableau suivant :

Tableau 24 : Prévisions et réalisations générales du II^e plan en millions de FCFA

Secteurs	Prévisions (en millions de FCFA)	Réalisations (en millions de FCFA)	Taux de réalisation en %
Études générales	2.283	1.521	66,6
Production rurale	26.750	16.650	69,7
Production industrielle et minière	39.414	45.626	155,8
Commerce et tourisme	3.666	3.146	85,8
Infrastructure	40.769	33.939	83,2
Transports automobiles	16.180	1.426	8,8
Enseignement/formation	9.319	8.866	95,1
Santé publique	3.950	2.522	63,9
Urbanisme et habitat	11.578	8.479	73,2
Équipement administratif	3.500	7.978	227,9

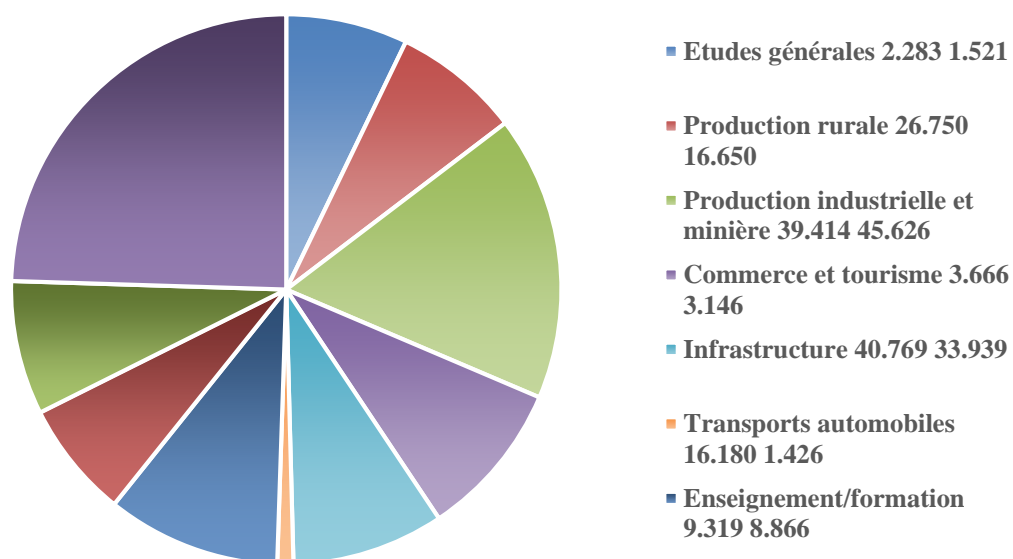
Source : MINEPLAN, 1974, repris par Touna Mama, *L'économie...*, p.225.

⁴⁶Touna Mama, *L'économie...*, p. 224.

⁴⁷*Ibid.*

⁴⁸ Il faut noter que ce taux ne tenait même pas compte des investissements non prévus, mais qui se sont avérés indispensables pour l'expansion de la production et des services, des charges de la dette intérieure recensées dans le budget de fonctionnement, de la nouvelle orientation de l'emplois des fonds du trésor public décidée par l'État au cours de l'exécution du plan.

Graphique 17 : Répartition des prévisions et réalisations générales du II^e plan en millions de FCFA



Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°24

À l'exception du secteur des transports automobiles qui a connu un faible taux de réalisation de l'ordre de 8,8 %, tous les autres secteurs connurent un taux de réalisation de près de 60 %. Le secteur éducatif a enregistré un taux de réalisation de 95,13 %, alors que les secteurs de la production industrielle et minière ; l'équipement administratif ont dépassé la barre de 100 %, soit respectivement 155,8 % et 227,9 %.

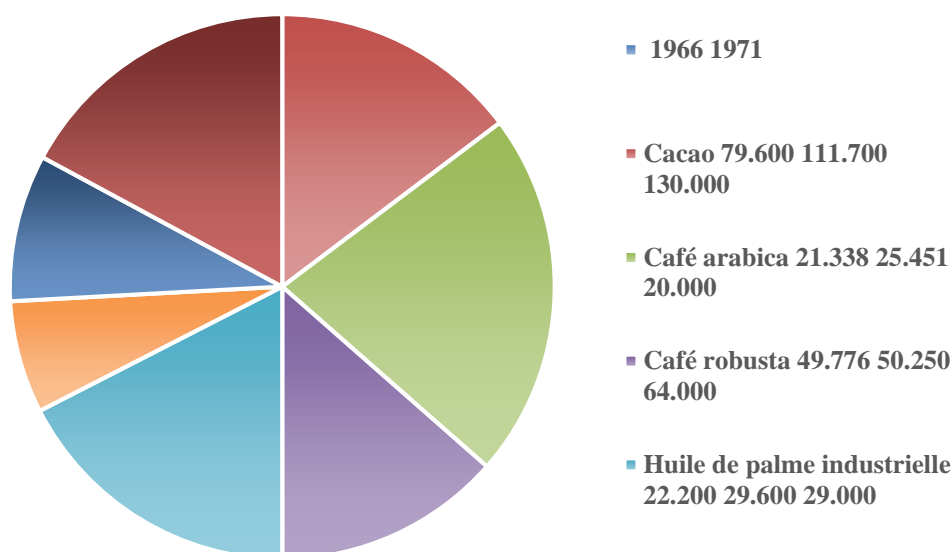
Au niveau de la production rurale⁴⁹ et spécifiquement dans le domaine agricole, le plan pris beaucoup plus en compte les produits industriels au détriment des produits vivriers (manioc, plantain, igname, etc.). Les objectifs ont été atteints pour le café arabica (127,2%), pour l'huile de palme (102 %) et pour la viande (100 %).

Tableau 25: Prévisions et réalisations agricoles du II^e plan

Produits	Production (tonnes)		Objectifs du II ^e plan	Réalisation en %
	1966	1971		
Cacao	79.600	111.700	130.000	86
Café arabica	21.338	25.451	20.000	127
Café robusta	49.776	50.250	64.000	79
Huile de palme industrielle	22.200	29.600	29.000	102
Banane d'exportation	64.000	51.000	130.000	39
Coton-graine	55.800	38.390	75.000	51
Viande (bovin, ovins, porcins, etc.)	53.600	70.000	70.000	100

Source : Touna Mama, *L'économie...*, p.227.

⁴⁹Le secteur de la production rurale est englobant. Il fait référence à l'agriculture, à la pêche, à l'élevage, etc.

Graphique 18 : Prévisions et réalisations agricoles du II^e plan

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau N°25

En outre, les projets de zone de développement⁵⁰ à vocation diverse avaient été lancés durant ce second plan. Il s'agit notamment de l'opération Guider, du projet Nord-Est Bénoué, de l'aménagement de la plaine de Ndop, de l'opération Yabassi- Bafang (SODENKAM) et des Zapi-Est⁵¹.

Dans le secteur touristique, les objectifs du plan avaient été largement atteints, les investissements réalisés s'étant élevés à 2.073,3 millions FCFA, soit 103 % des prévisions. Hormis la modernisation de certaines infrastructures déjà existantes, les réalisations les plus significatives comprenaient la construction de l'hôtel Mont- Febe palace de Yaoundé, l'hôtel la Benoué à Garoua, la Résidence Joss et l'hôtel la Falaise à Douala, les Hôtels le Président et le Continental à Bafoussam, le skyline hôtel à Bamenda, la construction des Boucaros à Waza et de la maison du tourisme à Garoua, ainsi que l'aménagement des sites touristiques de Kribi et de Victoria (Limbé)⁵².

Sur le plan éducatif, les objectifs du plan avaient été largement atteints. En effet, on prévoyait la scolarisation de 795.000 enfants, mais il y'en avait eu 935.548, faisant ainsi passer le taux moyen de scolarisation de 70 % contre 40 % observé sous les plans FIDES. Dans

⁵⁰Dans l'optique de stimuler le développement de certaines régions du Cameroun, l'État eut l'idée de mettre sur pied certaines localités qui devaient servir de pôles de développement ou de zones d'attraction devant booster les autres régions.

⁵¹Les ZAPI étaient les Zones d'Action prioritaires intégrées. Ces zones ont été mises en place par le gouvernement (dans le secteur agricole) dans le but d'assurer la formation des paysans, la diffusion des techniques modernes de production, le développement du crédit agricole, la commercialisation des produits... D'une manière générale, elles couvraient l'ensemble des actions d'accroissement des revenus et d'amélioration de la qualité de la vie à la campagne.

⁵²Touna Mama, *L'économie...*, p. 228.

l'Enseignement supérieur, le II^e plan fut celui qui réalisa ou posa les bases de toutes les infrastructures existantes aujourd'hui : l'Université du Cameroun devenu Université de Yaoundé I, l'École supérieure internationale de Journalisme de Yaoundé (ESIJY)⁵³, l'École supérieure de Polytechnique, l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE)⁵⁴, le Centre universitaire des Sciences de la Santé (CUSS)⁵⁵.

2- Plans unitaires (1971-1986)

Notre évaluation des plans unitaires s'est fait selon le model adopté pour le cas des plans fédéraux, notamment l'évaluation sous un angle macroéconomique de l'évolution du PIB, du Revenu national et du commerce extérieur, d'une part, et une analyse sectorielle, d'autre part. Dans nos analyses concernant la période étudiée, nous allons faire une évaluation générale allant de 1971 à 1986 (3^e, 4^e et 5^e plans), nous ne pouvons faire une évaluation du sixième plan, car il fut interrompu en 1987 par la mise en application des PAS.

S'agissant de l'évolution du PIB camerounais, il faut préciser que durant la période étudiée ledit agrégat accusa une importante baisse. Il n'évolua que de 3,6 %, soit environ 7% de moins par rapport à la période fédérale⁵⁶. Cette baisse du taux de croissance de l'économie camerounaise était fonction de la conjoncture mondiale caractérisée par une récession quasi générale de l'économie internationale. Elle pouvait aussi se justifier par la dépréciation⁵⁷ du franc par rapport aux autres monnaies.

Entre 1968/69 et 1977/78, le cours du franc s'était déprécié de la façon suivante : 82,2 % par rapport au Deutschemark, 55,1% par rapport au Yen, 123,8 % par rapport au franc suisse et 45,7% par rapport au franc belge⁵⁸. Ces fluctuations du franc eurent par conséquent une incidence sur la dette extérieure du Cameroun qui, relativement faible jusqu'en 1975/76, soit 5 milliards doubla pour atteindre 10 milliards en 1977/78. Selon les prévisions, elle devait atteindre 18 milliards en 1979/1980⁵⁹, soit un taux d'accroissement moyen de 90 %. Ceci augurait une lourdeur future de la dette extérieure du Cameroun qui pouvait impacter sur son futur, notamment en matière de lutte contre le sous-développement.

⁵³Devenue aujourd'hui l'École supérieure des Sciences et Techniques de l'Information et de la Communication (ESSTIC).

⁵⁴Devenue École supérieure des Sciences économiques et Commerciales (ESSEC)

⁵⁵Devenue Faculté de médecine et des sciences biomédicales.

⁵⁶Direction de la planification : "rapport de synthèse sur les perspectives de développement à l'an 2000", p.240.

⁵⁷C'est la perte de valeur (en termes monétaires). Cela peut concerner soit l'élément d'actif d'un patrimoine, soit une unité monétaire (dans ce cas précis, ne pas confondre avec la dévaluation qui est un acte volontaire de baisse de la valeur d'une monnaie ; la dépréciation est un phénomène que l'on constate. La dépréciation peut résulter de l'inflation.

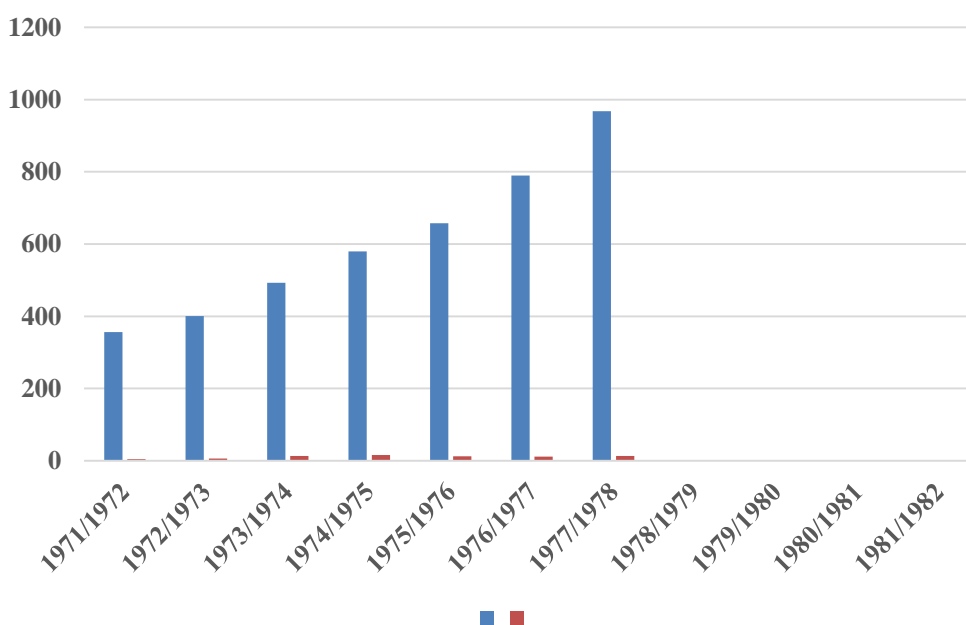
⁵⁸A. M. Mboudou, "Le financement du développement au Cameroun", Thèse de 3^e cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1981-1982, p. 287.

⁵⁹Direction de la planification : "rapport de synthèse sur les perspectives ...", p. 242.

Tableau 26: Évolution du Produit Intérieur Brut de 1971 à 1982 en milliards de FCFA

Années	PIB (en milliards de FCFA)
1971/1972	355,9
1972/1973	400,5
1973/1974	492,6
1974/1975	579,9
1975/1976	657,3
1976/1977	789,9
1977/1978	968,1
1978/1979	1.146,0
1979/1980	1.410,2
1980/1981	1.796,4
1981/1982	2.172,8

Source : Ministère de l'Économie et du Plan, synthèse sur le bilan et les perspectives du développement industriel du Cameroun, Yaoundé, p. 13 et la direction de la statistique et de la comptabilité nationale, Annuaire statistique du Cameroun, Yaoundé, 1983, p.403.

Graphique 19 : Évolution du Produit intérieur brut de 1971 à 1982 en milliards de FCFA

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau 26

Au regard de ce tableau, il découle que le PIB camerounais durant la période étudiée a connu une évolution sereine, harmonieuse et constante. Année par année, l'on observe une progression. Parti de 355,9 milliards de FCFA en 1971/1972, il atteint 2.172 milliards en 1981/1982. Au début du 3^e plan, le PIB qui était de 355,9 milliards va presque doubler pour atteindre 657,3 milliards de FCFA à l'issue de cette projection en 1971. À partir du 4^e plan, il connut une progression et s'évaluait à 789,9 milliards, pour se chiffrer à près de 1.794,4 milliards de FCFA au terme de ce plan.

Au cours du cinquième plan, le PIB avait dans l'ensemble connu une augmentation annuelle de 7,46 %. Il est passé de 1.796,4 milliards de FCFA en 1980/1981 à 2.172,8 milliards en 1981/1982. L'évolution de la structure du PIB laissait transparaître un poids de plus en plus important du secteur secondaire dont la contribution est passée de 19 % en 1978/1979 à 34,6% en 1983/1984, au détriment du secteur primaire (22%) et tertiaire (30%).

Il est aussi important de dire que, dans l'optique de jauger la croissance d'une économie, l'on se sert aussi du PIB par habitant en tenant compte du taux de croissance démographique. Dès le premier plan, cet indicateur fut l'objectif majeur que le gouvernement camerounais s'était fixé pour le long terme (20 ans). Ce dernier fut atteint. Ainsi le PIB par tête avait évolué de 22.670 FCFA en 1960/1961 à près de 41.800 FCFA en 1979/1980⁶⁰.

Nous pouvons conclure que la finalité majeure à long terme que s'était assignée les planificateurs camerounais, surtout le doublement du revenu en 20 ans (1960-1980) avait été globalement atteint⁶¹. Cependant, l'atteinte de cet objectif, n'impliquait pas une amélioration homogène du niveau de vie de tous les camerounais, car l'indicateur utilisé était global et par ricochet ne permettait pas d'avoir la situation véritable de la répartition du revenu national.

En ce qui concerne le revenu national, au courant de la période étudiée ce dernier connut tout comme le PIB, une évolution progressive. Dans l'ensemble, ce revenu passa de 518,2 milliards en 1974/1975 à 588,8 milliards à la fin du 3^e plan, soit une augmentation de près de 70,6 milliards. Au début du 4^e plan (1976/1977), il s'évaluait globalement à près de 715,6 milliards de FCFA et atteignit le cap de 1.611,7 milliards en 1980/1981. À l'entame du 5^e plan il était de 1.956,4 milliards de FCFA⁶². La lisibilité de cette évolution est mise en exergue au travers de ce tableau.

Tableau 27 : Revenu national camerounais de 1974 à 1982 en milliards de FCFA

Années	Revenu en milliards de FCFA
1974/1975	518,2
1975/1976	588,8
1976/1977	715,6
1977/1978	876,8
1978/1979	1.041,1
1979/1980	1.276,5
1980/1981	1.611,7
1981/1982	1.956,4

Source : Direction de la planification : “rapport de synthèse sur les perspectives...”, p. 403.

⁶⁰Mboudou, “Le financement du développement ...”, p. 288.

⁶¹*Ibid.*

⁶²Direction de la planification : “rapport de synthèse sur les perspectives ...”, p. 403.

Ces chiffres répertoriés dans ce tableau ne sont que des globalités, car le calcul du revenu national⁶³ prend en compte plusieurs autres modalités à l'instar de la rémunération salariale⁶⁴, le solde de la rémunération des salariés, l'excédent net d'exploitation, les impôts directs, autres transferts courants reçus, etc. La masse salariale est passée de 149,6 milliards en 1974/1975 à 180,9 milliards en 1975/76 pour atteindre le cap de 623,7 en 1981/1982. Les impôts directs sont passés de 87,2 milliards en 1974/1975 à 304,5 milliards en 1981/1982⁶⁵.

Dans le cadre du III^e plan, bien que les financements⁶⁶ publics aient subi une réduction, les pouvoirs publics n'avaient pas pour autant réduit leur intervention dans la production des biens et des services par des prises de participation. Par contre, la conjoncture internationale fut défavorable lors de l'exécution de ce plan (3^e plan). Ce qui entraîna, la hausse généralisée des prix des biens d'équipement qui avait conduit à la révision, puis l'abandon de nombreux projets retenus pour ce plan.

Le taux d'inflation prévu pour 3,5% par an, avait été dépassé, puisqu'il s'était élevé à 4 % la première année d'exécution du plan, 6 % la deuxième, 13 % la troisième, 16 % la quatrième et 12 % la dernière année, soit un taux moyen d'inflation égal à 10,5 %⁶⁷. En ce qui concerne le commerce extérieur, au cours du 3^e plan il avait connu des variations notoires liées à l'instabilité de l'environnement international.

Tableau 28: Évolution de la balance commerciale au cours du 3^e plan en milliards de FCFA

Années	Exportations	Importations	Solde	Taux de couverture
1968/1969	53,2	49,0	+4,2	108,6
1969/1970	66,2	60,9	+5,3	108,6
1970/1971	61,6	69,9	-8,3	88,1
1971/1972	56,2	71,8	-15,6	78,3
1972/1973	63,2	77,5	-14,3	81,5
1973/1974	107,9	79,6	+28,3	135,4
1974/1975	106,9	126,0	-19,1	84,8
1975/1976	112,2	126,5	-14,3	88,7

Source : Ministère du Plan et de l'Économie, *IV^e plan quinquennal...*, p. 57.

⁶³ Il se compose de l'ensemble des revenus du travail, du capital et de l'entreprise perçus par les agents économiques nationaux. C'est une valeur agrégée représentant l'ensemble des ressources issues de la production des unités nationales (secteur marchand plus secteur non marchand).

⁶⁴ Il est la contrepartie et la rémunération du facteur travail. Il est fonction du degré et du type de qualification peut différer selon les secteurs professionnels. Ça peut être un salaire forfaitaire : paiement au mois ou au contraire proportionnel à un certain nombre de tâches effectuées (salaire à la commission).

⁶⁵ Direction de la planification : "rapport de synthèse sur les perspectives", p.403.

⁶⁶Le financement d'un projet quel qu'il soit peut être assuré de deux manières. Il peut être, d'une part, un financement interne par voie d'accumulation et de mise en réserve : il s'agit de l'autofinancement. D'autre part, un financement externe par recours à l'emprunt, avec ce que cela peut supposer comme droit de regard de la part du prêteur, du loyer de l'argent et des restrictions possibles dues à la politique du crédit en vigueur.

⁶⁷Touna Mama, *L'économie...*, p.232.

Excédentaire de 1968/1969 à 1969/1970 avec des soldes respectifs de +4,2 milliards et +5,3 milliards de F CFA ; ce solde des échanges est devenu déficitaire jusqu'en 1972 et 1973 (-14,3). Entre 1973 et 1974, une reprise des exportations est notée, soit 135,4 % en termes de taux de couverture et + 28,3 milliards de solde des échanges. Il est cependant observé, dans l'ensemble une prédominance de la valeur globale des importations durant la période étudiée. Sur les sept années concernées quatre ont été favorable aux importations. Au demeurant, la conjoncture économie mondiale défavorable⁶⁸ avait ébranlée l'économie nationale, entraînant un déficit important pour les années suivantes notamment -19,1 milliards et -14,3 milliards, respectivement pour les années 1974/1975 et 1975/1976.

L'on pourrait aussi noter que la structure des exportations n'avait pas connu de modification majeure dans le sens où les produits de base représentaient toujours plus de 60 % des ventes ; dont 27,86 % pour le cacao, 19,27 % pour le café et 3,41 % pour la banane. Le bois avait une place de prédilection puisqu'il représentait désormais à près de 10,60 % des exportations contre 6,8 % en 1970/1971⁶⁹. La structure des importations avait aussi évolué, car, les demi-produits et les biens d'équipement prenaient de plus en plus d'importance au détriment des produits finis destinés à la consommation.

Au cours du 4^e plan, le commerce extérieur a été dans l'ensemble déficitaire. Le tableau suivant le prouve à suffisance.

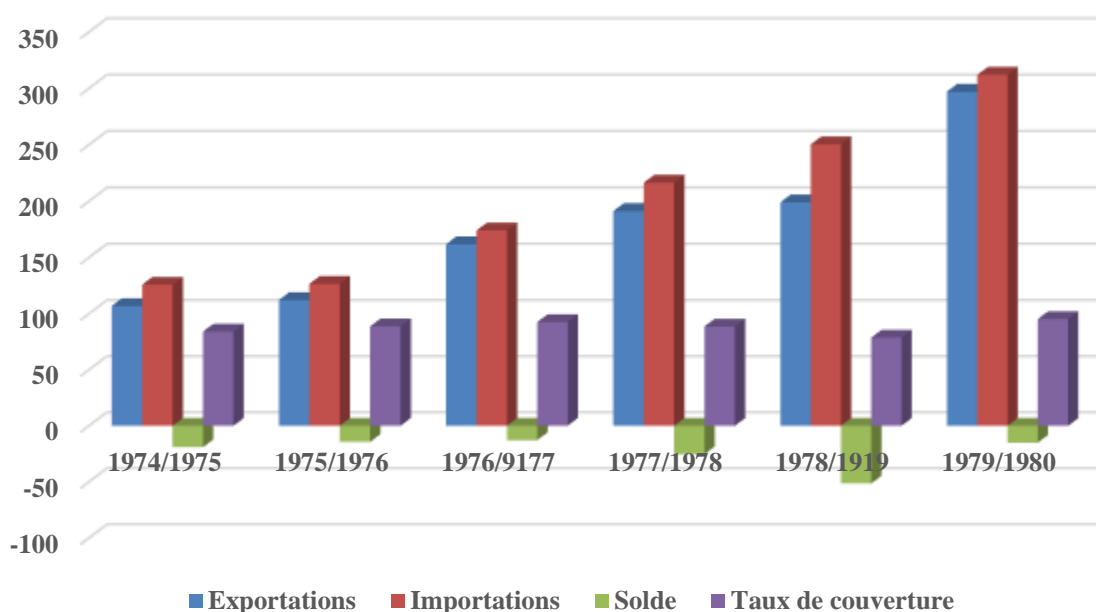
Tableau 29: Évolution du commerce extérieur au cours du 4^e plan en milliards de FCFA

Années	Exportations	Importations	Solde	Taux de couverture
1974/1975	106,9	125,9	-19,0	84,0
1975/1976	112,3	126,6	-14,3	88,7
1976/1977	161,8	174,0	-12,8	92,6
1977/1978	191,2	216,4	-25,4	88,6
1978/1979	198,9	250,3	-51,4	78,7
1979/1980	297,0	312,0	-15,0	95,2

Source : Ministère du Plan et de l'Économie, *IVe plan quinquennal...* ; Touna Mama, *L'économie camerounaise*, Yaoundé, AFRÉDIT, 2008, p. 252.

⁶⁸Cette conjoncture mondiale défavorable avait été marquée par le quadruplement du pétrole, la hausse des produits manufacturés et le tassement des commandes des pays occidentaux.

⁶⁹Touna Mama, *L'économie...*, p. 244.

Graphique 19 : Évolution du commerce extérieur au cours du 4^e plan en milliards de FCFA

Source : histogramme réalisé sur les bases des données du tableau N°29

Un constat se dégage au vu de ce tableau à savoir, le caractère déficitaire de cette balance commerciale, qui durant toute la période étudiée n'a enregistré que des données négatives au regard des différents soldes répertoriés dans ledit tableau. Cette situation est due à la mauvaise performance des exportations qui, malgré une sereine évolution, ont été contre performant comparés aux importations. Les planificateurs donnent à cette situation trois justifications : d'abord, par les faiblesses des structures économiques internes⁷⁰, ensuite par les imperfections et les carences de la politique commerciale mise en place⁷¹ et enfin par le rôle important que jouent encore les expatriés dans l'import-export, ainsi que l'absence de participation de leurs revenus à l'investissement dans le pays⁷².

Ayant achevé avec les généralités, nous allons dès à présent mettre en évidence quelques secteurs d'activités concernant le 3^e plan, ensuite le 4^e et le 5^e plan.

En ce qui concerne le secteur primaire, notamment l'élevage l'objectif majeur fut de porter la consommation de viande de 10kg/ habitant à 15 kg/kg. En 1974/75, cet objectif ne fut pas totalement atteint, car ladite consommation était de 13 kg/habitant répartie ainsi comme l'indique le tableau ci-après.

⁷⁰ Il s'agissait de l'insuffisance quantitative des exportations, prédominance des produits primaires et faible proportion des exportations d'origine industrielle, concentration des échanges par pays et par produit.

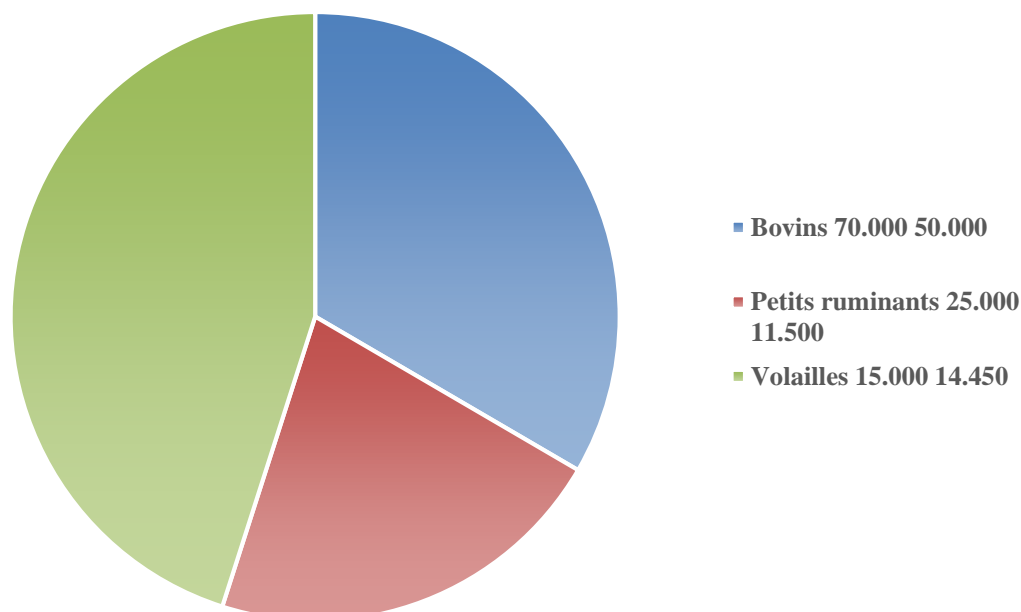
⁷¹ Cela faisait référence à la pauvreté de la politique de promotion commerciale, manque de cadres appropriés et opérationnels, absence de schéma approprié pour conduire l'action commerciale, absence de politique d'incitation à l'exportation.

⁷² MINEPLAN, *V^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel*, 1986, p.181.

Tableau 30: Prévisions et réalisations du IIIe plan dans l'élevage (en tonnes).

Production(en tonnes)	Objectifs	Résultats	Réalisation %
Bovins	70.000	50.000	71,4
Petits ruminants	25.000	11.500	46,0
Volailles	15.000	14.450	96,3
Total	110.000	75.950	69,0

Source : MINEPLAN, *IV^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel*, p.35.

Graphique 20 : Prévisions et réalisations du IIIe plan dans l'élevage (en tonnes)

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau 30

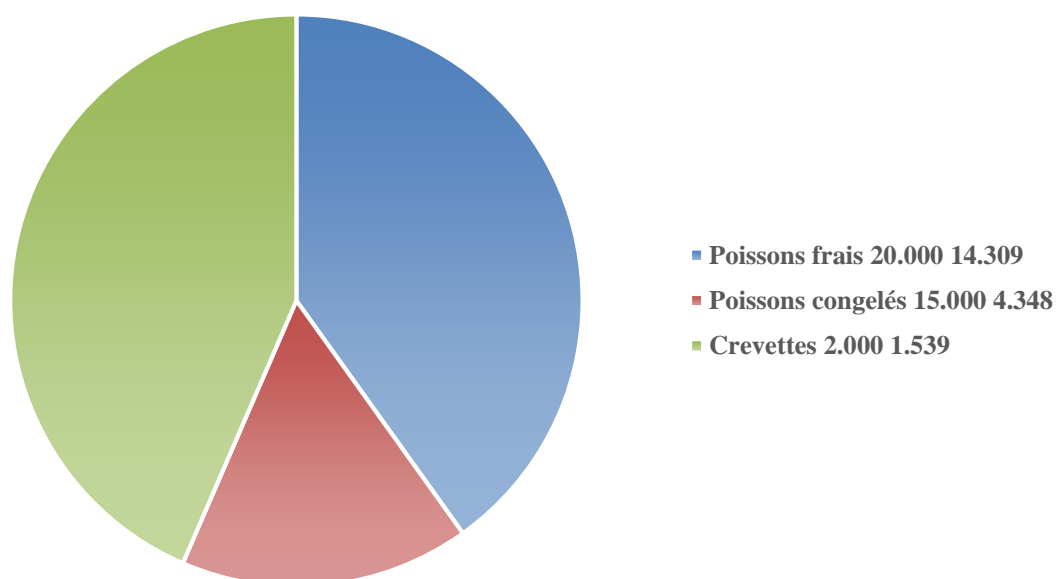
Ledit tableau confirme les affirmations émises dès l'entame de nos propos au sujet de ce secteur, à savoir le non atteint de l'objectif majeur de ce secteur. Par rapport aux prévisions faites, dans les différentes catégories animalières, le taux de réalisation n'est pas total. C'est la catégorie volaille, qui fit notamment l'exception, avec un taux de réalisation avoisinant les 96,3 %. À l'issue du 3^e plan, le cheptel national était constitué de près de 3.000.000 de bovins, de 3.500.000 d'ovins et caprins, 800.000 porcins et 10.000.000 de volaille.

Par ailleurs, dans le "plan viande", la Société de Développement et d'Exploitation des Productions animales (SODEPA), fut mise en place au cours de ce plan dans l'optique de définir les nouvelles formules et méthodes de production ainsi que de commercialisation du bétail ou de viande. Concernant la pêche, il faut aussi mentionner qu'aucun des objectifs ne fut atteint.

Tableau 31 : Prévisions et réalisations du III^e plan dans la pêche (en tonnes)

Produits (en tonnes)	Objectifs	Résultats	Réalisation %
Poissons frais	20.000	14.309	71,0
Poissons congelés	15.000	4.348	29,0
Crevettes	2.000	1.539	77,0
Total	37.000	20.196	55,0

Source : MINEPLAN, “Rapport d’exécution du III^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel”, p.40.

Graphique 21 : Prévisions et réalisations du III^e plan dans la pêche (en tonnes)

Source : diagramme réalisé sur les bases des données du tableau 31

Dans l’ensemble, il ressort au vu de ce tableau que les prévisions émises n’ont visiblement pas été atteintes au regard de ces données. La catégorie des poissons congelés enregistre la plus faible réalisation. Prévue au départ à 15.000 tonnes, le résultat ne fut que de 4.348 tonnes, soit un taux de réalisation minimale de 29 %.

Dans le domaine forestier, il fut créé durant ce 3^e plan la Société forestière industrielle de Belabo (SOFIBEL), chargée de la mise en exploitation de 210.000 ha de forêt dans le massif de Deng-Deng. Dans le secteur des transports⁷³, les résultats du III^e plan furent plutôt satisfaisants. Au niveau des transports maritimes, le *Cameroon Shipping Lines* (CAMSHIP) avait été créée en décembre 1974, avec des investissements s’élevant à 2.394 millions FCFA affectés à la constitution de la flotte de 4 navires. Furent également été créés la Société

⁷³Le domaine des transports englobe aussi bien l’aspect infrastructurel qu’opérationnel ainsi que les télécommunications qui sont considérées comme un transfert, par conséquent comme mode de transport.

camerounaise de Manutention et d'Acconage (SOCAMAC) et le Conseil national des Chargeurs du Cameroun (CNCC).

En matière de routes et de ponts, 600 km de routes avaient été bitumées, principalement : Ngaoundéré- Garoua (233 km), Waza-Maltam (70 km), Tibati-Meidougou (85 km) et Bafoussam-Bamenda (30 km). 300 km de routes en latérite avaient été réalisées. Parmi les ponts réalisés, il faut noter le pont sur le Nkam à Yabassi, le franchissement du Mayo-Kébi et de Batouri et à Pana dans la Kadéï à l'Est. De nombreuses routes secondaires furent aussi mises en service à l'instar de Melong-Dschang, Bertoua-Belabo, Yaoundé-Kribi, etc⁷⁴.

En ce qui concerne le chemin de fer, conformément aux prévisions, le tronçon du Trans-camerounais Bélabo-Ngaoundéré (327 km), avait été achevé en décembre 1973. La Régie nationale des Chemins de fer (REGIFERCAM), exploitait désormais un réseau de 1.168 km. En matière de postes, les principales réalisations furent la construction de 37 bureaux de poste, la mise en service de 11 circuits de poste automobile rurale, la création et la construction de l'École nationale supérieure des Postes et Télécommunication (ENSPT), la construction du ministère des postes et télécommunications et le début de construction du siège de la Caisse d'Épargne postale. En matière de télécommunications, la station de Zamengoué (télécommunication par satellite) fut créée, ainsi que des centraux de Bertoua, Kousseri, Ebolowa, Sangmelima, Bafang et Kumbo⁷⁵.

Dans le domaine de l'enseignement, l'accent avait été mis sur le volet formation ou emploi depuis le IIe plan, dans un souci d'opérer l'adéquation entre ces deux éléments. Au niveau des équipements, il faut noter que le nombre de salle de classe était passé de 21.947 à 24.299 pour le primaire et le secondaire. Dans le supérieur, on avait créé l'Institut de Formation et de Recherches démographiques (IFORD), l'Institut international des Assurances (IIA), l'Institut des Relations internationales du Cameroun (IRIC), ainsi que l'extension de divers établissements existant tels que les facultés, le CUSS, ESIJY, ENSA...⁷⁶

Le 4^e plan, en matière de développement rural, le secteur primaire avait enregistré une croissance moyenne de 16 % par an, sa participation dans le PIB avait cependant chuté de 38,8 % en 1974/1975 à 34,8 % en 1979/1980. La composante la plus importante du secteur resta la production agricole à cause du bon comportement des produits de base (cacao et café) et des mesures incitatives qui avaient été mises en place⁷⁷.

⁷⁴Touna Mama, *L'Économie...*, p. 240.

⁷⁵*Ibid.*

⁷⁶*Ibid.* p. 244.

⁷⁷Il est question de la revalorisation des prix aux producteurs et pour les cafés, les subventions accordées pour les engrais et les produits phytosanitaires.

Pour ce qui est des infrastructures de communication, le IV^e plan avait prévu près de 23 % des investissements nationaux aux infrastructures de communication. Durant les quatre premières années du plan, c'est une proportion de 20,7 % qui leur avait été consacrée. Le taux de réalisation en 1981 était estimé à 73 %.

Le secteur industriel quant à lui, était très important, car la production du secteur secondaire a régulièrement augmenté à un taux moyen annuel de 26,4 %. Cette croissance a évolué avec celle du PIB qui est passé de 17,2 % en 1974/75, puis 19,6% en 1976/1977, cette part s'évaluait à 23,9 % en 1979/80.

Cette progression était liée aux grands travaux d'infrastructures et la forte progression de la valeur ajoutée⁷⁸ des industries extractives, à cause de la mise en exploitation progressive des champs pétrolifères. La répartition de ces investissements par sous-secteur est représentée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 32: Prévisions et réalisations du IV^e plan dans le secteur secondaire

Sous-secteurs (en millions CFA)	Objectifs 1979/1980	Objectif (%)	Investissements	Réalisations (%)
Mines et indust.	171.184	34,5	133.715	78
Energie	323.320	65,1	209.712	65
PME et artisanat	1.292	0,4	693	54
Total	495.796	100,0	344.120	69

Source : MINEPLAN, “ Rapport d'exécution des quatre premières années du IV^e plan”, 1981, p.81.

De prime à bord, nous constatons au regard du tableau qu'une part importante notamment plus de la moitié des financements avait été concédée au sous-secteur de l'énergie, soit 65,1% contre 34,5 % et 0,4 % respectivement pour les mines et industries ; artisanat et PME. De 1976 à 1980, l'industrie camerounaise connut une croissance appréciable. Ceci se justifie au travers des efforts d'investissement⁷⁹ visant au renforcement des capacités ou à la création de nouvelles unités de production.

Durant cette période, le taux de création de nouvelles unités de production était de 15 %, tandis que sa contribution au PIB totale fut de 19,4%. Le taux de transformation des matières premières locales dans l'industrie étant de 14 % en moyenne, tandis que celui de substitution des biens industriels était de 8,5 %. La part des produits industriels exportés provenant de la transformation des matières premières locales a été de 70 % des exportations en moyenne.

⁷⁸Au niveau d'une entreprise, elle est égale à la valeur de la production, moins les consommations intermédiaires utilisées dans le processus de production (énergie, matières premières, produits semi-finis, prestations de service, etc.).

⁷⁹Dans le langage courant, il est presque synonyme de placement : cela revient à engager une somme d'argent en vue d'un rapport positif.

L'analyse faite en francs courants de l'évolution des principales composantes globales de l'activité industrielle montre qu'en 1976 et 1980, les taux d'accroissement annuel moyen étaient de 12 % pour la production industrielle, de 15 % pour le chiffre d'affaires. Les taux de croissance ont été de 19 % pour l'investissement des sociétés, de 24 % pour l'impôt sur les sociétés, de 7 % les emplois industriels (qui sont passés de 29.000 en 1976 à 35.000 en 1980) et de 24 % pour les salaires industriels. Compte tenu de l'accroissement annuel de la population, le secteur industriel était resté en de ça du minimum d'efficacité auquel l'on pouvait s'attendre, notamment du fait des dispositifs divers d'incitations mis en place depuis plus de quinze ans.

Le secteur énergétique a bénéficié d'un traitement particulier durant le IV^e plan. Exemple, sur les 495.796 millions prévus dans le secteur secondaire, 323.320 millions de FCFA avaient été affectés au secteur énergétique, soit 65,1 %, avec un taux de réalisation de près de 65 % tel que prévu par le plan. Dans ce domaine, les réalisations du IV^e plan portaient sur l'énergie électrique et les hydrocarbures, en particulier le pétrole.

Dans le domaine pétrolier, il faut tout d'abord souligner que la première exploitation remontait en 1908 à Logbaba (Douala) par les ingénieurs allemands. Ce n'est qu'en 1963, que les recherches *offshore* vont véritablement débiter. C'est durant le IV^e plan que l'on assista à la sortie du premier baril de pétrole brut camerounais, notamment en novembre 1977, grâce aux recherches des sociétés ELF-SEREPCA et PECTEN⁸⁰.

Tableau 33: Production et recettes pétrolières de 1977/1978 à 1982/1983 en tonnes et en milliards de FCFA

Années	Production (tonnes)	Recettes fiscales pétrolières (milliards)	% des recettes budgétaires
1977/1978	44.317	-	-
1978/1979	718.316	-	-
1979/1980	1.984.319	5,0	2,7
1980/1981	2.800.000	29,6	12,0
1981/1982	4.400.000	50,0	16,1
1982/1983	5.500.000	70,0	17,1

Source: MINEPLAN, *Ve plan de développement économique...*, p.154.

Les données répertoriées dans ce tableau montrent une évolution sans cesse croissante aussi bien au niveau de la production que des recettes fiscales. Partie de 44.317 tonnes en 1977/1978, cette production va atteindre 5.500.000 tonnes en 1982/1983. Malgré, l'absence de certaines données initiales concernant les recettes fiscales, il est aisé d'observer une croissance

⁸⁰L'ensemble de cette unité nominale faisait tout simplement référence à l'ancienne société française SHELL qui installa jusqu'à une époque très récente de nombreuses stations (essence, gasoil, pétrole, etc.).

d'année en année. Ces données qui étaient de 5 milliards de FCFA en 1979/1980 atteignirent 50 milliards à la fin du IV^e plan.

Pour ce qui est du V^e plan, le secteur agricole connut de nombreuses difficultés liées à la pluviométrie et à la sécheresse. Les quatre premières années furent marquées par une pluviométrie en dessous de la moyenne ; avec deux manifestations intenses de sécheresse : l'une en 1982 ayant affecté l'ensemble du territoire et l'autre, celle de 1984/85 ayant touché la province de l'Extrême-Nord. Cette perturbation d'ordre naturel va particulièrement impacter sur la production de l'ensemble des produits en général, sur les produits d'exportation en particulier. Dans l'ensemble, les comportements demeuraient mitigés ou variés d'un produit à l'autre. Du côté des productions cacaoyères, le thé et du sucre, l'on note une certaine stagnation ; du côté du café robusta une progression est observée, plus de 40 % ; par contre une régression fut relevée du côté du café arabica (-24 %) ; une croissance importante de la production de coton (+23 %) et de banane (+ 24 %) ⁸¹.

Dans le domaine des transports (maritime), les objectifs du Ve plan prévoyait les opérations suivantes : l'expansion de la flotte, la lutte contre la pollution, la création d'une ligne fruitière, des études en vue de la création d'une société nationale de cabotage, la mise en place d'un système d'entreposage moderne, acquisition d'engins de manutention. Les réalisations suivantes avaient été atteintes concernant la marine marchande : la surveillance du plan d'eau a été renforcée à travers l'acquisition d'une vedette dont la valeur est estimée à 2.486 millions de FCFA. Une étude avait aussi été menée dans l'optique de prévenir les pollutions marines via l'exploitation pétrolière ⁸².

Par ailleurs, l'on assiste à l'extension de la flotte de la *Cameroon Shipping Lines* (CAMSHIP), avec l'acquisition de deux nouveaux de navires sur les cinq prévus ; une société de transit et de transport de conteneurs, CAMTAINER, qui fut créée et 300 conteneurs acquis. La CAMSHIP avait pu étendre ses activités à l'Extrême-Orient et desservait près de 30 ports, faisant passer son trafic de 3,4 millions de tonnes en 1981 à 3,9 millions en 1984, assurant 40 % du trafic Douala-Europe. Pour ce qui est du transport aérien, la CAMAIR fit construire une agence à Garoua et procéda à la rénovation de ses agences de Paris, Londres et Yaoundé dans l'optique d'améliorer les prestations de service fournies à la clientèle ⁸³.

Ayant achevé l'évaluation critique des plans proprement dit, nous allons poursuivre avec celle d'un élément qui de manière réelle a eu une influence notoire dans la réalisation et

⁸¹MINEPLAN, *Ve plan de développement économique...*, p.154.

⁸²*Ibid.*

⁸³*Ibid.*

l'orientation des plans camerounais de 1947 à 1991. Il s'agit de l'aide publique extérieure qui s'inscrit dans la perspective de la coopération internationale⁸⁴, tout en se transmutant en une assistance économique⁸⁵. Dès lors, quelle évaluation pouvons-nous en faire à ce sujet ?

C- Évaluation de l'aide internationale dans la planification du Cameroun

Il est important de souligner qu'au sujet de l'assistance économique, les avis sont partagés. D'aucuns pensent que cette assistance est un préalable ou une condition sine qua non pour un décollage effectif des pays assistés ou sous-développés. Par contre, pour d'autres, elle ruine toutes les chances des pays sous-développés de réaliser leur développement et y voient plutôt le désir d'une reconquête sous une forme voilée de ces pays en quête d'émergence.

Quelle que soit la position que l'on pourrait adopter, cette assistance est une réalité dans le cadre de la coopération internationale. Un proverbe africain stipule que "c'est celui qui paie les musiciens qui choisit la musique". Cependant, la préoccupation fondamentale qui pourrait se poser serait celle de savoir si la musique jouée plait aux invités. Autrement dit, est ce que l'aide apportée s'inscrit fidèlement dans le sens des aspirations des peuples assistés, afin de parvenir à la résolution réelle du problème ou alors accentue d'avantage leur addiction ou dépendance à l'égard de cette dernière ?

Mais avant de poursuivre nos analyses, il serait d'abord nécessaire de mieux clarifier les concepts que sont coopération internationale et assistance économique. Selon Touscoz :

la coopération internationale consiste en une activité dans laquelle deux ou plusieurs agents internationaux⁸⁶ mettent en commun certains moyens (en personnel, en matériel, etc.) pour atteindre un objectif qu'ils ont déterminé conjointement ; elle implique donc une certaine stabilité entraînant l'accomplissement et la répétition d'actes positifs (de production, de gestion, etc.) ; elle exige souvent une certaine institutionnalisation, pouvant aller jusqu'à la création d'organes internationaux appropriés⁸⁷.

L'assistance économique quant à elle, peut être appréhendée comme " les diverses formes d'interventions des pays riches, industrialisés en faveur des pays en voie de développement ou des pays qui sont aux prises avec des difficultés économiques

⁸⁴Depuis son accession à l'indépendance, le Cameroun en tant qu'acteur des relations internationales entretient des rapports avec multiples autres Nations, car, aucune Nation ne peut rester fermée aux influences extérieures. Sous la colonisation, le Cameroun n'était que sujet dans les R.I. du fait de sa dépendance vis-à-vis de la France, car être acteur dans les R.I. s'exprime au travers de la souveraineté d'un État.

⁸⁵Elle fait généralement référence à l'aide que les pays du Nord concèdent au pays du Sud. Cette aide s'inscrit dans le cadre des relations internationales où se pose le problème de la résolution du sous-développement. Ainsi, c'est dans cette optique que les pays situés à l'hémisphère Nord ou pays industrialisés/développés viennent en aide aux pays sous-développés ou pays localisés à l'hémisphère Sud.

⁸⁶ Principalement les États.

⁸⁷J. Touscoz, " La coopération internationale et les matières premières exportées par les pays du Tiers-monde : les conditions d'un échange égal", *Revue Tiers-monde*, Tome XVII, N° 66, avril- juin 1976, p.542.

temporaires’’⁸⁸. Dans l’optique de mieux appréhender nos analyses, nous allons faire une brève présentation des différentes formes d’intervention ou d’aide et élaborer une critique globale à l’endroit de cette aide publique extérieure.

1- Les différentes formes d’aide

En Relations internationales, il existe deux types de coopération : bilatérale et multilatérale. C’est donc dans cette perspective là que nous allons aborder cette sous partie. L’aide bilatérale⁸⁹ peut se définir comme étant “une aide qui s’effectue d’État à État dans le cadre d’un accord général ou particulier, librement négocié entre les deux pays intéressés’’⁹⁰. Elle laisse transparaître la pleine liberté que chaque État détient en tant qu’acteur des relations internationales et sa capacité à pouvoir s’assumer comme tel en tant que partenaire. Le choix du partenaire se fait en fonction des affinités ou critères⁹¹. C’est dans cette optique que la France concède des aides aux pays sous-développés de la zone franc, la Grande Bretagne aux pays du *Commonwealth* et les États-Unis aux pays sous-développés d’Amérique Latine.

En matière d’assistance publique bilatérale, l’aide peut être liée⁹² ou non ; destiné à un projet précis ou à un programme. Une aide internationale peut être totalement ou partiellement liée et presque jamais désintéressée⁹³. Elle est liée lorsqu’avec le financement de l’aide, le donateur impose au bénéficiaire de faire usage total du financement en se procurant des produits (manufacturés, de consommation ou autres) ou ressources humaines en provenance de son pays⁹⁴.

Elle est partiellement liée, dans la mesure où seule une partie des fonds est consacrée à l’acquisition des matériels ou des marchandises en provenance du pays “bienfaiteur”. Celle-ci est surtout pratiquée par les États dont la balance des comptes est déficitaire ou dont l’économie est en proie à un goulot d’étranglement⁹⁵. De plus en plus, elle devient un phénomène de mode

⁸⁸ P. Domsa, “L’assistance économique internationale au Tiers-monde : le PNUD en République Unie du Cameroun”, Mémoire de Licence ès Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1975-1976, p.1.

⁸⁹L’aide bilatérale renvoie ou s’assimile à l’assistance bilatérale, car elle met en face deux gouvernements. D’un côté comme de l’autre, il existe des organismes de coopération ou assimilés dont la mission consiste avant tout à faire l’analyse préalable et approfondie des demandes et d’octroi d’assistance.

⁹⁰ P. Masson, *L’aide bilatérale, assistance, commerce ou stratégie ?*, collection Tiers-Monde, Paris, PUF, 1967, p.7.

⁹¹Les affinités qui peuvent déterminer le choix d’une coopération bilatérale sont diverses : elles peuvent être d’ordre politique, culturel, l’appartenance à une zone monétaire, la coopération régionale, les liens historiques, etc.

⁹²L’aide au sens strict c’est-à-dire dans sa définition première ou basique est sans contrepartie ; mais dans la réalité, elle est le plus souvent liée c’est-à-dire assortie de clauses de réciprocité : par exemple, les pays aidés doivent se fournir de façon exclusive certains produits chez le “donateur”.

⁹³ Domsa, “L’assistance économique internationale ...”, p. 11.

⁹⁴*Ibid.*

⁹⁵ Inadaptations structurelles ou blocages conjoncturels qui “étranglent” les processus de production. Ils entraînent une rigidité de l’appareil productif. Ils peuvent exister aussi bien au niveau micro-économique que macro-économique. Exemple : une pénurie de matières premières, peuvent être des goulots d’étranglement. Un

qui touche tous les pays industrialisés, car les États n'ont pas d'amis, ils ont juste des intérêts. Par conséquent, toute ouverture vers l'autre est généralement motivée par des visées ou des intérêts aux desseins inavoués et de diverses natures. L'assistance peut être en rapport avec un projet ou un programme.

L'aide au projet nécessite ou suppose de la part du donateur la maîtrise des contours du projet au travers duquel les fonds sont affectés. Dans ce sillage, le pays assisté doit travailler avec un ressortissant du pays donateur dans l'optique de contrôler l'usage rationnel et progressif des fonds.

Par contre, l'aide au programme est le type d'assistance qui entre de manière étroite dans le sillage de ce travail. Cette forme d'aide repose sur le postulat selon lequel un pays est sous-développé dans la mesure où il se trouve en pénurie de capitaux. Pour ce faire, il lui est indispensable, de se doter des moyens financiers ; et surtout de cadres compétents, capables d'élaborer un programme ou un plan cohérent pouvant permettre un décollage à court terme. Il faut préciser que l'octroi de l'aide ne s'opère pas au hasard, il obéit à certains critères⁹⁶. Dans le cadre d'une assistance bilatérale, les critères sont d'ordre idéologique, commercial, humanitaire, historique.

Sur le plan idéologique, il résulte du souci d'étendre soit les idées capitalistes, soit communiste/ marxiste. Le gouvernement "donateur" dans ses élans de "générosité" a pour objectif de répandre son idéologie/philosophie à un maximum d'éventuels partisans. Il va multiplier les aides. Comme le déclarait Romain Yakemtchouk, doctrinaire du parti communiste " l'aide économique des pays de l'Est s'inscrit inévitablement dans le contexte de l'idéologie militante du communisme international"⁹⁷.

Au niveau commercial, elle est orientée vers une politique d'exportation massive et systématique des produits manufacturés, du fait du caractère déficitaire de la balance commerciale du pays aidant. Dans cette optique, l'aide est liée dans la mesure où l'objectif de son promoteur est de vendre⁹⁸. Sur le plan humanitaire, elle a pour principale visée de venir en aide aux pays victimes de calamités naturelles à l'instar des séismes, inondation, sécheresse, famine, etc.

Sur le plan historique ou traditionnel : l'aide entrant dans cette perspective est nécessairement rythmée par tout un passé jalonné d'intérêts et d'affinités renouvelées. Tel est

manque de mobilité des travailleurs, l'inadaptation de la formation professionnelle aux besoins des entreprises peut en être aussi.

⁹⁶Domsa, "L'assistance économique internationale ...", p. 11.

⁹⁷P. Masson, *L'aide bilatérale*, Paris, PUF, "Collection Tiers-monde", S/D, p. 269.

⁹⁸Domsa, "L'assistance économique internationale ...", p. 12.

le cas des relations qui lient les anciennes métropoles à l'égard de leurs colonies. Dans la coopération bilatérale, il existe fondamentalement deux formes d'aides : l'aide en espèces et l'aide en nature. L'aide en espèces permet au bienfaiteur d'intervenir financièrement dans les secteurs ayant une incidence certaine à de degré divergent dans son économie. Au près du pays assisté, les fonds vont promouvoir dans le pays bénéficiaire, l'équilibre budgétaire national, la défense militaire ; à aider le régime au pouvoir à pérenniser sa stabilité politique. Elle permet aussi de financer le domaine social, le cas de l'éducation, la formation professionnelle, économique (grands travaux d'ordre économique)⁹⁹, etc.

Cette assistance en espèce peut être concédée soit sous forme de dons, de prêts, ou sous forme de l'aide commerciale¹⁰⁰. L'aide en nature est une forme d'aide qui ne fait intervenir aucune donation en argent ou en capitaux. Elle peut être une aide militaire, alimentaire, la fourniture de service, la construction clef à la main. L'aide militaire s'opère sous forme d'équipement ou d'entretien d'une armée nationale. L'aide alimentaire se traduit, quant à elle, par l'envoi d'une quantité de produits de toutes natures, destinés à la consommation des pays assistés. La fourniture de service, consiste soit dans l'envoi de matériel essentiellement d'information ou de démonstration, parfois aussi d'équipement, soit dans la diffusion des connaissances techniques (assistance technique), soit encore dans les services directement rendus par les organismes publics de l'État assistant¹⁰¹. La construction clef à la main, c'est le système par lequel l'assistant se charge totalement de la construction d'un ouvrage (hôpital, usine) qu'il remet par la suite à l'État assisté. Ayant fait une présentation de l'aide bilatérale, il est question de mettre en exergue l'aide multilatérale¹⁰².

En outre, l'aide multilatérale est celle qui est apportée par une organisation internationale¹⁰³. Autrement dit, l'assistance multilatérale est le soutien apporté par un organisme¹⁰⁴. Par ce biais, l'assistance met face à face un État et un ensemble d'États qui

⁹⁹ Domsa, "L'assistance économique internationale...", p. 14.

¹⁰⁰ L'aide commerciale devrait être l'objectif majeur des efforts internationaux puisqu'elle est l'une des causes du sous-développement. En effet, le gap qui existe entre les pays riches et les pays pauvres se creuse davantage à cause de la détérioration des termes de l'échange ou du commerce extérieur des pauvres. Il s'agit de garantir à la production des pays sous-développés des débouchés réguliers, des prix constants et suffisamment rémunérateurs, la protection tarifaire, etc.

¹⁰¹ Ces derniers services sont très nombreux et très difficilement quantifiables. Ce serait par exemple l'accueil d'élèves dans les établissements publics et dont les frais sont totalement pris en charge par l'État aidant (la bourse de formation à l'étranger).

¹⁰² Domsa, "L'assistance économique internationale ...", p. 13.

¹⁰³ A. M. Mboudou, "Le financement du développement au Cameroun", Thèse de Doctorat 3^e cycle, Université de Yaoundé, 1981-1982, p.204.

¹⁰⁴ Domsa, "L'assistance économique internationale...", p.16.

agissent à travers de multiples institutions¹⁰⁵. Cette aide est généralement considérée comme la moins politisée. Mais ce n'est pas toujours le cas, dans le sens où les rivalités nationales, idéologiques prennent parfois le dessus et affectent ainsi l'attribution de l'assistance aux pays sous-développés¹⁰⁶.

Dans ce cadre l'aide reste aussi liée (conditionnée). En d'autres termes elle est liée lorsque les financements concédés sont destinés à faire l'achat des produits en provenance du pays donateur. La seule différence réside dans le fait que le pays assisté détient la liberté de choisir son fournisseur. Tout comme dans le cadre de l'aide bilatérale, l'aide multilatérale¹⁰⁷ peut s'articuler autour d'un programme ou un projet. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'un programme ou d'un plan général de développement, le soutien international prend en charge le financement intégrale de plusieurs projets ou programme et les fonds (publique/privé) internes financent les autres. Dans le cadre d'un projet, les deux parties se mettent ensemble pour le financement dudit projet.

Tout compte fait, les critères de l'aide sont très diversifiés : critère lié à la solidarité inter-étatique, la sécurité internationale. Le premier critère fait référence à l'aide au développement. L'aide se manifeste sous forme de prêts attribués aux pays membres dont l'objectif essentiel est de stimuler le développement économique. C'est dans cette optique que la Société financière internationale (SFI) octroie des emprunts à des sociétés des pays du Tiers-monde qui en sont membres. Les critères liés à la sécurité internationale sont généralement du ressort des organisations du système des Nations-Unies¹⁰⁸. Il est question ici, de mettre les générations futures à l'abri des fléaux comme la guerre, de rapprocher les peuples par le développement économique, social et culturel.

Il existe deux formes d'assistance multilatérale : assistance monétaire et assistance technique. Au niveau de l'assistance financière, l'organisation met à la disposition du pays assisté des fonds (prêts) conséquent dans la réalisation d'un projet ou d'un programme sans se soucier du suivi. En matière d'assistance technique, l'assistance internationale apporte au pays en difficulté à la fois des financements et des techniciens ou cadres chargés de la supervision et

¹⁰⁵Comme organismes multilatéraux, nous pouvons citer les organisations telles que celles des systèmes des Nations-Unies (OMS, OIT, BIT, UNESCO, PNUD...) et d'autres agences et institutions comme l'ACDI, le FMI, la Banque mondiale, la Société financière internationale (SFI).

¹⁰⁶Mboudou, "Le financement du développement...", p. 204.

¹⁰⁷Au sens étymologique du terme, l'aide accompagne l'effort du bénéficiaire. Aucune assistance internationale ne se substitue totalement à un État pour parvenir à son développement ; si cette Nation ne fournissait pas d'effort, elle ne serait plus aidée, mais entretenue. L'aide extérieure ne vient qu'en termes d'apport complémentaire ; il n'y a aucune dignité à tout recevoir de l'autre.

¹⁰⁸Dans cette optique, le système des Nations-Unies n'accorde pas leur assistance aux pays qui agressent les autres pays, aux États et régimes qui pratiquent une politique d'Apartheid et de discrimination raciale.

de la réalisation des objectifs nationaux. Nous allons dès à présent mettre en exergue la critique globale à l'endroit de l'assistance économique.

2- Critique globale à l'endroit de l'assistance économique

Si nous partons sur la base du proverbe selon lequel c'est "celui qui paie les musiciens qui choisit la musique", cela nous permet déjà d'avoir une certaine orientation sur la question du financement public extérieur et son impact sur le développement. Étant donné le fait que, c'est celui qui finance, qui donne une orientation aux fonds à investir, cela suggère déjà primordialement que c'est lui qui décide de comment et où (secteurs) sont affectés les capitaux en fonction de ses intérêts. Cela voudrait dire que, les aspirations de ces bailleurs de fonds ne vont nécessairement pas aller dans le sens voulu par ceux qui sollicitent le soutien financier. Par conséquent, ne solutionne finalement pas le problème du sous-développement.

Conformément à ses principes¹⁰⁹ de base le Cameroun s'affirmait en tant qu'État souverain et opta pour deux méthodes dans la recherche de son financement. Selon la première démarche, à la base, les études de faisabilité inscrites dans les plans de développement étaient menées par le ministère du plan. Par la suite, il ne restait qu'à rechercher les pays qui seraient disposés à financer le projet. Cette approche raccourcit le cycle de réalisation du projet.

Dans le cadre de la deuxième approche, les projets ou idées étaient préalablement soumis aux bailleurs de fonds potentiels. Si ceux-ci les trouvaient attrayants, ils décidaient de mener une étude de faisabilité. C'est une énorme erreur que de croire que ces bailleurs de fonds pouvaient financer n'importe quel projet. Du fait de leur principe de l'arrosoir qui se voulait sélectif, ces derniers étaient toujours guidés par leurs politiques et leurs intérêts.

Cette deuxième approche comprenait trois grandes catégories ou politiques différentes¹¹⁰ :

- la première catégorie : déclaration générale de la philosophie qui sous-tend le programme d'aide (exemple : l'Allemagne);
- la deuxième catégorie : déclaration souvent sous la forme de l'allocation devant le corps législatif, qui décrit le type de relations recherchées avec le bénéficiaire ;
- la troisième catégorie : déclaration des orientations plus spécifiques que le contenu du programme d'aide devrait suivre (exemple : le Royaume-Uni, les États-Unis d'Amérique)¹¹¹.

¹⁰⁹Ces principaux principes pour rappel étaient le libéralisme planifié, le développement autocentré, le développement équilibré et la justice sociale.

¹¹⁰W. A. Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Édition Bilingue, 1985, p.28.

¹¹¹Organisation Internationale du Travail, *Document de travail*, WEP 2-22/ZP 81, juillet 1981, p.3.

Cependant, il faut mentionner que ces différentes politiques étaient susceptibles de changer du côté des bailleurs de fonds en fonction du gouvernement au pouvoir. Ainsi, concernant le *Konzeption* qui était le document de base qui orientait l'aide étrangère allemande¹¹², plusieurs amendements ont été faits en 1975 et 1979. À la suite de l'avènement du gouvernement d'Helmut Kohl en 1980, il a subi une modification fondamentale. Helmut Kohl réaffirmait :

L'engagement de l'Allemagne à financer les projets qui permettaient de satisfaire les besoins essentiels, d'autre part il soulignait que désormais, les politiques d'aide recherchaient un équilibre optimal entre les intérêts du bénéficiaire et ceux de l'Allemagne et que l'initiative privée serait encouragée avec ténacité¹¹³.

Dans le cas des États-Unis d'Amérique¹¹⁴, le gouvernement de Reagan avait aussi mis l'accent sur le rôle inestimable de l'initiative privée, tout en indiquant son désir de financer les projets et programmes dans les domaines de l'agriculture, de la santé publique, du développement des ressources humaines et de l'éducation. Malgré ces différentes politiques et leurs orientations, plusieurs projets présentés par le Cameroun allant dans le sens des objectifs affirmés par certains donateurs¹¹⁵ ne reçurent pas d'écho favorable. Ce fut le cas du projet de modernisation de l'hôpital central de Yaoundé qui fut présenté à trois commissions conjointes : Cameroun-Italie, Cameroun-Grande Bretagne et Cameroun-Belgique. Aucun de ces trois pays ne voulut financer le projet. Pourtant l'accès aux soins de santé représente à notre sens, l'un des besoins fondamentaux et essentiels pour les populations d'un pays. En outre, ce projet entrait dans les objectifs déclarés de ces pays de l'OCDE. La seule conclusion que l'on pourrait avoir c'est que ce projet n'était pas bénéfique pour l'économie de ces potentiels donateurs¹¹⁶.

La décennie qui débuta en 1980 fut déterminante, le Cameroun était décidé à œuvrer pour son autosuffisance alimentaire. Le "projet maïs" de l'Ouest et le "projet tomate" (culture et mise en boîte) de Foubot devait démarrer au cours du cinquième plan quinquennal de développement. Ces deux projets dont les études de faisabilité avaient déjà été effectuées, furent soumis à plusieurs potentiels bailleurs de fonds¹¹⁷, mais ne reçurent aucun financement¹¹⁸.

¹¹²L'Allemagne appartenait à la première catégorie.

¹¹³ Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques...*, p. 28.

¹¹⁴Les USA appartiennent à la troisième catégorie.

¹¹⁵Les membres du comité d'assistance au développement des pays membres de l'OCDE se sont engagés à financer les projets destinés à promouvoir les besoins essentiels des Pays les Moins Avancés (PMA). Entre la théorie et la pratique il y a toujours un gap.

¹¹⁶Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques...*, p. 29.

¹¹⁷France, Yougoslavie, Allemagne de l'EST et de l'Ouest, la Belgique pour les deux projets.

¹¹⁸*Ibid.*

Malgré son refus affiché pour le financement du ‘‘projet maïs’’, l’attitude de la France fut mitigée à l’égard du projet gazier de Kribi (qui lui fut soumis). Elle a prétendu que la France et l’Europe occidentale auraient assez de gaz naturel liquéfié jusqu’en 1990 et par conséquent ce projet devait être suspendu pour le moment¹¹⁹. Si la France a opposé un refus catégorique à l’égard du projet gazier, il faut en revanche signaler qu’elle était à cette époque le seul et unique exploitant du pétrole camerounais via le groupe ELF-SEREPKA à travers un accord signé avec le gouvernement camerounais¹²⁰.

Au regard de ces quelques exemples, il est clair que toutes les politiques étrangères en matière de financement sont bien orientées, ficelées et servent doublement les intérêts des donateurs. Ces intérêts sont doubles dans le sens où, non seulement le financement est un prêt cela suppose qu’il se fait sur la base de taux d’intérêts, qui dans la plupart des cas sont élevés ; mais aussi et surtout, le projet financé en lui-même est nécessairement rentable à l’égard du bailleur de fonds qui n’entend pas investir pour rien.

En outre, tous ces financements extérieurs sont toujours liés, c’est-à-dire qu’ils s’accompagnent des clauses de réciprocité. L’aide peut être totalement ou partiellement liée. Alors, le pays donateur impose en retour au pays bénéficiaire de se procurer partiellement ou totalement des produits de chez lui, indispensables à la réalisation du projet ou du programme.

Comme exemple d’accord de financement, nous avons celui passé entre le Cameroun et l’Allemagne via la KFW¹²¹ pour la construction du chemin de fer Douala-Yaoundé, l’approvisionnement en eau de huit villes et la construction du périphérique de Yaoundé. La KFW devait émettre un prêt s’évaluant à près de 110 millions de *Deutsch Mark* (DM), cependant l’article 6 de cet accord précisait que : ‘‘ Le gouvernement de la République Fédérale d’Allemagne insiste tout spécialement pour que la préférence soit accordée aux produits de fabrication allemande’’¹²².

Dans l’ensemble on délègue au KFW le pouvoir de déboursier le prêt, d’en superviser l’utilisation, et de contrôler l’état d’avancement du projet afin d’en faire une évaluation globale. Au regard de tout ce qui précède, il ressort plusieurs constats.

Premièrement, la politique d’aide au Cameroun ne tient pas compte du véritable problème qu’est l’industrialisation. C’est une question qui à tort ou à raison reste ignorée,

¹¹⁹Document interne du ministère des affaires étrangères sur la Grande commission France-Cameroun, Paris, 15-17 novembre 1983, cité par Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques...*, p.29.

¹²⁰Convention entre ELF -SEREPKA et la République Unie du Cameroun, conclue à Yaoundé le 11 mars 1982 (MINEO).

¹²¹*Kredianstalt Fur Wiederaufbau (KFW)*. L’Allemagne se sert des services de cet organisme ainsi que la GTZ pour l’exécution de son programme d’aide.

¹²²Article 6 cité par Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques...*, p. 30.

malgré les différents projets soumis à cet égard. Or, l'industrialisation reste et demeure l'une des étapes fondamentales pouvant permettre aux PMA en général et au Cameroun en particulier de connaître un véritable décollage.

Deuxièmement, dans cette politique dite impérialiste, l'agriculture y tient une place importante, elle absorbe près de 12,9 % de l'ensemble de cette aide au Cameroun¹²³. Les fonds alloués sont destinés à la satisfaction des besoins en matière d'équipement technique, la diversification de la production, la lutte contre les parasites dans les champs, le développement des branches capables de ravitailler la Nation en produits alimentaires.

Toutes ces aides n'impactent pas réellement sur le niveau de vie des cultivateurs, mais elles ont plutôt tendance à accroître le secteur capitaliste dans l'agriculture. La preuve en est que ce sont les produits industriels destinés à l'exportation qui sont encouragés au détriment des cultures vivrières. Par conséquent, sur le marché mondial il y a une forme de récupération dans la mesure où ce sont ces mêmes bailleurs de fonds qui font la pluie et le beau temps par des prix qu'ils fixent eux-mêmes à l'international. Le commerce extérieur devient déficitaire et cette détérioration accentue notre pauvreté et par ricochet le sous-développement.

Troisièmement, cette politique met un point d'honneur sur le développement infrastructurel. L'aide étrangère dans sa globalité est estimée à près de 62,6 %. Elle représente près de 92,1% de l'aide américaine, 67,6% de celle des pays de l'UE (CEE à cette époque) et 39% de l'aide directe française¹²⁴. Ces données sont réelles au vu des analyses faites au sujet du financement des différents plans. Ce secteur y tient une place de prédilection au côté de l'agriculture.

À l'analyse, il est aisé de comprendre pourquoi on accorde autant d'intérêt pour ce secteur. La raison en est simplement que le développement infrastructurel est et reste une condition sine qua non pour le développement des activités des compagnies étrangères qui se déploient à travers le pays. L'aménagement des réseaux routiers et ferroviaires est au service des sociétés étrangères qui exploitent abusivement les mines et pour d'autres entreprises qui transportent leurs produits du lieu de production vers les ports du pays où s'opère leur évacuation vers l'étranger. Il faut souligner que la construction des routes absorbe 55% du volume total de toute l'aide, soit 88 % de la somme de l'aide affectée à l'infrastructure¹²⁵. C'est dans ce même sillage que Walter Scheel¹²⁶ affirme que :

¹²³D. Kom, *Le Cameroun : essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 218.

¹²⁴*Ibid.* p. 219.

¹²⁵Kom, *Le Cameroun...*, p. 219.

¹²⁶Ministre des Affaires étrangères de la République Fédérale d'Allemagne (RFA), mais la déclaration avait été faite, lorsqu'il était encore Ministre de la Coopération.

L'aide politique doit être concentrée de manière croissante sur des objectifs qui soient nettement du ressort d'un gouvernement, c'est-à-dire l'infrastructure économique : centrales électriques, routes, ponts et barrages ; elle doit préparer le terrain qui permettra aux investissements privés de prospérer. Il faut viser à l'établissement d'une structure sociale saine, surtout enseignement, formation professionnelle, entreprises, hôpitaux, etc., tout ce qui rentre en somme dans le cadre de l'aide technique¹²⁷.

Le Fonds européen de Développement (FED) œuvre aussi davantage dans le domaine infrastructurel. Cette aide financière rentre dans le cadre de l'association du Cameroun avec la Communauté économique européenne (CEE) par la signature de deux conventions¹²⁸ (les conventions de Yaoundé). Ceci pour des sommes respectives de 11 067 et de 5.530 millions de FCFA¹²⁹.

Cette aide ne constituait pas un don, elle était même très intéressée et offrait plusieurs avantages à ces donateurs. Dans un premier temps, elle assurait la disponibilité des capitaux au Cameroun, tout en facilitant l'exploitation de nos richesses ; ensuite cette aide était utilisée dans les buts économiques bien déterminés¹³⁰ et des buts politiques et, enfin les taux d'intérêts liés à ces aides étaient très élevés¹³¹. En plus, l'aide concédée n'influe pas réellement sur le niveau de vie du peuple camerounais. Certes, des progrès furent notés de part et d'autre. Dans le domaine industriel par exemple, entre 1959 et 1964, la croissance industrielle avait augmenté de 79 %. Or, les répercussions de cette croissance se sont accomplies dans l'intérêt du capital étranger. Kom pense que :

Ces succès ...n'ont dans aucune mesure contribué à l'amélioration de la situation des masses laborieuses... En conséquence, l'aide accordée au Cameroun n'est pas utilisée de façon rentable dans l'intérêt des masses populaires ; elle apparaît plutôt comme une aide au capital monopolistique étranger pour son activité économique dans le pays. Le poids pour s'acquitter de cette " aide " et le remboursement des prélèvements... reposent sur le budget de l'État c'est-à-dire, finalement, sur les épaules du peuple camerounais¹³².

Enfin, l'aide que les étrangers offrent au Cameroun, constitue pour eux un moyen de faire pression sur le gouvernement camerounais, de lui soutirer des concessions et certains droits sur différentes questions. Par exemple, l'aide des pays de la CEE par l'intermédiaire du Fonds européen pour le Développement (FED) est conditionnée par les accords d'association de la République du Cameroun dans la CEE. Ces accords prévoyaient la réduction réciproque

¹²⁷Économie et politique, N°146, Août-septembre 1966, Paris, p.233.

¹²⁸Il s'agissait des deux conventions de Yaoundé. La première fut signée le 09 avril 1960 et la seconde en Octobre 1964.

¹²⁹S/N, *Économie et plan de développement*, Paris, PUF, 1965, p.155.

¹³⁰Il s'agissait notamment au travers de cette association de sauvegarder et de défendre les intérêts du capital étranger, l'attachement de l'économie camerounaise à l'exploitation capitaliste européenne, de garantir pour le gouvernement camerounais les investissements en capitaux étrangers à l'intérieur du pays, etc.

¹³¹Pour le cas de la République Fédérale d'Allemagne (RFA), le taux des intérêts des crédits offerts au Cameroun s'élevait à 5-6 % de droits de commission.

¹³²Kom, *Le Cameroun...*, p. 226.

des tarifs douaniers. Or, ces accords que nous pouvons qualifier de dupes étaient plus avantageux pour le groupe des six de la CEE que pour les autres pays membres (de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifiques) associés en général et pour le Cameroun en particulier.

Au terme de notre évaluation critique sur l'aide, il en découle une conclusion qui repose sur deux constats. Premièrement, malgré les résultats enregistrés çà et là, les aides dans tous leurs sens ne peuvent fondamentalement contribuer à aucun changement du rôle de fournisseurs de matières premières agricoles par exemple dévolu à l'économie camerounaise. Dans sa globalité, nous pensons que cette aide ne peut vraiment pas participer au développement du Cameroun, car elle reste très liée et ses orientations ne cadrent pas avec les aspirations des bénéficiaires.

En outre, les taux d'intérêts sont élevés, ce qui alourdit considérablement l'endettement qui devient une charge pour les populations qui, non seulement ne jouissent pas de ses retombées, mais aussi doivent se contenter de payer le lourd tribut qu'implique leur remboursement. Cet aspect de chose impacte par conséquent sur leur niveau et mode de vie. Or, c'est l'homme qui est la finalité de tout développement et les fruits de tous les investissements doivent se matérialiser sur l'amélioration de son vécu quotidien, sinon l'objectif n'est nullement atteint.

Deuxièmement, l'aide étrangère ne peut réellement favoriser l'indépendance et la croissance économique du Cameroun sur une base saine ; elle réduit plutôt le gouvernement à affecter d'énormes fonds à des dépenses improductives pour lui, mais très productives pour ces investisseurs qui n'orientent leurs investissements que dans des secteurs qui leur sont rentables. Par conséquent, la musique qu'ils jouent est en totale déphasage avec celle souhaitée par les musiciens ou les invités.

Ayant achevé l'évaluation critique globale des plans, nous allons dès lors nous atteler à faire celle spécifique des ports de Kribi et de Douala en mettant un accent particulier sur les infrastructures et le trafic. Il est question de faire une évaluation des résultats des plans dans les domaines infrastructurel et commercial (trafic portuaire).

II- ÉVALUATION DES RÉSULTATS SUR LE PLAN INFRASTRUCTUREL

Pour mieux élaborer notre analyse, nous allons observer trois articulations qui peuvent se ramener à trois périodes phares en fonction du découpage usuel : plans FIDES, plans Fédéraux et les plans Unitaires.

A- Les infrastructures des ports de Douala et de Kribi sous les plans FIDES (1947 à 1960)

À l'issue de la seconde guerre mondiale, l'union française décida de récompenser les Africains, concernant leur contribution à l'effort de guerre¹³³. Entre la France et ses territoires, de nouveaux rapports sont nés et leur concrétisation devait s'effectuer par un geste de reconnaissance de la part de la " mère- patrie " : " Les rapports nés à l'issue de la guerre entre la France et ses territoires d'outre-mer, ne pouvaient véritablement être fructueux qu'avec l'apparition d'intérêts économiques ; c'est à cette exigence que se proposait de répondre le plan d'équipement et de modernité des territoires d'outre-mer"¹³⁴.

Grâce à cette entreprise, les territoires africains devaient se doter d'équipements modernes et la France en retour était en droit de percevoir des avantages économiques tirés de cette vaste campagne d'aménagement.

Selon Eily Florent Etoga, l'objectif visé était de transformer les colonies en pays modernes en développant leurs productions, en intensifiant leur réseau routier ¹³⁵ Ce programme comprenait les travaux d'intérêt social, le développement des mines et la production énergétique, l'amélioration des moyens de communication terrestre, maritime et aérienne. À cet effet, les perspectives de développement économique et social, pour le compte du Cameroun avaient un crédit de 32 milliards de francs. Sur ces 32 milliards, plus de 20milliards ont été alloué aux voies de communication. Selon Guy Mainet la répartition des crédits était la suivante ¹³⁶:

Chemin de fer : 5837 millions FCFA ;

Routes : 9350 millions FCFA ;

Ports : 3287 millions FCFA ;

Voies fluviales : 220 millions FCFA ;

Aéronautique : 579 millions FCFA.

Les fonds concédés aux ports maritimes furent presque entièrement investis au port de Douala, soit 3169 millions et seulement 118 millions destinés à l'aménagement infrastructurel du port de Kribi¹³⁷.

¹³³J. E. Mefoue Nkoa, " Le port de Kribi et l'évolution de son trafic (1946-1990) : approche historique", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2007/2008, p. 29.

¹³⁴E. F. Etoga, *Sur les chemins du développement, essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPER, 1971, p.502.

¹³⁵ *Ibid.* p.503.

¹³⁶ G. Mainet, *Le port de Douala, croissance et développement au Cameroun*, Yaoundé, CEPER, février 1976, p. 37.

¹³⁷*Ibid.* p. 37.

1- Port de Kribi

En 1948, il était envisagé au port de Kribi la construction de deux wharfs, l'un en bois devant permettre l'exportation d'une quantité considérable de bois ; et l'autre situé au nord de Kribi, destiné à l'entrepôt des bois en grumes et débités (sciés)¹³⁸. En avril 1950, une note du Haut-commissaire relative à l'extension du port de Kribi est publiée¹³⁹. Elle porte sur la construction d'un parc à bois avec un crédit de 1.600.000FCF alloué à cet effet. L'achat de deux chaloupes moteur diesel et quatre barcasses à bois de 15 tonnes¹⁴⁰.

En 1953, l'équipement du port récemment complété comprend : deux élévateurs à fourchettes de 1, 5 tonne, deux grues mobiles de 1 tonne, une grue de 5 tonnes, cinq remorqueurs, 24 *boats* de 3 tonnes, cinq *boats* de 6 tonnes et deux plates de 45 tonnes¹⁴¹.

De 1954 à 1956, on assista à l'aménagement des terre-pleins, de l'apponement du pont en béton. Ainsi, à la veille des indépendances, le port de Kribi disposait de :

- 140 mètres de quai ;
- 5000 m² de terre-pleins ;
- d'un pont en béton armé de 120 mètres sur la rivière Kienké ;
- d'un apponement de 21 mètres sur pieux en béton armé sur la Kienké ;
- quatre grues mobiles de 1 à 10 tonnes ;
- plusieurs élévateurs à fourchettes ;
- trois remorqueurs et d'une douzaine de chalands et plates¹⁴².

Qu'en est-il de la situation infrastructurelle du port de Douala ?

2- Port de Douala : un véritable développement infrastructurel

A partir de 1947, le port de Douala connaît un développement infrastructurel, surtout avec la mise en place des plans quadriennaux de 1947. Avec la destruction des infrastructures qui eut lieu durant la guerre, l'objectif majeur du premier plan FIDES (1947-1953) fut celui du développement infrastructurel¹⁴³. Plus de 20 milliards (63 % de crédits des plans FIDES) furent

¹³⁸« Rapport annuel du gouvernement français à l'Assemblée générale des Nations-Unies sur l'administration du Cameroun Sous tutelle », 1948.

¹³⁹ANY, AC 1072, note N°663C /CC relative à l'extension du port de Kribi, 26 avril 1950.

¹⁴⁰ANY, 1AC 718, Projet d'étude et équipement des ports et voies navigables du Cameroun 1949-1950.

¹⁴¹« Rapport annuel du gouvernement français à l'Assemblée générale des Nations-Unies sur l'administration du Cameroun placé sous la tutelle de la France », 1953.

¹⁴²Mefoue Nkoa, « Le port de Kribi... », p.30.

¹⁴³Les fortes dépenses prévues, se justifiaient par le fait qu'aucune infrastructure définitive n'avait été entreprise avant la Seconde Guerre mondiale. En effet, devant l'incertitude de l'avenir du territoire placé sous tutelle de l'ONU, il régnait un état d'esprit de circonspection au sein du gouvernement français. Ce qui freinait toute idée de grands investissements à l'endroit du Cameroun comparé aux autres territoires de l'AEF et de l'AOF.

alloués aux voies de communication¹⁴⁴. Les crédits affectés aux ports maritimes furent presque totalement destinés au seul port de Douala et ses accès, soit 3.169 millions (96 %) et seulement 118 millions à Kribi¹⁴⁵. L'objectif était de porter le trafic du port de Douala à un million en 1960. A partir de 1947, les espaces portuaires se couvraient d'équipements nouveaux. De prime à bord, une place privilégiée fut assignée au parc à bois. De nombreux magasins furent mises en place en arrière-plan du quai¹⁴⁶. L'administration coloniale rallongea le boulevard maritime et procéda à l'aménagement de la zone principale du port. Le dock flottant créé en 1903 fut réhabilité et l'on améliora la circulation nautique dans les chenaux.

À l'issue de ces travaux, la profondeur du chenal fut approfondie et les navires de 7,50 m de tirant d'eau circulaient à toute marée haute. Ce qui permit d'accroître les tonnages des marchandises de plus 1800 tonnes à 2000 tonnes¹⁴⁷. Douala devint, le terminus pour un grand nombre de navires qui “ au cours de multiples escales, se délestaient d'une partie de leur cargaison ou la complétaient sur le chemin du retour. Enfin de compte, le tirant d'eau prévu suffisait pour toutes les catégories de navires de l'époque”¹⁴⁸. Dès lors, quelle était la situation des équipements du port de Kribi au lendemain des indépendances ?

B- Évolution infrastructurelle des ports de Douala et de Kribi sous les plans fédéraux (1961 à 1971)

Entre 1961 et 1991, les ports du Cameroun sont gérés par deux organes dont les méthodes de gouvernance ne sont pas similaires: la direction des ports et voies navigables (1960-1970) et l'Office national des Ports du Cameroun (ONPC) de 1971-1998. Cette différence en matière de gestion est perceptible en ce qui concerne l'équipement des ports dont ils avaient la charge.

De 1961 à 1971, la gestion des ports est concédée à la direction des ports et voies navigables créée en 1960. Le déploiement de cet organe en matière d'équipement du port de Kribi, laissa paraître un certain nombre de réalisations non négligeables qui, dans leur globalité furent représentées dans les tableaux qui vous sont proposés. En outre, cette période coïncide avec la mise en exergue des deux premiers plans quinquennaux.

¹⁴⁴ANY, 1AC 8594, Rapport sur la gestion des crédits du FIDES affectés pour la modernisation du port de Douala, 1951

¹⁴⁵ANY, 1AC8706, “Rapport général du Cameroun sur le développement économique et social du Cameroun”, 1947.

¹⁴⁶ANY, 1AC 584, Marché de gré à gré pour l'aménagement et la modernisation des ateliers du port de Douala, 1948.

¹⁴⁷Mainet, *Le port de Douala...*, p.104.

¹⁴⁸ *Ibid.*

1- Le port de Kribi

Les premières réalisations au port de Kribi se matérialisèrent vers la fin du premier plan, notamment au courant de l'exercice 1964-1965, le port de Kribi a bénéficié d'un nouveau matériel, constitué d'une grue Michigan dont le prix s'élève à 26.000.000F CFA. De grosses réparations s'effectuèrent aussi il s'agissait, entre autres :

- du renforcement du mur de soutènement du dallage du parc à matériel ;
- de la campagne de dragage¹⁴⁹ du chenal¹⁵⁰ d'accès au port ;
- de la réparation de la grue Marion du parc à bois.

Photo 9 : Bâtiment administratif du port de Kribi



Source : Cliché Mefoue Nkoa, Kribi 17 septembre 2020.

La récapitulation de toutes ces dépenses est représentée dans ce tableau :

Tableau 34 : Récapitulatif du matériel acheté et réparations opérées au port de Kribi exercice 1964/1965¹⁵¹

Achat de matériel et réparations diverses	Dépenses
Matériel nouveau :	26 000 000
-Achat d'une grue Michigan	
Grosses réparations :	1 500 000
-renforcement du mur et dallage du parc à matériel	
-campagne de dragage	3 000 000
Réparation de la Grue Marion	8 000 000
Total	31 000 000

Source : Documents sur le budget annexe des ports exercice 1964/196

Au regard de ce tableau, il découle que vers la fin du premier plan, durant l'exercice 1964/1965, le port de Kribi a connu l'achat de matériel et de réparations diverses. L'ensemble

¹⁴⁹Le dragage est une opération consistant à extraire le sable accumulé sur le lit ou chenal d'un fleuve afin de faciliter l'accostage des navires.

¹⁵⁰Le chenal est tout simplement le lit d'un fleuve.

¹⁵¹Documents sur le budget annexe des ports, exercice 1964/1965.

des fonds alloués à cet effet, se chiffrait à près de 31 millions de FCFA. L'essentiel du financement a servi à l'achat de la grue Michigan pour un montant de 26.000.000 FCFA. Dans l'exercice 1966-1967, notamment au début du second plan, plusieurs opérations d'aménagement ont été élaborées. Tout comme précédemment, l'essentiel des aménagements s'articulait autour des travaux neufs, de grosses réparations et l'achat du matériel. Celles-ci sont exposées dans le tableau ci-après :

Tableau 35: Dépenses sur les opérations d'aménagement du port de Kribi exercice 1966/1967

Nature des opérations	Dépenses
a-Travaux neufs :	8 000 000
-étude de la passe d'accès au port	
-Dallage du parc à bois et extensions	13 000 000
Total	21 000 000
b- Grosses réparations	8 000 000
-reconstructions de 50m de quai	14 000 000
-travaux divers et réparation	500 000
Total	14 500 000
c- Matériel d'équipement	
-achat d'une grue Marion	20 000 000
Total des dépenses d'équipement	55 500 000

Source : Budget annexe de la direction des ports et voies navigables du Cameroun exercice 1966/1967

Ce tableau présente la somme globale affectée pour les travaux au port de Kribi. Retenons qu'il a connu une hausse de près de 24 millions, soit 55.500.000 FCFA contre 31.000.000FCFA pour l'exercice 1964/1965 (premier plan). La grande partie des capitaux ayant été consenti pour les travaux neufs, soit 21.000.000 FCFA, l'achat d'une autre grue (Marion) estimée à près de 20.000.000 FCFA et le reste aux grosses réparations, soit 14.500.000 FCFA. Les travaux d'équipement du port pour les exercices 1967-1968 et 1968-1969 vont être répertoriés dans le tableau ci-dessous ¹⁵² :

¹⁵² Mefoue Nkoa, " Le port de Kribi ...", p. 33.

Tableau 36 : Travaux d'équipement et réparations effectués au port de Kribi exercices 1967/1968 et 1968/1969¹⁵³

Travaux d'équipement et grosses réparations	Dépenses	
	1967/1968	1968/1969
Infrastructures		
-dallage et extension du parc à bois	1 400 000	400 000
-ouvrage contre l'ensablement de la passe	/	15 000 000
Matériel d'équipement		
-achat d'une grue de quai	20 000 000	15 000 000
-achat d'une dégauchisseuse pour atelier de bois	/	1 000 000
Total	21 400 000	31 400 000

Source : Budget annexe de la direction des ports et voies navigables exercice 1968/1969

Entre 1969 et 1970, le port de Kribi a bénéficié de la réalisation d'infrastructures et de l'achat de matériel d'équipement dont la somme globale s'élève à 53.600.000 FCFA. La récapitulation de ces achats se trouve consignée dans le tableau suivant :

Tableau 37: travaux d'équipement du port de Kribi exercice 1969/1970¹⁵⁴

Travaux d'équipement	Dépenses
Infrastructures	
-dallage et extension du parc à bois	1 800 000
-ouvrage contre l'ensablement de la passe	15 000 000
Achat de matériel	
-Achat d'une grue de quai	35 000 000
-achat d'une dégauchisseuse pour atelier à bois	1 000 000
Total	53 600 000

Source : Budget annexe de la direction des ports et voies navigables exercice 1969/1970

À l'issue de cette analyse, il est aisé de constater que durant la période allant de 1961 à 1971, le port de Kribi a connu un aménagement véritable. Cela se justifie au travers des nombreux programmes de réfection élaborés et réalisés. L'essentiel des travaux ont été effectué sous le second plan qui du point de vu des experts a été un plan réussi dans tous les domaines.

¹⁵³Budget annexe de la direction des ports et voies navigables, exercice 1968/1969.

¹⁵⁴Budget annexe de la direction des ports et voies navigables, exercice 1969/1970.

Photo 10 : Magasin et entrepôt du port de Kribi



Source : Cliché Mefoue Nkoa, Kribi 17 septembre 2020.

2- Le port de Douala

À partir de 1960, des projets d'agrandissement furent envisagés au port de Douala. On prévoyait la création de nouveaux bassins entre le parc à bois et le pont du Wouri. Du fait de certains évènements politiques¹⁵⁵ tous ces projets furent abandonnés. Cependant après 1960, le trafic du port alla sans cesse de manière croissante, malgré le fait que les efforts de développement ne furent pas conséquents. Durant cette période, l'équipement du port n'a pas connu une véritable avancée. Ainsi, sur la rive gauche du Wouri, le port disposait de 1837 mètres de quai¹⁵⁶ en eau profonde pourvu de onze postes auquel il fallait ajouter un quai de pêche¹⁵⁷.

D'amont en aval, un poste était réservé au cabotage¹⁵⁸, ensuite se trouvait le poste 2 qui abritait les installations spécialisées de la société ALUCAM (Aluminium du Cameroun) en vue du déchargement et le stockage de l'alumine en vrac, ainsi que le *pipe-line* relié aux cuves de stockage des produits pétroliers situé dans l'enceinte du port. Les neuf autres postes servaient au trafic des marchandises diverses. Au-delà de la gare maritime, le plan d'eau était bordé par de nombreux ateliers du port. A proximité se trouvait ancré le dock flottant hérité de la colonisation allemande. L'aménagement de la rive droite était consistait en la mise en place de quais spécialisés réservé au trafic bananier (quai de 150 mètres) et industriel. Un quai de 200 m de long desservant une usine de broyage de clinkers était disponible pour la nouvelle zone

¹⁵⁵Il s'agissait de la période d'instabilité ou de troubles que le Cameroun connut à partir 1955 liée à l'interdiction de l'Union des Populations du Cameroun et de l'accession à l'indépendance en 1960.

¹⁵⁶Le quai est un ouvrage qui, le long des berges, empêche les inondations et sert à l'accostage ; il est utilisé dans les ports pour le chargement et le déchargement des navires.

¹⁵⁷« Rapport de l'Office national des Ports du Cameroun... », 1976, p. 54.

¹⁵⁸Le cabotage est la navigation à faible distance le long des côtes dans les limites fixées par les règlements nationaux.

industrielle de Bonabéri¹⁵⁹. Dès 1971, une autre ère s'ouvre avec la création d'un nouvel organe de gestion des ports du Cameroun : l'ONPC, organe mis en place par le gouvernement camerounais au même titre la direction des ports et voies navigables dans le cadre de la gestion de ses ports.

C- Infrastructures de Douala et de Kribi sous les plans unitaires (1972-1987)

L'Office national des Ports du Cameroun, dans sa gestion accorda un intérêt particulier pour le seul port de Douala, siège de ses locaux et dont les multiples aménagements s'opéraient au détriment des autres ports. Cet organe se confondait presque à ce port.

1- Le port de Kribi

La preuve du délaissement de ces ports est palpable du côté du port de Kribi. L'on constate que de 1976 à 1987, l'infrastructure du port est restée presque la même¹⁶⁰. De 1976 à 1981, le port offrait comme infrastructure:

- 250 mètres de quai viables à partir du pont ;
- Un parc à bois de 7000 m³ de capacité ;
- Environ 2500 m³ de terre-plein en dalles de béton ;
- Un magasin-câble d'une capacité de stockage de 6000 m³ ;
- Un magasin estacade d'une capacité de stockage de 2500 m³ ;
- Un bâtiment abritant les ateliers de menuiserie¹⁶¹.

Entre 1985-1990, l'on note l'aménagement de 6ha de terre-pleins non revêtus, ainsi que 10300 m² de terre-pleins sur la rive droite, plus une grue Marion. L'essentiel de l'outillage de gros, d'engins de manutention est la propriété des sociétés privées installées au port.

2- Le port de Douala

La période 1972-1987 marqua un tournant décisif dans le développement infrastructurel du port de Douala, dans la mesure où les travaux effectués ont révolutionné l'aspect des emprises portuaires de Douala¹⁶². La modernisation du port de Douala devenait un impératif catégorique, car plusieurs entraves empêchaient le plein épanouissement de ses activités. Or, le rôle déterminant de ce dernier, c'est de contribuer efficacement dans le développement économique de la Nation. Ces défaillances entraînaient plutôt des contreperformances qu'il était urgent de résoudre.

¹⁵⁹Marchés tropicaux et méditerranéens, *Le marché camerounais*, 1966, N°1093, pp. 2676-2810.

¹⁶⁰« Rapport de l'Office national des Ports du Cameroun... », 1976, p. 55.

¹⁶¹ *Ibid.* 60.

¹⁶² Mainet, « *Douala : croissance...* », p.106.

Le premier problème identifié fut celui du chenal qu'il fallait adapter aux besoins de la génération des navires modernes. Le chenal du port de Douala n'offrait qu'une profondeur d'eau égale à 5 mètres, ce qui était insatisfaisant pour un trafic rationnel. Il existait des navires de gros calibres qui devaient y accoster directement, afin d'éviter l'opération de chalandage¹⁶³. À cet effet, " les pertes financières pour l'économie camerounaise se chiffraient par centaines de millions de FCFA par an"¹⁶⁴.

La seconde entrave trouvait son fondement dans la situation géographique du port à travers la mauvaise disposition de l'infrastructure terrestre. En effet, le port était coincé entre la ville et le fleuve, pourvu de terre-pleins très peu fonctionnels, de dessertes ferroviaires et routières archaïques, et mal organisés ne correspondant plus aux besoins de son temps¹⁶⁵. Les attentes étaient très longues, allant de 30 à 50 heures par navire¹⁶⁶.

Enfin, nous pouvons citer les pluies intempestives de Douala. À Douala, il pleut abondamment, ce phénomène est un obstacle majeur dans l'exploitation, la manipulation des marchandises, car elle exigeait l'arrêt des manutentions. Certains produits comme les billes de bois ne pouvaient être déchargés sans représenter un véritable danger pour les dockers¹⁶⁷. Seuls les conteneurs pouvaient être manipulés lorsqu'il pleut¹⁶⁸.

Face à tous ces goulots d'étranglements, il fallait trouver une solution idoine. C'est donc dans cette optique que le gouvernement décida de moderniser ce port principal et fierté du Cameroun. Dès juillet 1974 c'est-à-dire pendant le troisième plan, le gouvernement camerounais sollicita un financement auprès de plusieurs organismes : la BIRD, l'USAID (Canada), KfW- Allemagne, Agence canadienne de Développement international (ACDI), le Fond d'Aide à la Coopération- France, CCCE- Paris, la Banque européenne d'Investissement (BEI) et la BAD¹⁶⁹ dans l'optique de moderniser le port de Douala. Ces travaux devaient comporter plusieurs phases. Le coût des travaux de la première phase prévu dans le quatrième plan, et qui s'échelonnait entre décembre 1976 et décembre 1979 s'élevait à environ 38, 5 milliards de FCFA d'investissements. À ce niveau, notons que, conformément aux prévisions des différents plans, le troisième plan (1971-1976) entreprit certains travaux. Le port de Douala

¹⁶³Le chalandage est une opération consistant à transporter les marchandises sur les fleuves et les canaux. Elle est très coûteuse aussi bien en temps qu'en argent. C'est ce qui favorise non seulement la lenteur au niveau des prestations des services, mais aussi et surtout crée des manques à gagner pour la structure ou entreprise.

¹⁶⁴*Ibid.*

¹⁶⁵Marchés tropicaux et méditerranéens, *Le Cameroun*, 1960-1980, N°1093, p. 2749.

¹⁶⁶Mainet, " *Douala : croissance...* ", p.106.

¹⁶⁷Un docker est un ouvrier manutentionnaire dans un port.

¹⁶⁸Mainet, " *Douala : croissance...* ", p.106.

¹⁶⁹*Ibid.* p.107.

bénéficia de près de 3,7 milliards, notamment pour l'aménagement du parc à bois, la construction du quai minéralier de Bonabéri (13^{ème} poste à quai), le dragage¹⁷⁰ du chenal d'accès, l'achat de matériel, la construction de nouveaux magasins¹⁷¹.

À l'issue des travaux d'extension et de modernisation, le port de Douala, outre les installations existantes, se dota d'un ensemble d'équipements et d'infrastructures répartis en amont et en aval du port. Trois dragues travaillaient en permanence pour entretenir le chenal¹⁷². Le nouveau port à l'issue des travaux revêtit un nouveau visage : un complexe de 300 ha de superficie contre 60 ha à l'ancien port, 10 km de quai contre 2,7 km. De manière concrète, dès 1980, le port de Douala disposait d'un linéaire de quai de 3228 m sur la rive gauche et 350 m de la rive droite, ainsi que d'un poste d'accostage des pétroliers. Le dispositif en vue de la recherche pétrolière *offshore* fut aussi mis en place. En aval de l'ancien port, se trouvaient le terminal à conteneur *roll on roll* et le parc à bois.

Ces différents sous-ensembles du nouveau port furent reliés les uns aux autres par des dessertes routières (13 km) et ferroviaires (25 km). Au courant du cinquième plan, une deuxième phase des travaux démarra et se solda par des réalisations suivantes :

- la création d'une zone portuaire UDEAC de 25 ha destinés à recevoir l'entreposage des marchandises en provenance ou à destination de la Centrafrique et du Tchad ;
- la construction des bases logistiques dans l'enceinte du port dans l'optique de faciliter la recherche pétrolière ;
- l'aménagement de 600 mètres linéaires de quai et la construction d'un terminal mixte (fruits et marchandises diverses disposant d'un hangar de 6500 m²¹⁷³.

En définitive, il ressort que le port de Kribi n'a connu de réels travaux que sous le deuxième plan quinquennal. Après la création de l'Office national des Ports du Cameroun (ONPC) qui intervient à partir du 3^e plan, le port de Kribi a connu un délaissement notoire. Cet état de chose était intimement lié à la situation économique nationale et internationale qui d'une année à une autre n'a pas toujours été favorable dans la matérialisation des plans. Par conséquent, la grande partie des fonds alloués au secteur portuaire était naturellement orientée vers le port de Douala.

¹⁷⁰Le dragage est une opération consistant à extraire le sable accumulé sur le lit ou chenal d'un fleuve afin de faciliter l'accostage des navires.

¹⁷¹Anonyme, *L'Économie camerounaise*, Paris, EDIAFRIC, numéro spécial du bulletin de l'Afrique noire, 1977, p.49.

¹⁷²Le coût estimatif de cette opération de dragage était évalué à près de 1,5 milliard de francs CFA par an.

¹⁷³Touna Mama, *L'Économie camerounaise...*, p. 269.

Cette négligence va par la suite jouer de manière néfaste dans la rentabilité complète de ses activités. Alors que la prospérité d'un port dépend de son infrastructure, qui doit connaître des innovations avec le temps pour remplir pleinement son rôle, Pour illustrer cela, nous avons utilisé le rapport annuel du *Cameroon Inter-ports* " l'équipement est une affaire dynamique et essentiellement évolutive qu'on ne saurait considérer comme définitivement réglée"¹⁷⁴.

III- APPRÉCIATION DU TRAFIC PORTUAIRE

L'évaluation du trafic portuaire dépend tant des facteurs internes qu'externes pouvant influencer sur la balance commerciale¹⁷⁵. Il est nécessaire de rappeler que les ports sont un maillon incontournable de la chaîne de transport à l'international. Dans l'optique de mieux analyser et comprendre cette activité, il faut prendre en compte la température de la conjoncture économique qui prévaut tant sur le plan national qu'international.

Selon l'économiste camerounais Touna Mama, le PIB camerounais a connu trois grandes phases : une longue période de croissance strictement positive de 1950 à 1986 ; une période de crise économique de 1987 à 1994 et une période de reprise économique depuis 1995¹⁷⁶. Conformément à nos bornes chronologiques, nous allons juste nous appesantir sur les deux premières phases.

La première phase caractérisée par une longue période de croissance strictement positive de 1950 à 1986. Durant cette phase qui dura près d'un 1/3 de siècle de croissance positive, le PIB réel a d'abord augmenté à un taux presque constant de 3,7 % par an de 1950 à l'indépendance du Cameroun oriental en 1960. De 1960 à 1976, le taux de croissance devint plus instable d'une année à une autre et connaissait une variation en dents de scie, oscillant entre 1,2 % et 6,5 % autour d'une moyenne annuelle de 3,4 %. Le début de l'exploitation pétrolière au Cameroun, en 1977 permit de booster la croissance économique et d'inaugurer une décennie de taux de croissance plus élevés : de 1977/78 à 1986, le PIB augmenta de près de 7,6 %. Des taux de croissance à deux chiffres furent même enregistrés en 1980 et en 1981, avec respectivement les taux de 10,2 % et 17,1%¹⁷⁷.

Toutefois, le mouvement oscillatoire du taux de croissance du PIB, observé au cours de 1960 à 1976, se poursuivit au-delà du début de l'exploitation pétrolière. Cette évolution sinusoïdale était l'indicateur d'une économie assise sur une base de production instable,

¹⁷⁴ "Rapport annuel du Cameroun Inter-ports", N°11 et 12, janvier-juin 1980, p.11.

¹⁷⁵ Elle fait le décompte des transactions visibles, c'est-à-dire des biens exportés et importés ; ceci à partir des statistiques de douane (les marchandises en transit n'étant pas comptabilisées).

¹⁷⁶ Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p.15.

¹⁷⁷ *Ibid.* p.16.

extravertie et très vulnérable aux fluctuations conjoncturelles dues en partie à la volatilité des cours des principaux produits d'exportation¹⁷⁸.

La deuxième phase, une période de crise économique de 1987 à 1994. Face à la chute brusque du cours mondial du pétrole dans la seconde moitié des années 1980 et de celle des cours des principaux produits agricoles d'exportation, le déclin des productions pétrolières, le Cameroun s'installa dans une crise économique profonde. De 1987 à 1994, le PIB chuta progressivement et continuellement avec un taux de croissance moyen de - 4,1% l'an. Le PIB par tête qui avait atteint en 1986 le sommet historique de 1020,27 Dollars américains constant de 2000 retrouva à 596,068 Dollars américains en 1994¹⁷⁹, ramenant le niveau de vie des camerounais 20 ans en arrière. Cette baisse drastique du PIB par tête, estimée à 6,5 % l'an fit passer le Cameroun en 1994 du statut de " pays à Revenu Intermédiaire" qu'il occupait depuis la deuxième moitié des années 1980 jusqu'en 1993 à celui de " Pays à Revenu Bas", selon le classement de la Banque Mondiale¹⁸⁰.

Ayant présenté les tendances globales qui ont jalonné notre période d'étude, nous allons dès à présent passer à l'étude sur l'évaluation du trafic portuaire. Tout comme le veut notre découpage chronologique, nous allons observer trois grandes articulations dans l'évolution du trafic portuaire des ports de Douala et de Kribi : sous les plans FIDES, sous les plans fédéraux et sous les plans unitaires.

A- Sous les plans FIDES (1947-1960)

Il est nécessaire de souligner que notre évaluation du trafic repose sur l'analyse des exportations et des importations. Nous allons débiter avec le port de Kribi.

1- Évaluation du trafic au port de Kribi

Le trafic portuaire renvoie à la fréquence des marchandises qui sont soit exportées ou vendues, soit importées ou achetées. Cette synergie d'action représente l'essence même de l'activité portuaire. Le port est un réceptacle autour duquel s'effectue le mouvement des navires chargés du transport des marchandises.

Se situant dans le cadre colonial, caractérisé par la mise en place d'une économie de traite où il était question d'acheminer " vers les ports, les produits exportés tout en accueillant

¹⁷⁸*Ibid.*

¹⁷⁹World Bank, 2007, cité par Touna Mama, *L'Économie camerounaise...*, p.16.

¹⁸⁰En 1987, les Pays à Revenu bas étaient ceux dont le Revenu intérieur brut (RIB)/tête était inférieur à 480 dollars ; les Pays à Revenu intermédiaire bas, ceux qui avaient un RIB par tête de 481 à 1940 dollars ; les pays à revenus intermédiaires hauts : RIB par tête allant de 1941 à 6000 dollars ; les pays à revenus élevés : RIB par tête de plus de 6000 dollars.

en importation les produits finis’’¹⁸¹, il était indispensable de souligner que la gestion de ces activités commerciales était la chasse gardée des compagnies commerciales. Ces firmes ‘‘fixaient elles-mêmes les prix d’achat des produits bruts et déterminaient également les prix de produits manufacturés’’¹⁸². L’écoulement des produits se faisait soit dans les comptoirs respectifs, soit en détail. À Kribi, les firmes les plus actives étaient la société commerciale ouest africaine (SCOA), la compagnie française de l’Afrique occidentale (CFAO), les firmes John Holt, Richard et William King et les établissements AEK (Association des Établissements Kritikos)¹⁸³.

a- Les exportations

Il est nécessaire de souligner que ‘‘l’évolution des exportations de 1947-1960 fut influencée non seulement par la politique économique de gestion de la France liée à sa promesse d’œuvrer pour l’aménagement infrastructurel du Cameroun, mais aussi par les nombreuses fluctuations économiques observées à l’échelon mondial’’¹⁸⁴.

Dès 1947, un vaste mouvement de développement des colonies au travers de deux plans d’équipement de ses territoires fut entrepris. C’est ainsi qu’entre 1947-1951, l’administration coloniale s’attela à l’amélioration infrastructurelle du port de Kribi. Cette action entraînait en conformité avec l’objectif phare du plan qui résidait essentiellement sur l’amélioration des infrastructures. Cependant, on constate que ces différents aménagements n’eurent pas un véritable impact sur les exportations qui furent dominées par la conjoncture mondiale ; mais plutôt sur les importations¹⁸⁵.

Malgré la reprise de la production de 1946, les exportations ont subi les contrecoups de la dévaluation monétaire du 25 décembre 1945, qui fut à l’origine de la hausse de l’indice des prix des exportations qui passa de 100 à 328.

En 1947, le tonnage exporté s’élevait à 8026 tonnes. Cette augmentation se traduit par la revalorisation à partir de 1948 des produits coloniaux¹⁸⁶. En 1949, on observa une légère baisse du tonnage qui se chiffrait à 12.233 tonnes. En 1950, l’élévation des cours du bois sur le marché européen entraîna une légère amélioration des exportations à 12.889 tonnes. En 1951,

¹⁸¹ E. F. Etoga, *Sur les chemins du développement : essai d’histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, Cepmae, 1971, p. 505.

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Kritikos était un commerçant grec qui s’installa à Kribi et y créa de nombreux établissements commerciaux spécialisés dans l’exportation du cacao et l’importation des produits manufacturés principalement les denrées alimentaires.

¹⁸⁴ Mefoue Nkoa, ‘‘Le port de Kribi...’’, 68.

¹⁸⁵ *Ibid.*

¹⁸⁶ *Ibid.* 70.

le tonnage s'élève à 11.984 tonnes. Cette diminution se perpétue jusqu'en 1954 où les exportations atteignent 8.585 tonne.

Tableau 38: Exportations au port de Kribi de 1947 à 1960

Années	Exportations (en tonnes)
1947	8.026
1948	13.704
1949	12. 233
1950	12. 889
1951	11. 984
1954	8.585
1955	7.845
1956	8.799
1957	11. 626
1958	14. 229
1959	23.771
1960	32.630

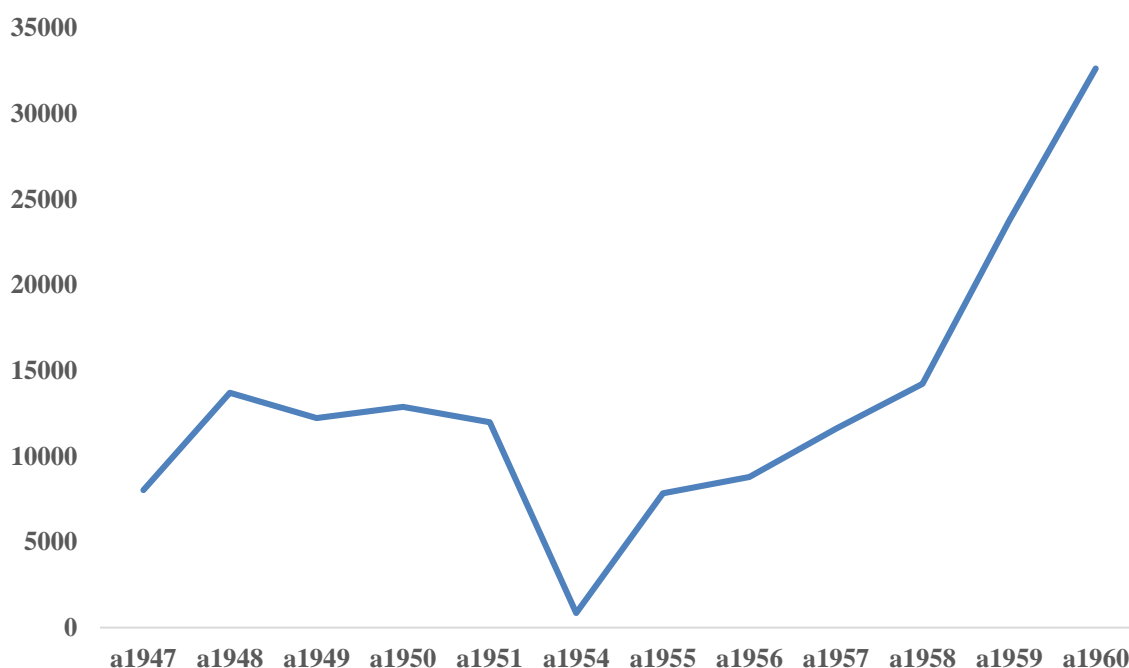
Source : Récapitulatif des produits exportés au port de Kribi de 1947 à 1951, Manifeste des opérations de déchargement au port de Kribi 1955-1960

En 1955, le tonnage atteignit le chiffre le plus bas depuis 1947 avec 7.845 tonnes. Cela s'explique par le problème d'évacuation des produits que connut la région de Kribi lié au mauvais état des routes¹⁸⁷. Durant cette année, l'on nota presque l'absence des autres produits, seuls les principaux produits que sont le cacao et le bois furent exportés¹⁸⁸. La faible rémunération sur le marché mondial pourrait expliquer cette situation. En 1956, les exportations s'élevaient à 8.799 tonnes avec une hausse d'environ 954 tonnes. Cette augmentation observée alla sans cesse croissante avec 11.626 tonnes enregistrées en 1957 et 14.229 tonnes en 1958. Alors qu'en 1955, les quantités exportées se chiffraient à 7.845 tonnes, en 1959 elles passaient à 23.771 tonnes pour atteindre un tonnage de 32.630 tonnes en 1960. Cette évolution continue est la résultante de l'intensification de l'activité commerciale notée au port de Kribi, ce malgré la somnolence notoire des industries forestières perceptible depuis 1953¹⁸⁹.

¹⁸⁷ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi...", p. 71.

¹⁸⁸ "Rapport de la subdivision du port de Kribi au service des ports et voies navigables", 1955.

¹⁸⁹ "Rapport de la subdivision du port de Kribi au service des ports et voies navigables", 1956.

Graphique 22: Exportations au port de Kribi de 1947 à 1960

Source : graphique effectué sur la base des données du tableau 38

L'analyse comparée de la courbe permet de faire ressortir deux tendances. D'une part, une évolution sinusoïdale (en dents de scie ou assez perturbée) des activités d'exportation observée au cours de la période allant de 1947 à 1956, due aux nombreuses fluctuations mondiales soulignées à cet effet, rendant ainsi instable la courbe d'évolution des exportations ; d'autre part, à partir de 1957, l'on note une certaine sérénité dans l'évolution. Cela se justifie non seulement par le dynamisme des sociétés commerciales installées au port, mais aussi par les différents aménagements infrastructurels effectués un peu partout par l'administration coloniale à travers des plans quadriennaux et ayant permis d'accroître les capacités d'exportation du port de Kribi¹⁹⁰.

b- Les importations

Les importations au port de Kribi étaient constituées d'une gamme variée de produits. Seule la nécessité de l'utilisation et le pouvoir d'achat pouvaient déterminer les variations en termes de hausse ou de baisse. S'agissant de la nature des différents produits importés, il en existait quatre catégories au port de Kribi : les produits alimentaires composés de sel, farine, de conserves ; les alcools notamment les bières et les vins ; les matériaux de construction parmi lesquels les tôles et le ciment et enfin les sources d'énergie dont le carburant¹⁹¹. Les données

¹⁹⁰ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi ...", p. 73.

¹⁹¹ *Ibid.*

statistiques recueillies au port de Kribi de 1949 à 1960 font ressortir la prédominance du carburant sur les autres produits. La multiplication du nombre d'automobiles, la mécanisation de l'exploitation forestière pouvaient justifier le caractère élevé de son importation. En 1949, le carburant passait de 2561 tonnes à 4627 tonnes en 1950, soit une hausse de + 2066 tonne. En 1951, son importation chute à 2350 tonnes.

Les matériaux de construction occupaient la seconde place du point de vue quantitatif. L'importation du ciment connut une croissance notoire passant de 213 tonnes en 1949 à 2238 tonnes en 1951 en passant par 2089 tonnes en 1950. Cette hausse se justifie par les grands travaux entrepris à partir de 1946 dans l'optique de moderniser les territoires d'outre-mer. Les tôles en revanche n'étaient importées en quantité aussi grande que le ciment. En 1949, l'importation est nulle. En 1950, elle est de 107 tonnes et de 4 tonnes en 1951. La substitution progressive de ce produit par les matériaux locaux de construction pourrait expliquer cette baisse. Quant aux produits alimentaires, et de l'alcool, leur consommation était destinée pour la plus part du temps aux Européens dont le nombre réduit à Kribi traduit le caractère minime de leur importation. Les données de 1949 font ressortir 702 tonnes de sel, 88 tonnes de farine de céréales, 35 tonnes de bière et 1 tonne de vin¹⁹². En 1950, le sel connut une baisse considérable de plus de 600 tonnes pour atteindre 50 tonnes¹⁹³. La farine quant à elle, augmenta et se chiffrait à 210 tonnes ; la bière était absente. Le vin enregistra un tonnage égal à 323 tonnes. En 1951, seul le vin fut importé et son augmentation fut de 139 tonnes, soit 462 tonnes.

L'évolution des importations, présente deux tendances. La première observée entre 1947 et 1951, fait ressortir une évolution assez sereine et croissante. Ceci se justifie au regard du contexte¹⁹⁴ qui était dominé par le désir d'équiper les territoires. Les importations devaient connaître une hausse considérable pour répondre aux exigences de développement de la région de Kribi en particulier, du Cameroun en général. Malgré la diminution des importations observée entre 1946 et 1947, consécutive à la situation économique mondiale d'après-guerre¹⁹⁵, l'on observa l'accroissement des importations à partir de 1948 lié à " la mise en œuvre du plan d'équipement du territoire élaboré dès 1946"¹⁹⁶. En outre, la dévaluation du franc "mètre" d'octobre 1948 eut un écho favorable sur les importations, car 1 franc valait 2 francs "mètre".

¹⁹² Données statistiques sur l'état comparatif des principales marchandises importées au port de Kribi, 1949.

¹⁹³ Données statistiques sur l'état comparatif des principales marchandises importées au port de Kribi, 1950-1951.

¹⁹⁴ Nous nous situons en effet, dans le contexte du premier plan quadriennal dont l'objectif était le développement infrastructurel des colonies françaises en général et du Cameroun en particulier. Par conséquent, il fallait importer assez de matériaux indispensables à la réalisation et l'atteinte de cet objectif.

¹⁹⁵ G. Mainet, *Le port de Douala, croissance et développement au Cameroun*, Yaoundé, CEPER, février 1976, p. 31

¹⁹⁶ *Ibid.*

Passant de 272 tonnes en 1947, les importations atteignent 4324 tonnes en 1948. Par la suite, l'évolution va se poursuivre d'année en année pour atteindre 9.750 tonnes en 1951. Cette évolution est exposée dans le tableau ci-dessus :

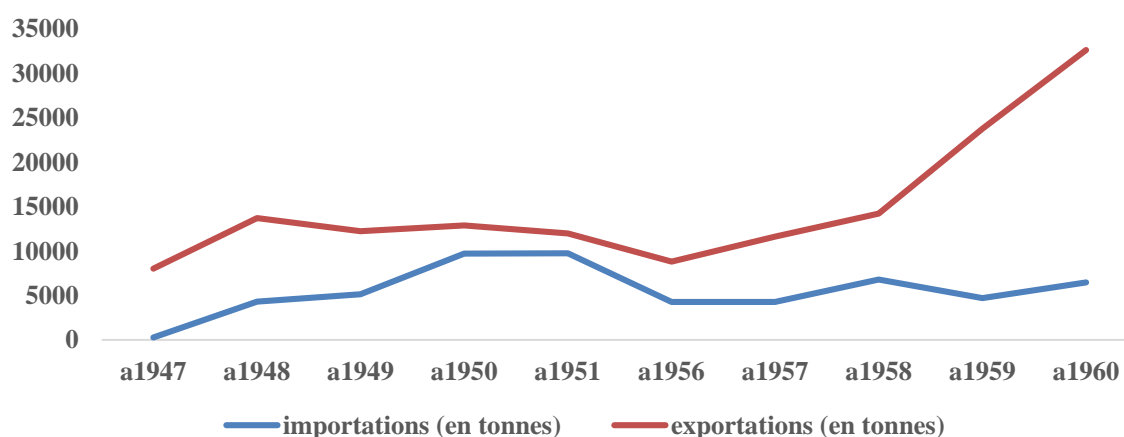
Tableau 39 : Importations au port de Kribi de 1947 à 1960

Années	Importations (en tonnes)
1947	272
1948	4.324
1949	5.126
1950	9.707
1951	9.750
1956	4.283
1957	4.280
1958	6.812
1959	4.702
1960	6.482

Source : Récapitulatif des données statistiques au port de Kribi 1947-1951, Relevés des opérations de déchargement au port de Kribi 1956-1960

La seconde période fut fortement marquée par une baisse du tonnage des produits importés et surtout par une évolution en dents de scie, se justifiant par la reprise normale des activités portuaires et la relative cessation des grands travaux d'équipement du territoire. Ainsi, en 1956 les importations étaient de 4283 tonnes, une légère baisse est notée en 1957 avec notamment un tonnage s'évaluant à 4280 tonnes. En 1958, on observe une augmentation de plus de 2000 tonnes soit 6812 tonnes due à l'ajout de certains produits comme les conserves, l'eau minérale, la chaux, le riz, le sucre, etc. En 1959, la tendance baisse ramenant ainsi le tonnage à 4702 tonnes pour enfin s'élever à 6482 tonnes en 1960.

Graphique 23 : Courbe des importations et exportations au port de Kribi de 1947 à 1960



Source : courbes réalisées sur la base des tableaux 38 et 39.

En somme, il ressort de ce graphique que, l'évolution des importations et des exportations n'a pas été identique. L'analyse faite dans la première phase laisse transparaître

une évolution assez perturbée des sorties (exportations), alors que les importations sont graduelles dans leur évolution. Dans la seconde partie par contre c'est le phénomène inverse qui se produit. L'on note une évolution progressive des exportations, tandis que les importations sont fluctuantes dans leur évolution. Il faut aussi noter que, durant la période d'étude, la balance commerciale camerounaise fut excédentaire, car les exportations furent supérieures aux importations dans leur globalité. Qu'en est-il du port de Douala ?

2- Évaluation du trafic au port de Douala

Sous la tutelle, on assista à la réalisation d'une infrastructure portuaire et routière de grande capacité. En 1947, la ville de Douala au Cameroun oriental, connut un développement urbain considérable avec une population estimée à près de 100.000 habitants¹⁹⁷. Concernant son économie, c'est à partir de 1946/1947 que les bases de la nouvelle économie furent posées grâce à la relance de la production et du commerce et l'élaboration des plans.

En 1947, le mouvement commercial stimulé par la hausse des cours mondiaux, le rétablissement d'un fret maritime suffisant et la demande croissante sur le marché mondial, s'accéléra de façon spectaculaire, puisque exportations et importations dépassèrent en valeur et en tonnage les maxima atteints durant l'entre-deux guerres. L'essor ainsi amorcé se maintint jusqu'en 1948 et les années suivantes¹⁹⁸.

En 1949, la politique économique, porta des fruits : comparée à l'année 1947, les importations s'accrurent de 146 % et la caisse de compensation créée en 1948, destinée à maintenir les prix des marchandises importées fut supprimée. Les exportations n'enregistraient qu'une progression de 21% ce qui aggravait le déficit de la balance commerciale apparu en 1948. Ce mouvement général s'accrut en 1950 et l'on note à cette date une reprise et une valorisation des exportations qui eurent pour cause la liberté rendue à tous les produits exportés et leur alignement sur les cours mondiaux. Au cours de cette période, le commerce extérieur avait doublé par rapport aux meilleures années d'avant-guerre : de 223.000 tonnes (moyenne 1936-1937-1938), il passait à 450.000 tonnes. L'économie connaissait une relance¹⁹⁹.

En outre, l'année 1950, est caractérisée par la création de nombreuses coopératives dont les activités s'articulaient autour de la production et de la transformation des produits de base à l'instar du cacao. En 1951, la tendance observée se poursuivit, avec l'accroissement des

¹⁹⁷Douala faisait partie de l'une des rares villes coloniales ayant acquis un tel effectif et son développement était étroitement lié à son port.

¹⁹⁸R. Gouellain, *Douala : ville et histoire*, Paris, Institut d'ethnologie, Musée de l'Homme, 1975, p.272.

¹⁹⁹*Ibid.* p. 272.

importations (80%) et la chute des exportations (20%). Ce déficit était compréhensible pour un pays en voie de redressement et d'industrialisation.

En 1952/1953, année d'achèvement du premier plan FIDES, les importations augmentèrent de façon spectaculaire au port de Douala, alors qu'une fois de plus les exportations subirent un léger recul. La période de redressement due à l'investissement public s'est matérialisée par une énorme consommation des biens importés, rendue possible à travers l'augmentation globale et individuelle du pouvoir d'achat. Dès lors, le nouveau défi était de "produire plus et mieux", ce qui est à l'origine du changement dans les structures commerciales de distribution : près de 8 % des maisons de commerce réalisèrent 90% des exportations.

En 1953, l'économie du territoire amorça une nouvelle phase, grâce à l'élaboration du second plan FIDES axé sur la production. Déjà, à partir de la fin de 1952, ce fait devint perceptible au travers de l'existence d'importants stocks de produits importés qui présageait une baisse des importations. En quantité, elles régressèrent de près de 29 % et en valeur près de 23 %. Les exportations par contre, ne fléchirent pas, mais amorcèrent une évolution progressive moyenne d'environ 7 % en volume année par année²⁰⁰. Au cours de cette même année, près de 50 % des importations étaient assurées par les sociétés françaises, 30 % par les compagnies étrangères et 20 % par les Camerounais. En 1954, année de fin de l'organisation de l'économie de traite avec des maisons de commerce diversifiées ou polyvalentes, l'on assiste à la spécialisation des nouvelles, tant en matière d'exportation et d'importation, que pour la distribution.

En 1954, le volume des importations augmenta légèrement atteignant ainsi 317.000 tonnes, il en était de même pour l'année 1955 où il totalisa 339.000 tonnes. La croissance restait faible en ce qui concernait les exportations : 276.000 tonnes en 1954 et 313.000 tonnes en 1955. Le Cameroun entra dans une phase de stabilisation ou de lente progression des importations et des exportations²⁰¹. Le tableau suivant nous donne davantage plus de lisibilité à ce sujet :

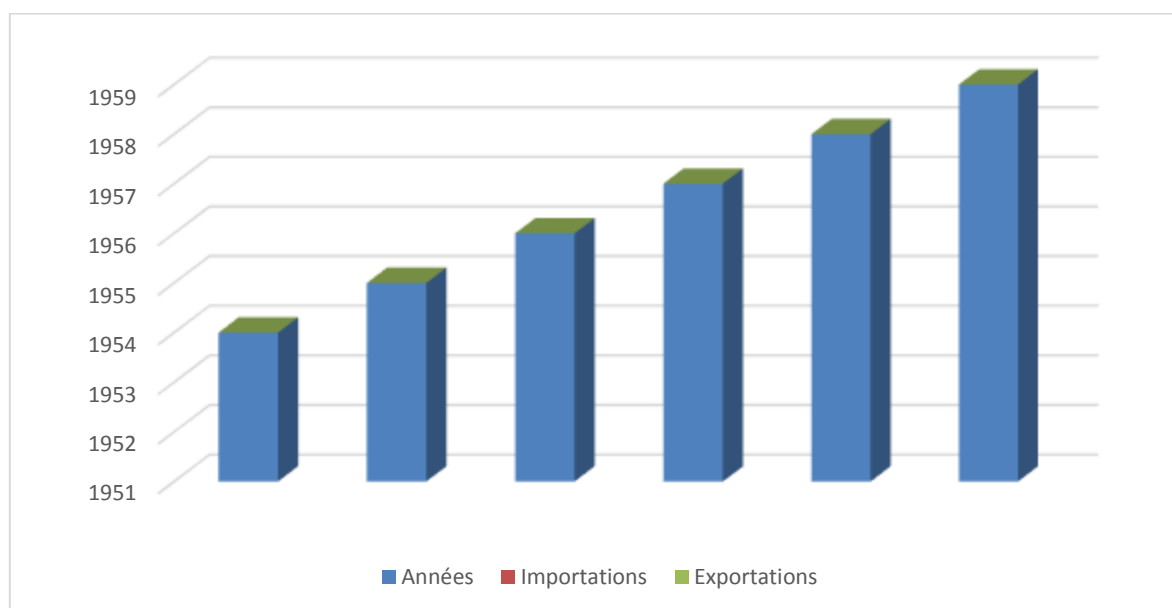
Tableau 40 : Évolution du trafic au port de Douala de 1954 à 1959 (en tonnes)

Années	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Importations	317.000	339.000	350.000	362.000	442.364	429.329
Exportations	276.000	313.000	310.000	342.098	400.955	407.735

Source : Gouellain, *Douala : ville et histoire ...*, p.274.

²⁰⁰ Gouellain, *Douala...*, p. 273.

²⁰¹ *Ibid.* p. 274.

Graphique 24 : Évolution du trafic au port de Douala de 1954 à 1959 (en tonnes)

Source : Diagramme réalisé sur la base du tableau 40.

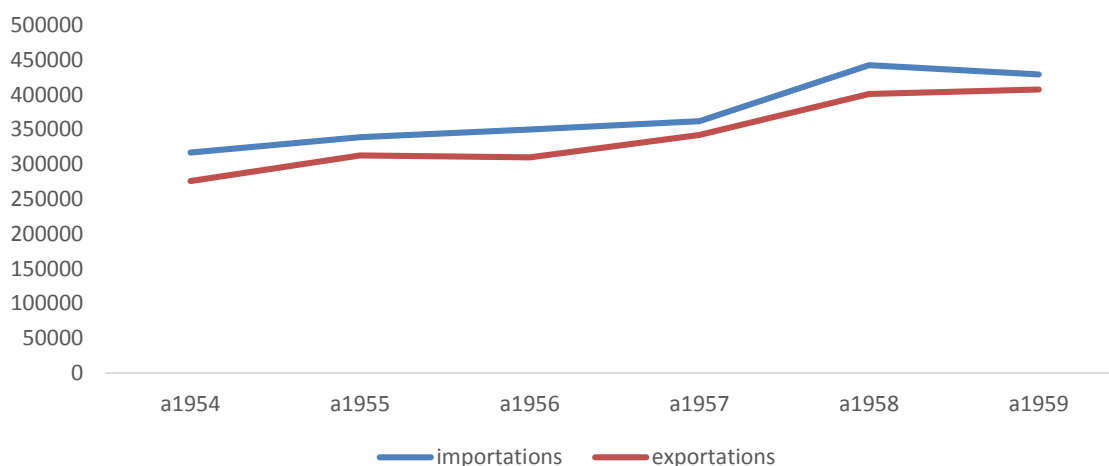
Il en découle que de 1954 à 1959 la balance commerciale camerounaise sur le plan du tonnage a été déficitaire, du fait de la supériorité des importations sur les exportations. La situation s'est davantage accentuée entre 1955 et 1956, dans la mesure où, le cacao, l'un des produits (sinon le principal) de base de l'économie camerounaise vit son cours s'effondrer dans des proportions catastrophiques. Le cacao représentait les 49 % des exportations, le café 14 % et la banane 7,4 %. Ce fait est d'autant plus marquant dans le sens où, à cette période les exportations ont connu une baisse de près de 3.000 tonnes, passant de 313.000 tonnes à 310.000 tonnes. En outre, c'est la seule régression observée durant la période étudiée au niveau des exportations. Le paysan qui était habitué à vendre son cacao à un taux relativement élevé, oscillant entre 160 et 180 FCFA en 1954/ Kg, fut résigné à vendre ce même cacao au prix de 40 voire 35 FCFA/Kg. Cette chute drastique des cours eut un impact considérable sur l'ensemble des exportations, dans l'économie et par ricochet sur le niveau de vie²⁰² des producteurs Camerounais en particulier et Africains en général. Les conséquences désastreuses qui résultèrent se seraient aggravées, si une caisse de stabilisation n'avait pas été mise en place à cet effet. Mais, la situation ne s'améliora pas de suite.

²⁰²Il est défini par la quantité de biens et de services mis à la disposition des consommateurs. Il est fonction des revenus qui permettent d'obtenir un certain nombre d'objets, à un certain prix, et d'accéder à un certain niveau (quantitatif) de consommation. Mais le niveau des revenus n'est pas le seul en cause. Il faut aussi prendre en compte l'utilisation des biens et services collectifs que la Nation met à la disposition de chaque individu ou groupe d'individus.

Il fallut attendre l'année 1958, pour voir les cours reprendre et atteindre à l'exception de l'année 1954, un des plus hauts taux enregistrés depuis la fin de la guerre²⁰³. Cette progression était aussi valable pour les deux autres produits (café et banane). En 1958, les exportations en valeur passaient de 15.000 millions de FCFA en 1957 à 25.220 millions de FCFA en 1958 pour atteindre 26.766 millions en 1959.

Les importations quant à elles, augmentèrent très lentement en valeur : en 1957, 18.149 millions de FCFA ; 1958²⁰⁴, 23.392 millions de FCFA ; 1959, 20.153 millions de FCFA. Pour la première fois depuis 1947, la balance commerciale était excédentaire. Cette situation favorable était liée principalement à des causes extérieures : la dévaluation de 20 % du Franc et les hauts cours mondiaux pratiqués à cette époque et enfin le dynamisme de l'économie camerounaise²⁰⁵.

Graphique 25 : Importations et exportations au port de Douala



Source : courbe élaborée sur la base des données du tableau 40

B- Analyse des activités portuaires à Kribi et à Douala sous les plans fédéraux (1961-1971)

Le rendement d'une structure reste lié à son fonctionnement et à sa gestion. S'agissant des ports du Cameroun, depuis 1960 ils ont été placés sous la gestion de plusieurs organes²⁰⁶, qui en fonction de leur prestation vont plus ou moins impacter sur leur rentabilité au travers de

²⁰³Gouellain, *Douala...*, p. 273.

²⁰⁴Il est nécessaire de préciser qu'en 1958 entré en service ALUCAM, première usine importante du territoire. Sa mise en service permet de booster les exportations qui atteignent dès lors le cap de 400.000 tonnes au cours de ladite année.

²⁰⁵Gouellain, *Douala...*, p. 274.

²⁰⁶De 1960 à 1991, les ports du Cameroun furent placés sous la gestion de deux principaux organes. Il s'agit notamment de la direction des ports et voies navigables et de l'Office national des Ports du Cameroun créé au cours du troisième plan. D'une manière ou d'une autre, ces différents organes vont impacter sur la gestion et la rentabilité des ports du Cameroun.

leurs différentes politiques gestionnaires²⁰⁷. En outre, le contexte de mise en place des plans de développement va aussi en fonction des différentes prévisions influencer sur les activités de ces ports. Sous les plans fédéraux la gestion des ports dépend de la direction des ports et voies navigables.

1- Analyse du trafic au port de Kribi

Conformément à notre travail, l'analyse de cette sous-partie prend d'une part en considération les exportations, d'autre part les importations aussi bien au port de Kribi que de Douala.

a- Les exportations

Les activités d'exportation en cours au port de Kribi connurent une certaine stagnation, malgré l'amélioration des tonnages observée comparée à la période coloniale. De manière générale, le tonnage à cette période oscillait entre 28 et 32 mille tonnes²⁰⁸. En 1961 le tonnage s'évaluait à 31 000 tonnes, ce chiffre se stabilisa en 1962. En 1963, l'on atteint 30 000 tonnes. Cette baisse légère était due à la diminution du bois en grumes de l'ordre de -1423 tonnes. En 1964, la situation se dégrade, le tonnage des exportations est de 28.000 tonnes. La chute générale enregistrée fut attribuée à l'état déplorable des axes qui desservent le port, notamment leur caractère impraticable durant la saison des pluies. À partir de 1965, une augmentation des exportations fut notée. Elles atteignirent 41.994 tonnes. En 1966, cette croissance s'accrut et s'évalua à 46.745 tonnes, soit une augmentation de + 4000 tonnes.

Tableau 41:Exportations au port de Kribi 1961-1971²⁰⁹

Années	Exportations (en tonnes)
1961	31.077
1962	31.011
1963	30.853
1964	28.558
1965	41.994
1966	48.000
1967	60.000
1968	85.000
1969	97.000
1970	129.000
1971	150.000

Source : Comptes administratifs 1963-1964 ; 1965-1966 et données statistiques annuelles de 1967 à 1971

À partir du second plan, une augmentation d'ensemble de l'ordre de 4750 tonnes fut enregistrée. Cette progression touchait particulièrement le bois dont les exportations ont totalisé

²⁰⁷ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi...", p. 92.

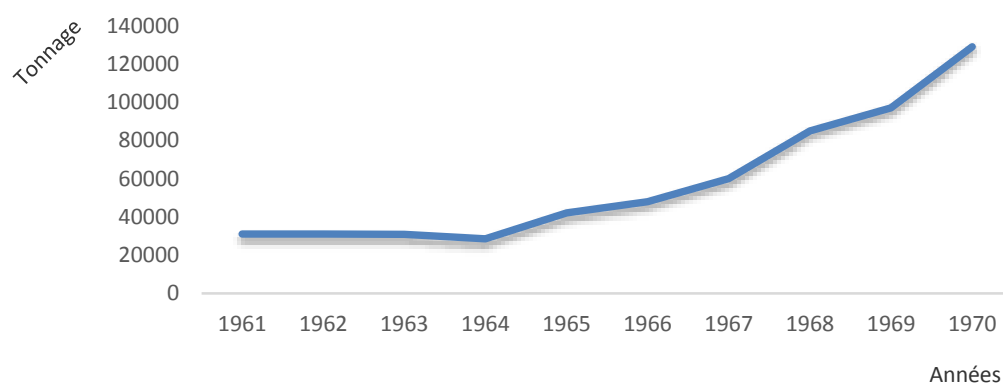
²⁰⁸ *Ibid.* p. 93.

²⁰⁹ Comptes administratifs 1963-1964 ; 1965-1966 et données statistiques annuelles 1967 à 1970.

+8.152 tonnes, ainsi que le café +186 tonnes. Le cacao par contre, connut une régression de - 2.140 tonnes et 291 tonnes en 1966. Cette baisse du tonnage du cacao s'expliquait toujours par l'état désastreux des routes, notamment celui du tronçon Kribi-Ebolowa. "Le cacao est tributaire, pour son évacuation, de l'état des routes ce qui explique qu'en mars et octobre le tonnage de ce produit demeure compris entre 511 tonnes et 203 tonnes"²¹⁰. À partir de 1967, les exportations connurent une évolution dont l'accentuation fut significative jusqu'en 1971. Ainsi, en 1967, les exportations se chiffraient à 60.000 tonnes, 85.000 tonnes en 1968, soit une augmentation de près de 25.000 tonnes. En 1969, le tonnage fut de 97.000 tonnes, soit une hausse de 12.000 tonnes comparée à 1968. La progression se poursuivit en 1970 avec un tonnage équivalant à 129.000 tonnes, soit +32.000 tonnes.

Dans l'ensemble, cette hausse généralisée du trafic observée au port de Kribi, traduisait les efforts menés par la direction des ports et voies navigables, notamment pour ce qui était de l'aménagement infrastructurel noté à partir de 1965/1966, sous le deuxième plan. La lisibilité de ce trafic est proposée au travers de cette courbe.

Graphique 26: Évolution des exportations au port de Kribi entre 1961-1971



Source : Courbe réalisée à base des données du tableau 41

b- Les importations

En matière d'importation, la politique camerounaise est sous-tendue par deux objectifs majeurs notamment assurer la protection des industries locales et combler les insuffisances de

²¹⁰Comptes administratifs 1963-1964 ; 1965-1966.

la production intérieure²¹¹. Pour le cas de Kribi, ces deux objectifs ont toujours été respectés, cela se traduisant par les quantités modestes des produits importés.

De par leur nature, les produits importés sont restés les mêmes. Il s'agissait entre autres des produits alimentaires tels que le sel, la farine, le sucre ; les boissons alcoolisées comme le vin, les bières ; les matériaux de construction, à l'instar des tôles, du ciment.

En 1961, les produits importés se chiffraient à 8989 tonnes. En 1962, le tonnage s'élevait à 9.084 tonnes, 10.336 tonnes pour l'année 1963 et 11.257 tonnes pour celle de 196²¹². De 1962 à 1963, l'on note une augmentation d'environ +1251, de 1963 à 1964 la progression se poursuit et est de +920. Cette augmentation résidait particulièrement dans les matériaux de construction notamment le ciment dont le tonnage est passé de 5.727 tonnes en 1962 à 8.568 tonnes en 1964. Ceci se justifiait non seulement par le souci majeur des populations de voir leur habitat amélioré, mais aussi et surtout, eu égard aux différentes réalisations du premier plan²¹³.

En 1965, les importations connurent une légère baisse de 1.325 tonnes comparée à l'année 1964, soit 9932 tonnes. La baisse observée au niveau des matériaux de construction, en l'occurrence le ciment -1470 tonnes et les tôles -86 tonnes expliquait cette régression. En effet, la production locale de ces matériaux permettait de combler le déficit qui était jusque-là observé justifiant ainsi, le caractère réduit de ceux-ci. En 1966, une légère hausse fut perceptible le tonnage se chiffrait à 10.955 tonnes, soit +1.023 tonnes²¹⁴.

La légère amélioration opérée entre 1965-1966 se fit grâce au ciment + 1.402 tonnes et quelques produits de consommation comme la farine, le sucre et la bière. L'on a observé par contre un recul dans l'importation du sel et des divers. Il en fut de même pour les tôles dont la diminution s'expliquait par une consommation considérable de la production camerounaise²¹⁵.

²¹¹N. R. Toungnia, "L'impact du commerce extérieur sur le développement économique des pays du Tiers-monde : illustration par le cas du Cameroun", Mémoire de Licence en Droit et Science économiques, Université de Yaoundé, 1976-1977, p.10.

²¹² Compte administratif exercice 1963-1964..., p. 27.

²¹³*Ibid.* 28.

²¹⁴ Budget annexe de la Direction des ports et voies navigables, compte administratif exercice 1965-1966, p. 21.

²¹⁵*Ibid.* p. 23.

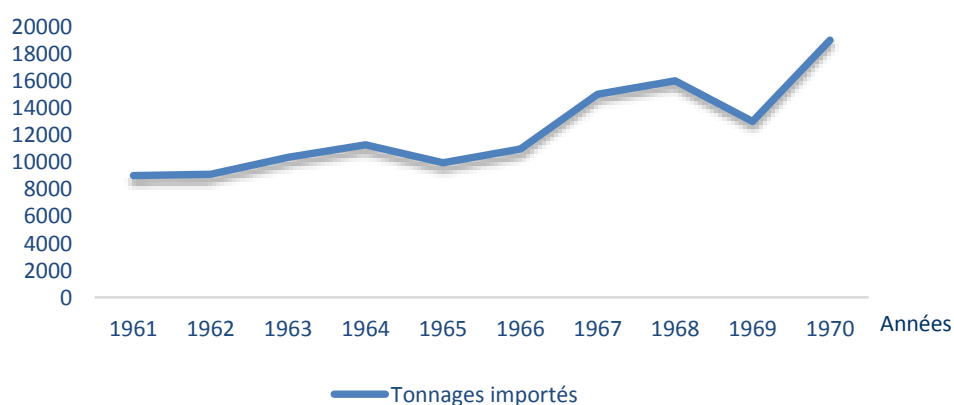
Tableau 42: Quantification des importations au port de Kribi de 1961 à 1971²¹⁶

Années	Importations (en tonnes)
1961	8.989
1962	9.085
1963	10.336
1964	11.257
1965	9.932
1966	10.955
1967	15.000
1968	16.000
1969	13.000
1970	19.000
1971	14.000

Source : Comptes administratifs exercices 1963-1964, 1965-1966 et de l'annuaire statistique 1967-1970

De 1967 à 1970, les importations restèrent plus élevées que celles des années précédentes. En 1969, les importations régressèrent de 3.000 tonnes soit 13.000 tonnes pour atteindre 19.000 tonnes en 1970, marge maximale que les importations au port de Kribi ne dépassèrent jamais.

Dans la globalité, l'évolution des importations au port de Kribi, restait marquée par deux tendances de 1961 à 1971. Au cours de la mise en application du premier plan (1961-1965) que certains experts qualifiaient de galop d'essai, les activités d'importations enregistrent une évolution assez perturbée qui se justifie par les fluctuations nationales et internationales mentionnées dans les analyses, mais surtout par la timidité observée dans le début effectif du plan. En revanche, dans la seconde phase, qui est celle du deuxième plan, les importations amorcent une certaine sérénité et surtout une augmentation en tonnage qui traduit de l'effectivité du plan.

Graphique 27 : Évolution des importations de 1961 à 1970

Source : Courbe élaborée à partir du tableau 42

²¹⁶ Chiffres obtenus grâce aux comptes administratifs exercices 1963-1964, 1965-1966 et de l'annuaire statistique 1967-1970.

2- Le port de Douala

Le port de Douala durant la période d'étude (1947-1991)²¹⁷ était considéré comme le seul port complet d'une part du fait de la variété de ses infrastructures ; d'autre part par l'importance de son trafic (exportations et importations). Ainsi, l'ensemble des populations de Douala représentait régulièrement 92 à 95 % du trafic total camerounais²¹⁸.

a- Les exportations

Il faut noter que l'évolution du trafic au port de Douala en général a connu une évolution assez timide sous le premier plan (1961-1965). Cette timidité a aussi été soulignée au niveau des activités du port de Kribi. Ce n'est qu'à partir du second plan que les lignes vont bouger.

Entre 1960 et 1965, malgré une certaine lente évolution, les exportations sont passées de 356.000 tonnes à près de 515.000 tonnes. Entre 1966 et 1971, l'activité a connu une évolution notoire grâce, aux réalisations du second plan. Il est nécessaire de souligner certains faits majeurs qui survinrent et qui, d'une manière ou d'une autre, eurent plus d'impact sur les activités de ce port que sur les autres. Il s'agit de l'application au Cameroun occidental en juillet 1966, des tarifs en vigueur dans la zone UDEAC²¹⁹, ce fait a intensifié les échanges surtout les importations en provenance de l'union douanière et de l'augmentation de l'excédent commercial avec les autres pays de la Communauté Economique Européenne (hormis la France) et dont la conséquence fut la baisse des activités commerciales avec la France²²⁰.

Au regard des données disponibles, il ressort qu'effectivement les différents aménagements opérés par la direction des ports et voies navigables, en général, et le second plan, en particulier, les exportations du port de Douala connurent une évolution remarquable chaque année. Parties de 356.000 tonnes en 1960, les exportations s'élevaient à 627.000 tonnes en 1968, 727.500 tonnes en 1970 et 731.900 tonnes en 1971.

b- Les importations

Il est important de souligner que, les activités portuaires et maritimes font intervenir deux types de trafic : le long cours ou trafic à l'international et le trafic local. Le long cours, concerne l'importation et l'exportation des produits commerciaux transitant entre les ports camerounais et l'international²²¹. Ces produits sont à la fois agricoles et industriels et proviennent de l'ensemble des villes du Cameroun, notamment en ce qui concerne les

²¹⁷Il est important de souligner que cette importance du port de Douala est restée d'actualité jusqu'à une période très récente, jusqu'à la mise en service du nouveau port en eau profonde de Kribi en 2018.

²¹⁸Mainet, *Douala ...*, p.111.

²¹⁹UDEAC entendu comme Union douanière des États de l'Afrique centrale

²²⁰Touna Mama, *L'Économie camerounaise...*, p.229.

²²¹B. Ebode Onana, " La politique portuaire au Cameroun : 1971- 2005", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010, p.124.

exportations. Pour le cas des importations, les produits proviennent de l'ensemble des pays qui entretiennent des relations commerciales avec le Cameroun. En ce qui concerne le trafic local, il se fait le long des côtes camerounaises et de celles des pays de la sous-région à savoir le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, etc.

Dans l'ensemble, comparées aux exportations, les importations au port de Douala demeurent élevées. Les données dont nous disposons font état d'une évolution très sereine observée depuis 1960 et qui va se poursuivre jusqu'en 1971. En 1960, les importations étaient de 411.000 tonnes. Cinq années plus tard, on enregistra un tonnage de près de 658.000 tonnes soit une augmentation de plus de 200.000 tonnes. En 1968, le tonnage se chiffrait à environ 909.100 tonnes pour atteindre en 1970, 1.114.900 tonnes, soit plus 205.800 tonnes. En 1971, le tonnage franchit le cap de 1.163.800 tonnes, soit plus 48.900 tonnes. Toutes ces performances et prestations restaient assignées aux différents aménagements opérés par le deuxième plan quinquennal²²².

C- Sous les plans unitaires (1972-1987)

Cette période d'étude reste dominée par le règne de l'Office national des Ports du Cameroun (ONPC) créé au début du troisième plan. Dans l'ensemble, elle se caractérisait par des fluctuations observées çà et là. L'évolution des activités d'exportation était non seulement assez mitigée, mais demeurait nettement supérieure à celle des périodes précédentes.

1- Port de Kribi

L'analyse des activités du port de Kribi se fera au travers des exportations et des importations conformément à notre découpage chronologique initial.

a- Les exportations

En 1972, les exportations s'évaluaient à 165.000 tonnes, soit une hausse de 15.000 tonnes. En 1973, le relèvement spectaculaire des cours des produits d'exportation sur le marché mondial²²³, permet d'atteindre 206.000 tonnes. Cette élévation se poursuivit en 1974²²⁴. L'on nota cependant une légère régression des exportations à 170.000 tonnes due à la chute du trafic du bois qui passa de 189.305 tonnes en 1973 à 154.401 tonnes en 1974. En 1975, la chute amorcée se poursuivit, le tonnage était de 162.000 tonnes. Cette baisse restait étroitement liée

²²² Anonyme, *L'économie camerounaise*, Paris, PUF, 1977, p.49.

²²³ N. R. Toungnia, "L'impact du commerce extérieur sur le développement économique des pays du Tiers-monde : illustration par le cas du Cameroun", Mémoire de Licence en Droit et Science économiques, Université de Yaoundé, 1976-1977, p. 4.

²²⁴ *Ibid.* p. 5.

à celle du bois qui représentait plus de 85% du trafic. Ce trafic atteignit en 1975, 147.022 tonnes, soit une diminution de 7.379 tonnes comparée à l'année 1974²²⁵.

En 1976, les exportations s'élevaient à 144.000 tonnes, soit une réduction de 18.000 tonnes. En 1977, l'on nota une hausse appréciable des exportations qui passèrent de 144.000 tonnes à 179.000 tonnes soit +24,4%²²⁶. Cette augmentation s'expliquait par la reprise du cacao et surtout celle du bois dont le tonnage passa de 131.812 tonnes en 1976 à 163.622 tonnes, soit + 4.000 tonnes. Les exportations se chiffraient à 167.000 tonnes en 1979 avec une baisse de 15.416 tonnes donc -8,54 %²²⁷. En 1980, l'on assiste à une élévation remarquable des exportations qui atteignent 207.000 tonnes soit +40.000 tonnes. Cette hausse restait liée à celle du bois qui s'évaluait à 180.669 tonnes²²⁸. En 1981, le trafic export du port accusa une sensible baisse de 45.000 tonnes. Régression qui est à mettre à l'actif du trafic bois qui représente plus de la moitié de l'ensemble des activités du port. L'exportation de bois ne fut que de 140.153 tonnes, soit une chute de 45.516 tonnes, donc, -25,32 % par rapport à l'année précédente²²⁹.

En 1982, le tonnage crut et s'évalua à 178.000 tonnes. De 1983 à 1985, les différentes régressions notées furent la résultante d'une diminution notoire de l'activité du bois. En effet, les exportations passèrent de 170.000 tonnes en 19783 à 148.000 tonnes en 1985 en passant par 154.000 tonnes en 1984. La diminution des activités du port observée en 1983 resta essentiellement liée à celle du bois qui enregistra une baisse de 6.638 tonnes, -4,16 % passant ainsi de 159.413 tonnes en 1982 à 152.775 tonnes en 1983. Le recul des activités constaté en 1985 trouva une justification non seulement du fait de la vétusté et l'obsolescence des équipements portuaires, mais aussi était la résultante d'un ralentissement des activités forestières suite aux nombreuses pluies et aux difficultés financières auxquelles étaient confrontées certaines sociétés²³⁰.

En conclusion, en se basant sur les différents rapports annuels de l'ONPC, il apparaît que "la contre-performance notée au port Kribi reste liée à plusieurs problèmes dont le plus important est l'ensablement de la passe de la Kienké, cela malgré les nombreuses campagnes de dragages effectuées ; l'inadaptation du matériel de manutention en qualité et ne quantité demeure aussi un problème préoccupant"²³¹. La vétusté des équipements du port demeure une

²²⁵ "Rapport de l'Office national des Ports du Cameroun", 1975, p. 22.

²²⁶ Analyse des activités maritimes de l'Office national des Ports du Cameroun", 1977, p. 14.

²²⁷ Anonyme, "Analyse du trafic maritime", *Cameroon inter-ports*, N°11 et 12 janv-juin 1980, p. 28.

²²⁸ Anonyme, "Analyse de l'activité des ports", *Cameroon inter-ports*, N°13, sept. 1980, p. 20.

²²⁹ "Rapport annuel de l'Office national des Ports du Cameroun", 1981, p. 65.

²³⁰ "Rapport annuel de l'Office national des Ports du Cameroun", 1985, p. 84.

²³¹ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi...", p. 98.

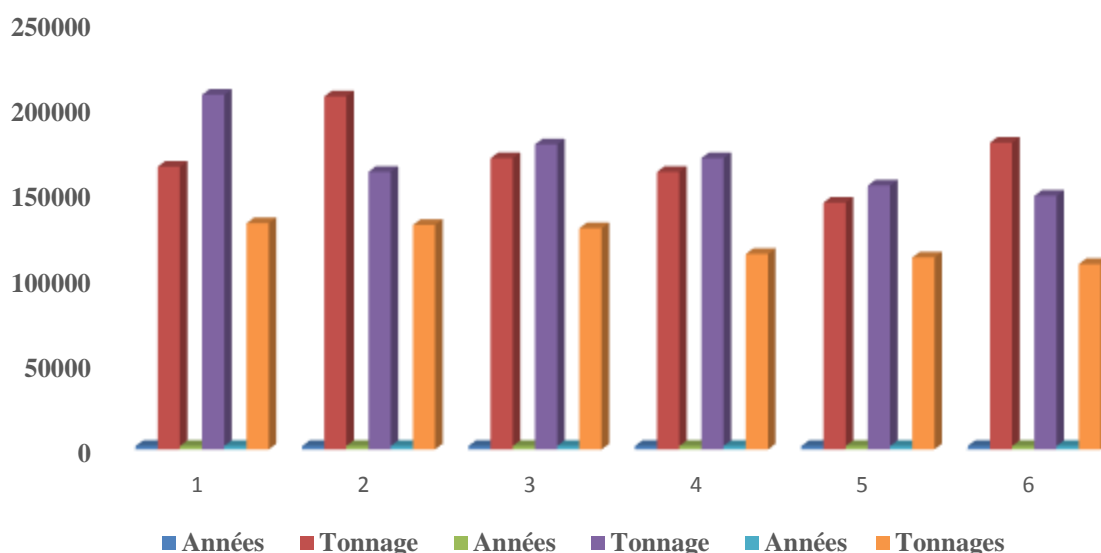
entrave au plein épanouissement des activités dudit port, De 1975 à 1985 l'infrastructure portuaire est presque restée identique²³².

Tableau 43: Évolution des exportations de 1972 à 1987

Années	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Tonnage	165 000	206 000	170 000	162 000	144 000	179 000
Années	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Tonnage	207 000	162 000	178 000	170 000	154 000	148 000
Années	1986	1987				
Tonnages	132000	131000				

Source : Rapport des opérations de chargement au port de Kribi 1971-1985, annuaire statistique du trafic au port de Kribi de 1966-2004

Graphique 28 : Évolution des exportations de 1972 à 1987



Source : Courbe élaborée à partir du tableau 43

b- Les importations

Les importations de cette période, fait état d'une activité portuaire en décroissance. De 1972 à 1987, l'on observa une régression générale des importations qui partirent de 11.000 tonnes en 1972 pour 2018 tonnes en 1987.

Le tableau des données chiffrées montre une activité en pleine régression. En 1972, le trafic était de 11.000 tonnes. De 1972 à 1978, les importations connurent une constance diminution, car les tonnages oscillaient entre 9.000 tonnes et 12.000 tonnes. C'est à partir de 1981 que les signes avant-coureur de la crise se firent ressentir avec un tonnage estimé à 3.533 tonnes. En 1981, la décadence persiste ce qui entraîne la baisse de l'ordre de moins de 53,8 %

²³²«Rapport annuel de l'Office national des Ports du Cameroun», 1975, p.125.

notée entre 1980 et 1981²³³. Il est nécessaire de souligner que l'importante chute perceptible à partir de 1981 est liée à la disparition de l'importation des tôles et du ciment²³⁴. À partir de là, les importations ne dépasseront plus le cap de 5.000 tonnes.

Tableau 44 : Importations au port de Kribi de 1972 à 1987

Années	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Tonnage	11. 000	12. 000	12. 000	10. 000	9. 457	9. 820	12. 383
Années	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Tonnage	6. 000	7. 530	3. 533	1. 707	4. 274	3. 000	1. 000
Années	1986	1987					
Tonnage	2.000	2.018					

Source: Anonyme, “Analyse des activités des ports”, *Cameroon Inter Ports* de 1977, 1982, 1985, 1986-1998

Le paysage que dessine le tableau illustrant cette analyse est sombre, car c'est celui d'une régression explosive des importations du port de Kribi. C'est la conjoncture économique qui prévalait qui a eu un impact dépréciatif sur l'ensemble de ces activités²³⁵. La chute amorcée se pérennisa avec un tonnage sans cesse en diminution. En 1986 et 1987, les tonnages respectifs étaient de 2.000 tonnes et 2.018 tonnes.

2- Le port de Douala

En sa qualité de port principal du Cameroun, les activités d'exportations et d'importations du port de Kribi vont connaître une évolution notoire au fil des années. Avec la création de l'Office national des ports du Cameroun (ONPC), les attentions furent davantage focalisées sur le port de Douala qui bénéficia d'énormes privilèges de la part de cet organe au détriment des autres ports du pays.

a- Les exportations

Elles restèrent dominées par les bois tropicaux et par les produits agricoles industriels durant cette période. Jusqu'en 1977, Douala assurait la quasi-totalité des transactions. Le commerce extérieur camerounais était largement dominé par les produits agricoles qui assuraient entre 70 et 75 % des ventes à l'international²³⁶. Cependant, à partir de 1978, ces produits ont subi une réduction de l'ordre de 66, 4% des exportations du fait de l'introduction du pétrole brut qui modifia quelque la structure des exportations camerounaises.

Les exportations hormis le pétrole brut, accusèrent un faible taux de croissance en valeur, et une stagnation en volume. Cette légère contre-performance fut attribuée non

²³³“Rapport annuel de l'Office National des Ports du Cameroun”, 1981, p. 65.

²³⁴*Ibid.* 63.

²³⁵Mefoue Nkoa, “Les ports maritimes...”, p. 145.

²³⁶Mainet, *Douala : croissance...*, p.118.

seulement à la baisse généralisée du volume des produits primaires (surtout le bois et la banane), mais aussi et surtout de leur valeur sur le marché mondial. Ce dysfonctionnement de la balance commerciale observé en 1981, se justifiait par la dépréciation continue de la valeur des principaux produits primaires d'exportation²³⁷ et part par la hausse drastique des prix des produits manufacturés importés indispensable pour les populations camerounaises.

S'agissant du bois, sur l'ensemble de ce produit exporté en 1981, 421.056 tonnes, 302.598 tonnes, soit 71,9 % étaient des billes de bois brutes et 28,1 % constitués de sciages (débités et contreplaqués). Le cacao quant à lui, connut progressivement un début de transformation sur place et on distinguait plusieurs variétés : cacao en masse, le beurre de cacao, le chocolat, les déchets de cacao qui représentaient près de 22 % du cacao en fèves et des produits cacaotés exportés.

En ce qui concerne les autres produits, notamment ceux de type industriel (en dehors des produits agricoles et le bois), ils amorcèrent une légère hausse de près de 18 % en 1981, contre 12 % 1980. Cette hausse restait liée d'abord à la production de l'aluminium et de ses dérivés ; ensuite à celle de l'industrie du textile²³⁸ et enfin à celle des autres produits²³⁹. Généralement, tous ces produits industriels de deuxième transformation non alimentaires furent estimés à plus de 11 milliards de FCFA en 1980-1981²⁴⁰. Les principaux consommateurs de ces différents produits étaient les pays de l'Afrique Centrale notamment ceux appartenant à l'UDEAC et de l'Europe particulièrement la France et l'Italie²⁴¹.

La lisibilité du trafic des exportations au port de Douala se fera au travers de ces données représentées dans le tableau ci-dessus :

²³⁷Cette situation se caractérisait par la dépréciation des cours mondiaux, les caprices du temps, etc.

²³⁸ L'essentiel de l'industrie textile provenait du coton nordiste en particulier constitué de produits tels que les tissus, couvertures et linge de maison surtout.

²³⁹Comme les peintures, les parfums, allumettes, piles électriques, articles de voyages, outils agricoles à main, articles de ménage, matières plastiques, cycles et moto cycles, articles de literie, etc.

²⁴⁰ Mainet, *Douala : croissance...*, p.119.

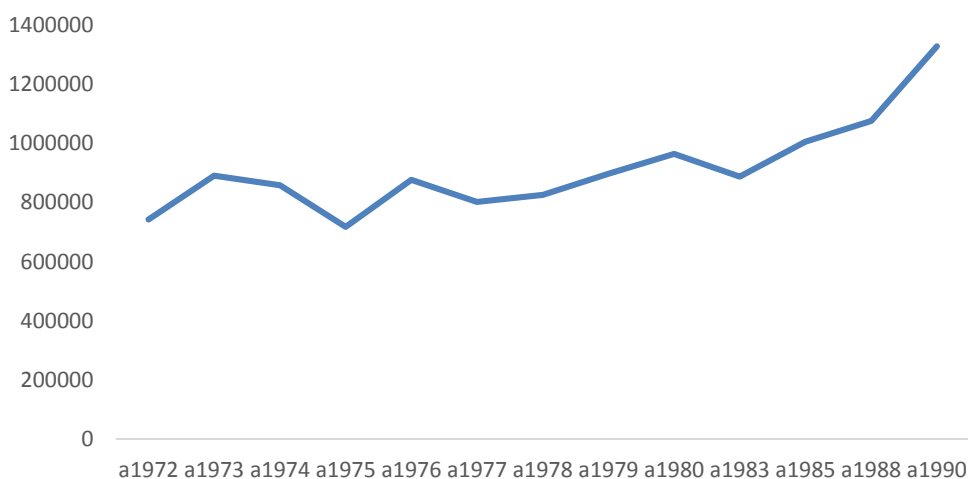
²⁴¹ *Ibid.*

Tableau 45 : Exportations au port de Douala de 1972 à 1985 (en milliers de tonnes)

Années	Exportations (en tonnes)
1972	742.594
1973	891239
1974	857.841
1975	717.428
1976	876.557
1977	801.569
1978	825.290
1979	897.066
1980	964.861
1983	887.099
1985	1.005.120

Source : Rapports annuels de l'ONPC 1976, 1980, 1985, annuaire statistique du Cameroun 1983

Au regard de ce tableau, l'on observe que l'évolution des exportations connaît une certaine constance dans son tonnage, caractérisée plus ou moins par des perturbations. Dans l'ensemble, l'évolution s'opère en dents de scie de 1972 à 1983. En termes de constance, il est aisé de remarquer que les différents tonnages oscillent entre 742.594 tonnes en 1972 et 887.099 tonnes en 1983. Mais à partir de 1985, l'évolution devient sereine. Toutes ces variations restent étroitement liées à la conjoncture nationale et internationale.

Graphique 29: Évolution des exportations au port de Douala de 1972 à 1985

Source : Graphique réalisé par les données du tableau 45

b- Les importations

Pour ce qui est des produits importés, elles restèrent dominées par le trafic des hydrocarbures. Nous observons que le Cameroun était un grand producteur d'hydroélectricité²⁴². La consommation pétrolière s'accrut et elle représentait entre 25 % et 30

²⁴² Cette production se fait à Édéa dans la Sanaga Maritime.

% des importations à Douala. En 1975, la crise pétrolière affecta les tonnages. À partir de 1976, les besoins augmentèrent avec les grands travaux, l'essor de la circulation automobile, l'industrialisation et la diffusion de la distribution électrique (sous forme thermique) dans les différents centres urbains principaux et secondaires. La production pétrolière interne²⁴³ n'était pas assez suffisante pour couvrir tous ces besoins.

En dehors de ces produits, le port importe aussi la gamme "alimentation-boisson-tabac" qui représentait entre 13 et 14 %, les clinkers²⁴⁴ et les ciments près de 16 à 19 %, le groupe des divers (autres importations) entre 23 et 26 %. Les différences les plus significatives furent notées au niveau des marchandises (fers, tôles, grosse quincaillerie) dont la demande s'accrut et s'épuisait du fait des grands travaux/chantiers²⁴⁵. La production industrielle locale comblait quelques peu les besoins des populations, mais en période de grands travaux des importations étaient nécessaires. Ce fut le cas du ciment de haute qualité qui était le plus souvent importés de l'extérieur lors des grands travaux.

Dans le secteur alimentaire ou des boissons, l'on faisait venir le blé en vrac, le malt d'orge, semoule blé-maïs dans l'optique de ravitailler les usines locales de fabrication de pâtes alimentaires (blé en vrac, semoule blé-maïs) ou des brasseries (malt d'orge). Il existait aussi des produits directement destinés à la consommation tels que : la farine de froment, les bières d'importation, poisson congelé, le sucre, etc., ainsi que d'autres importations (véhicules, machines, pièces détachées). La mise en exergue globale des activités d'importation au port de Douala se fait via le tableau suivant :

²⁴³Jusqu'en 1981, les premiers apports de la raffinerie du Cap Limboh n'eussent pas un véritable impact sur le marché camerounais, car sa production n'a pas entraîné la modification des circuits d'approvisionnement antérieurs.

²⁴⁴ Le clinker est l'un des produits majeurs que l'on utilise dans la fabrication du ciment.

²⁴⁵ Il est normal de rappeler que nous nous situons dans le contexte de grande transformation et de modernisation du Cameroun via les plans quinquennaux. Ces multiples chantiers faisaient référence aux barrages, ponts, extension des ports, chemin de fer, urbanisme, etc.

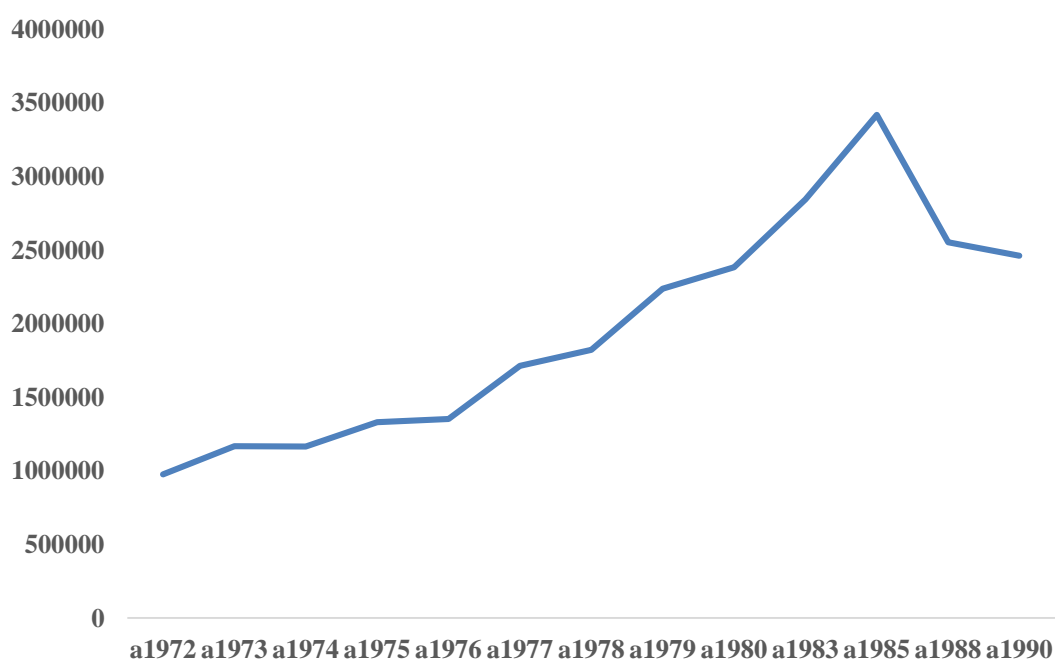
Tableau 46: Évolution des importations au port de Douala de 1972 à 1985 (en milliers de tonnes)

Années	Importations (en tonnes)
1972	976.128
1973	1.166.668
1974	1.165.302
1975	1.330.863
1976	1.352.617
1977	1.713.719
1978	1.821.996
1979	2.237.444
1980	2.383.270
1983	2.845.105
1985	3.418.607

Source : Rapports annuels de l'ONPC 1976, 1980, 1985, Annuaire statistique du Cameroun 1983

Quant aux données qui découlent du tableau N°47, il en ressort une évolution assez stable année après année. En effet, les importations sont parties de 976.128 tonnes en 1972 pour 3.418.607 tonnes en 1985. Nous avons une plus grande lisibilité de leur évolution via la courbe suivante :

Graphique 30: Évolution des importations au port de Douala de 1972 à 1985



Source : courbe effectuée à partir du tableau 46

Au terme de ce chapitre, il ressort de notre évaluation que les plans dans leur ensemble ont œuvré pour le développement du Cameroun. Malgré les différentes natures et motivations de leurs initiateurs, ces planifications ont d'une manière ou d'une autre contribué à la

modernisation des ports de Douala et de Kribi en particulier et du Cameroun, en général. Certes, des bémols peuvent être formulés à l'égard des plans FIDES et de l'aide étrangère. En ce qui concerne les plans FIDES, leur élaboration s'est faite dans un contexte de domination, motivée par l'exploitation des colonies, au profit de la Métropole.

Par conséquent, les projections faites ne l'étaient que dans le sens véritable d'assouvir les intérêts de l'administration coloniale. Le développement était non seulement partiel, mais aussi n'était orienté que vers les secteurs infrastructurel et agricole. L'aide étrangère quant à elle, à notre sens, n'a véritablement pas participé à la totale réussite des plans. Au-delà de cette évolution, nous pouvons dire que cette affirmation trouve son fondement dans le fait que, non seulement elle était très conditionnée ou liée, mais aussi elle n'a réellement servi qu'à renforcer la domination étrangère et l'endettement du Cameroun. Ce qui est à l'origine de son dynamisme, ses corollaires et ramifications jusqu'à nos jours.

**CHAPITRE V : IMPACT DE LA PLANIFICATION PORTUAIRE SUR
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET POLITIQUE DU
CAMEROUN**

La planification qui est une projection futuriste, permet non seulement d'éviter la navigation à vue, mais aussi comme le disait Masse c'est un élément efficace de lutte contre le hasard dans la gestion en général²⁴⁶. Dans cet optique, la planification s'opère dans le but de développer, de moderniser. Celle qui s'est réalisée durant notre période d'étude dans le secteur portuaire, a été un facteur majeur de croissance économique, sociale et politique du pays.

Dans une perspective économique, la notion de port évoque un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisation diverses. Il désigne un ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue l'un des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international.

Sa position stratégique qui lui permet d'être en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale : le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs, la promotion de l'industrialisation²⁴⁷, la contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique, sociale et même politique s'y rapportant. Dès lors, quelles sont les retombées des ports de Douala et Kribi sur le Cameroun ? À la suite de ces analyses, il est question de mettre en exergue les répercussions desdits ports sur les plans économique, social et politique.

I- IMPACT AU PLAN ÉCONOMIQUE

Le rôle joué par les ports dans l'économie d'un pays en général et dans la localité attenante²⁴⁸ n'est plus à démontrer. Considérés dans leur début comme de simple zone de transit, l'importance des ports au fil du temps s'est accrue et ces derniers sont devenus des facteurs déterminants dans le développement d'un pays. Selon le rapport du *Cameroon Inter-ports*, " l'activité portuaire n'est plus considérée comme une fonction à part, mais comme faisant partir du processus de production-distribution ; mieux encore s'intégrant dans l'activité socio- économique d'une localité, d'un pays"²⁴⁹. C'est ainsi qu'au vu de l'évolution de ce rôle, les ports cessent d'être uniquement des instruments au service de leur localité d'origine, pour s'ériger en symbole de fierté pour leurs pays respectifs, d'où leur intérêt national et

²⁴⁶ P. Masse, *Le plan ou l'anti hasard*, Paris, Gallimard, 1965, p.178.

²⁴⁷ Il s'agit des industries liées au port ou à proximité de celui-ci.

²⁴⁸ La localité attenante est celle qui abrite le port. Autrement dit, c'est la ville d'origine ou d'implantation du port.

²⁴⁹ "Rapport du *Cameroon inter-ports*" N°7, 1981, p. 15.

international. Il est fondamental de rappeler que la création d'un port n'est pas un fait hasardeux, il obéit d'abord à un souci, à une logique, qui est de rentabiliser l'économie d'un pays. C'est pour cette raison que, ses retombées sont très poussées et très significatives dans ce domaine. Pour mieux appréhender les retombées économiques des ports, nous allons aborder son impact économique sur le plan local, national et international.

A- À l'échelle locale

La localité attenante est d'une manière ou d'une autre la première à bénéficier des bienfaits de la présence d'un port. Ces retombées s'apprécient à plusieurs niveaux, en favorisant le développement urbain, le développement des activités commerciales et création d'emplois, le développement infrastructurel via l'aménagement du territoire.

1- Le développement urbain

L'analyse des relations ville-port a un double objectif. Elle permet, d'une part, de comprendre et d'évaluer l'interdépendance entre la ville-hôte et son port et de caractériser les liens morphologiques et fonctionnels entre les deux. D'autre part, elle cherche à évaluer et améliorer la compétitivité inter-villes et inter-ports, mais aussi du couple ville-port²⁵⁰. En d'autres termes, il est question de démontrer ici que le port reste et demeure un moteur de développement économique pour sa ville et un facteur d'urbanisation. Avant d'arriver, il est d'abord indispensable de clarifier certains concepts tels que la ville et l'urbanisation.

Depuis 1976, année du premier Recensement général de la Population et de l'Habitat au Cameroun, "tout chef-lieu d'unité administrative ayant au moins 5000 habitants et doté d'équipements à caractère urbain est appelé ville"²⁵¹. Par contre, l'urbanisation est le fait de créer une ville et de la développer²⁵². Il s'agit, selon le géographe Paulet, le "processus de développement des villes et de concentration des populations dans ces dernières"²⁵³. Selon Jacques Veron, "l'urbanisation demeure encore la voie privilégiée de l'accès à la modernité"²⁵⁴. Ceci étant, quelle relation existe-t-elle entre le port de Douala et sa ville d'implantation du même nom ?

²⁵⁰ J. H. Jugie, *Les relations ville-port : croiser les littératures pour croiser les perspectives*, Québec, CIRRELT, 2017, p.1.

²⁵¹ A. Tassou, "Évolution historique des villes du Nord-Cameroun (XIXe –XXe siècles) : des cités coloniales aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga", thèse de Doctorat d'histoire, Université de Ngaoundéré, 2005, p.9.

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ J. P. Paulet, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2009, p.101.

²⁵⁴ Veron, *Population...*, p. 61.

Le rapport entre ville et port est très étroit, c'est même un lien de complémentarité²⁵⁵, avec une légère ascendance du port sur la ville. S'il existe des villes sans ports, il n'existe pas des ports sans villes²⁵⁶. Les études économiques basées sur les relations ville-port sont centrées sur la capacité de dégager et de retenir de la valeur ajoutée²⁵⁷ à l'échelle locale. Le port reste et demeure un moteur économique essentiel pour sa ville d'implantation. Les impacts positifs locaux de l'activité portuaire sont essentiellement liés aux retombées économiques pour la ville et ses habitants. Cinq rôles majeurs sont assignés au port comme moteur économique de sa ville.

Premièrement, le port est un facilitateur d'échanges non seulement à l'échelle locale, mais aussi nationale. En tant que principale porte d'entrée (*Gateway*) continentale, le port importe et exporte des marchandises indispensables pour la ville. La compétitivité du port impacte sur le volume des échanges²⁵⁸.

Deuxièmement, la capacité d'attraction du port vis-à-vis des marchandises à forte valeur ajoutée influe énormément sur l'importance de son rôle de catalyseur de l'économie. Le volume, mais aussi le type de marchandises sont des facteurs majeurs. À cet effet, le trafic des conteneurs procure plus des fonds que la diversification des activités portuaires est un facteur d'attraction comparé à la spécialisation. En outre, la performance portuaire dépend aussi de sa capacité à agglomérer dans l'espace urbain les activités de valorisation des marchandises²⁵⁹.

Troisièmement, le port est un important pourvoyeur d'emplois pour la ville. Selon les spécialistes, pour environ un million de tonnes de fret²⁶⁰ sortant (exportation) le port peut générer en moyenne 800 emplois directs et indirects. La nature du fret et le profil économique de la ville sont deux critères très importants. Plus la ville a une fonction tertiaire, plus la valeur ajoutée sera importante et les emplois locaux directs et indirects conséquents.

Quatrièmement, le port est un pourvoyeur d'innovation pour la ville. Il est, de par sa nature, une agglomération d'activités qui attirent elles-mêmes des activités de recherche et de développement. Le port devient une source d'accumulation d'opportunités d'innovations pour

²⁵⁵ Le lien de complémentarité suggère qu'il existe une interdépendance dans les relations entre la ville et le port. Car autant le port est un moteur de développement pour la ville, autant la ville joue un rôle prépondérant non seulement dans les performances portuaires, mais aussi dans sa compétitivité.

²⁵⁶ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi ...", p. 108.

²⁵⁷ Considérée simplement comme les rentrées d'argent générées par le port pour le développement urbain.

²⁵⁸ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Ville>, consulté le 22 juillet 2020.

²⁵⁹ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi ...", p. 109

²⁶⁰ Dans le langage maritime, le fret renvoie tout simplement aux biens exportés ou importés ou encore tout simplement à la marchandise.

son territoire et pour les villes environnantes. Par conséquent, c'est la ville d'implantation du port qui bénéficie prioritairement de ses bienfaits²⁶¹.

Cinquièmement, le port est un pourvoyeur de richesses pour sa cité. Généralement, l'on estime l'importance portuaire au travers des trafics exprimés en voyageurs ou en tonnages. Cependant, la véritable expression réside dans les valeurs des prestations et des services rendus. C'est à ce niveau que le rôle du port devient très significatif pour l'économie urbaine²⁶². Ces richesses sont par la suite dispatchées dans la ville, qui les consomme sous la forme des dépenses des ménages, mais aussi sous celle de diverses autres transactions. Notamment, au travers des multiples autres prestations bancaires, financières, au négoce citadin, aux entreprises d'équipement et de travaux publics, aux diverses branches industrielles qui opèrent comme fournisseurs et qui sont au service non pas exclusivement du port, mais de l'économie générale. L'organisme portuaire œuvre aussi largement au renforcement des activités secondaires et tertiaires de l'agglomération et, par conséquent, pour le rayonnement local ou régional²⁶³.

C'est dans ce sillage que, le port de Kribi fut un facteur de développement pour sa ville, dans le sens où, il était un facilitateur des échanges et des transactions, aussi bien pour sa localité, que pour la Nation toute entière. En tant que pourvoyeur de richesses, le port de Kribi offrait au commerce et aux sociétés commerciales une gamme sans cesse variée de services, devenant ainsi un auxiliaire du commerce international et encore, un maillon essentiel, de la chaîne production-distribution²⁶⁴.

En outre, en sa qualité de pourvoyeur d'emplois, le port de Kribi était un lieu de forte concentration de l'activité économique. Durant la période de son rayonnement (70- 80), ce dernier aurait été "un dinosaure dans la main-d'œuvre"²⁶⁵. "Grâce au port de Kribi, les exploitants forestiers y exportaient le bois, les structures financières telles la trésorerie menaient de nombreuses transactions du fait de la présence d'une quantité importante d'hommes d'affaire qui y déposaient des devises"²⁶⁶.

Selon Ngadi Albert, la trésorerie aurait été en surliquidité du fait du développement des activités portuaires²⁶⁷. De ce fait, une partie de ces fonds aurait servi au paiement de certains agents d'État d'Ébolowa, le reste fut assigné au renflouement des caisses de la province du Sud.

²⁶¹ Jugie, *Les relations ville-port...*, p.8.

²⁶² J. C. Boyer et A. Vigarié, "Le rôle des ports dans l'organisation urbaine et régionale", in *bulletin de l'Association des Géographes français*, N°487-488, 59 e année, mai -juillet, p.178.

²⁶³ *Ibid.* p.179.

²⁶⁴ Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi ...", p.110.

²⁶⁵ *Ibid.*

²⁶⁶ *Ibid.* p.111.

²⁶⁷ *Ibid.*

En plus du développement urbain, le port est aussi à la base du développement des activités commerciales et de création d'emplois.

2- Développement des activités commerciales et création d'emplois

Les retombées les plus perceptibles liées à l'activité du port sont incontestablement le développement des secteurs secondaire, tertiaire et les emplois qu'il génère. Au niveau des activités commerciales et industrielles dans un port, elles sont de diverses natures. Dans l'ensemble, elles s'articulent autour des activités comme consignataires, transitaires, les commissionnaires en douane, manutentionnaire. Les activités industrielles, quant à elles, concernent l'import- export, le commerce général. Dans le cadre de cette étude, nous allons à la fois mettre en exergue le port de Douala et le port de Kribi.

Douala est une ville -port. Le port agit comme une cellule organisatrice dans la ville et ce fait se vérifie au regard de l'existence de multiples activités commerciales et industrielles directement liées à l'activité portuaire. La fonction portuaire y apparaît comme un facteur déterminant dans la croissance de la ville et ses répercussions sur l'économie urbaine sont des faits évidents.

Tête de commerce de gros, centre industriel, la ville de Douala concentrait, redistribuait et transformait une part importante du potentiel économique du Cameroun. Malgré la relative faiblesse des emplois administratifs, Douala représentait le plus gros marché de l'emploi du pays. De par sa diversification, le port de Douala se caractérisait par l'équilibre relatif entre les exportations et les importations, aussi bien en tonnage qu'en valeur du trafic.

Porte d'entrée et de sortie, le port de Douala se situe aussi bien sur la rive gauche que sur la rive droite du Wouri. Sur la rive gauche du fleuve se trouvait l'essentiel de l'infrastructure portuaire. Il était aussi noté la présence de magasins appartenant à certaines compagnies transitaires, à l'instar de SOCOPAO, SOAEM ou les locataires du port. Sur la rive droite du fleuve, à Bonassama, furent aménagés des quais spécialisés. Ces installations ont été complétées par des hangars²⁶⁸.

Outre ces hangars, on retrouvait les sociétés industrielles importantes comme l'Union industrielle du Cameroun (UIC), spécialisée dans la chaudronnerie et la métallurgie ; la Compagnie forestière du Golfe de Guinée (CFGG), faisant dans le déroulage et la scierie ; Transcogaz, spécialisée dans la mise en bouteille du gaz butane et un parc à bois de 10.000 mètres carrés. Sur la rive gauche, à l'extrémité du pont-rail, un ensemble disparate d'entreprises s'y sont installées. Il s'agissait des sociétés spécialisées dans les produits pétroliers comme

²⁶⁸ G. Mainet, " Douala, le port et la ville", in *Cahier d'Outre-mer*, N°113, 29^e année, janvier- mars, 1976, p.52.

Mobil, Shell, Total²⁶⁹. Ensuite de grandes bâtisses abritaient plusieurs installations de pêche industrielles, notamment la Société Crevettes du Cameroun et la Société industrielle des pêches du Cameroun (SIPEC).

Au niveau du boulevard maritime, on retrouvait les deux immeubles de l'Office national des Ports du Cameroun (ONPC) et les douanes ; ainsi que la présence du plus ancien marché de la ville et la gare des voyageurs. Entre le boulevard maritime et la falaise se situaient les plus grandes et anciennes compagnies commerciales, à savoir la Société Commerciale Ouest-Africaine (SCOA), la Compagnie française d'Afrique occidentale (CFAO), Royal King. Ces dernières installèrent leurs hangars de stockage ou magasins pour le conditionnement du café ou du cacao. Le prestige de ces grandes compagnies s'accrurent avec la mise en place de certaines de leurs succursales spécialisées²⁷⁰ : grands garages et stations d'essence, usine de montage (Land Rover), magasins de pièces détachées pour les engins lourds, grosses quincailleries. À côté de ces grandes entreprises, se trouvaient les locaux de nombreux industriels exerçant dans l'industrie du bois, alimentation (Ancel, Cavinex), textiles (Florence-actualités, Ivecam), ateliers de menuiserie métallique.

Au-delà de tout, le grand quartier commercial demeurait incontestablement le plateau d'Akwa, caractérisé par la présence d'une grande variété d'industries. Une autre de ses spécificités était la grande place qu'occupait le secteur commercial. Dans le secteur industriel, il existait des importateurs et exportateurs agréés et classés officiellement et spécialisés dans le commerce général. Les importateurs spécialisés étaient fortement concentrés à Akwa : sur un total de 90 sociétés recensées dans les années 70, 68 (soit 76 %) ²⁷¹ furent localisées à Akwa ou au port. Les 2/3 des exportateurs agréés pour les produits camerounais (sauf le bois) y étaient installés aussi.

Enfin Akwa regorgeait une proportion assez grande du commerce général : 42 % avec 69 des 146 sociétés. Il faut toutefois souligner que le commerce général était l'apanage des compagnies étrangères. Les magasins appartenaient aux Européens, aux Libano-Syriens et à des Pakistanais, alors que New-Bell regroupait surtout les magasins gérés par les commerçants Camerounais²⁷².

²⁶⁹ Toutes ces sociétés étaient des entreprises françaises. Dans les années 1970, la France fut la seule puissance qui exploitait le pétrole camerounais. Cet acte fut officialisé au cours d'un accord dûment signé entre la République de France et la République Unie du Cameroun.

²⁷⁰ Comme exemple, nous pouvons citer la SCOA-auto, la CFAO-agence centrale, King-CIACAM, SHO-Africauto.

²⁷¹ Mainet, « Douala... », p.57.

²⁷² Il faut cependant noter que quelques Camerounais disposaient aussi d'importants magasins à Akwa en qualité de propriétaire.

Au regard de ce qui précède, nous pouvons dire que le port de Douala est un foyer intense de foisonnement des activités économiques en général, commerciales et industrielles en particulier. Cependant, il est dès à présent question de mettre en exergue les potentialités de ce port en matière de création d'emplois. Pour ce qui est de la création d'emplois nous allons juste nous appesantir sur le cas du port de Douala, qui se trouve être assez illustratif et représentatif. Nous allons aussi nous focaliser sur l'année 1972-1973 comme année-échantillon. Durant cette année-échantillon, près de 31.177 personnes perçurent une masse salariale globale estimée à environ 13 milliards de FCFA²⁷³. Il faut souligner que les salariés étaient classifiés selon des catégories. Il s'agissait des "gens du port", des "utilisateurs" et des industriels.

Concernant la première catégorie, les "gens du port", elle était constituée de travailleurs directement recrutés dans le cadre des activités portuaires. Elle englobait les salariés de l'Office National des Ports du Cameroun (ONPC), le syndicat des Aconiers²⁷⁴ qui gérait de nombreux dockers²⁷⁵, les transitaires²⁷⁶, les compagnies de navigation, les fonctionnaires affectés au port (les douaniers, les policiers, etc.). Les transitaires employaient environ 2000 personnes et versaient près d'un milliard deux cent millions de FCFA de salaires, soit une moyenne mensuelle estimée à 50.000 FCFA par salarié. Les dockers, regroupés au sein du syndicat des Aconiers, étaient au nombre de 3.329 individus, pour une masse salariale de 637 millions, soit 16.000 Francs par mois. Ce premier groupe regroupait aussi les "gérants" des installations portuaires, en même temps que les intermédiaires indispensables au bon fonctionnement de celles-ci. Le nombre global des "gens du port" était estimé durant l'année d'étude à près de 6.000 personnes actives ou salariés²⁷⁷.

Le second groupe quant à lui, était formé des "utilisateurs" du port. Leur présence au port était fonction de leur dépendance à l'égard de ses installations et de leurs activités respectives. Ils étaient composés des pêcheurs, des remorqueurs, des agents des transports routier et ferroviaire. Les sociétés de la pêche industrielle, qui accostaient directement au quai du port, employaient environ 1.000 personnes. Il existait aussi un groupement de remorqueurs²⁷⁸ qui s'activaient dans la navigation fluviale, ils étaient au nombre de 50

²⁷³Mainet, "Douala ...", p.64.

²⁷⁴ Aconier est une personne chargée de l'arrimage et du désarrimage des navires. L'arrimage est une opération physique consistant à placer les marchandises en stockage et à les assujettir solidement avec les moyens de calage fournis par le navire.

²⁷⁵ Le docker est un ouvrier chargé de transporter les marchandises dans un port.

²⁷⁶ Le transitaire est un auxiliaire de transport, qui exécute un mandat (une opération) qui lui est confié par un client, dans des conditions prévues par les textes réglementaires.

²⁷⁷Mainet, "Douala ...", p. 64.

²⁷⁸ Le remorquage est une opération qui consiste à assister les navires dans leur déplacement dans l'enceinte du port.

employés. Le domaine des transports est pour une grande part très actif au côté du port, aussi bien pour les entrées que pour les sorties. Le chemin de fer en particulier pourvoyait en grande partie au trafic global du port. Les transports routiers, réunis au sein de la Société Camerounaise de Transports et d’Affrètement (SCTA)²⁷⁹, employait près de 3.500 personnes.

La troisième catégorie appartenait au groupe des “industriels” de la production et de l’import-export²⁸⁰. Le secteur industriel proprement dit est le principal employeur. Sur les 61 firmes recensées en 1973, environ 22.479 salariés furent dénombrés²⁸¹. Dans cet ensemble, 80% de ces sociétés, employaient au moins 50 personnes et plus²⁸². Parmi les exportateurs agréés, 15 entreprises exportaient le cacao et (ou) le café, elles employaient près de 1000 personnes. Les exportateurs du bois utilisaient environ 2.000 salariés. Le secteur des industries alimentaires était grossi par les brasseries du Cameroun qui comptaient près de 1.344 employés et 703 millions de masse salariale. Le secteur des hydrocarbures était bien représenté avec 614 employés pour 641 millions de FCFA, soit un salaire mensuel de plus de 100.000 francs CFA²⁸³.

Au regard de cette analyse, il est aisé de constater que le port de Douala était un véritable pourvoyeur d’emplois. De ce fait, ce fut près de 40.000 emplois qui furent créés de 1972 à 1973²⁸⁴.

En ce qui concerne le port de Kribi, il faut souligner que, de par son statut de port secondaire, il n’a véritablement pas été un grand foyer de développement d’activités, il a plutôt participé au maintien des activités des structures commerciales et industrielles installées dans son agglomération. Les sociétés présentes dans ce port n’étaient que des filiales de certaines entreprises qui exerçaient déjà au port de Douala dont les plus anciennes étaient la CFAO, la SCOA, la Société du Haut Ogoué (SHO). La véritable société originaire de cette localité fut l’Association des établissements Kritikos (AEK). Comme sociétés industrielles, il existait

²⁷⁹La SCTA était une société anonyme agréée. La Société anonyme (S.A) est le type par excellence de la société à capitaux. L’identité des actionnaires importe peu leurs droits sont librement accessibles et leurs risques sont limités aux apports. Le capital doit être au minimum de 250.000 f (autrefois était de 500.000 f), les modalités financières de création évoluent au fil du temps. La société est dirigée par un conseil d’administration dont les membres (administrateurs), au nombre de 3 à 12 sont choisis par les actionnaires. Le conseil élit en son sein un président, assumant pour la plupart du temps la direction de la société (d’où le nom de président-directeur général). Une fois par an au moins, les actionnaires se réunissent en assemblée générale ordinaire pour entendre la lecture du rapport du conseil d’administration et de prendre connaissance du bilan de la société.

²⁸⁰ Le monde de l’import-export n’est pas facile à cerner dans le sens où il fait intervenir des unités de tailles très différentes.

²⁸¹Mainet, “ Douala ...”, p.61.

²⁸² Aucune entreprise n’avait moins de 10 salariés. C’est l’un des critères souvent retenus pour définir comme industrielle une firme du secteur moderne.

²⁸³ Mainet, “ Douala ...”, p. 64.

²⁸⁴ *Ibid.*

principalement les sociétés d'exploitation forestières, car le bois était l'élément principal d'exportation au port de Kribi. Leur inventaire nous est donné au travers de ce tableau ci-après.

Tableau 47: Inventaire des sociétés d'exploitation forestières dans la région de Kribi de **1961-1985**

Nom de l'entreprise	Fondation	Chiffre d'affaire (millions)	Activité de la zone	Siège social
Sté J.L ERSAN	-	-	E.F	Ndtoua , Kribi
Rouillon et fils *	1947	300	E.F + scierie	Bidou II
Picard				
Prenant et C.*	1948	50	E.F	Londji talla Kribi
Société forestière de Campo (SFC)*	1956	-	E.F + scierie	Campo + Douala
SFIL *	1971	-	E.F + scierie	Bella
CFK C° forestière Kritikos *	1977	-	E.F	Akom I, Kribi
SFIA*	-	-	E.F	Lokoundjé
SCEF*	-	-	E.F + scierie	Mvieng
Bois hydraulique *	1968	350	E.F + scierie	Kribi
Wijma *	-	-	E.F	Bidou II

E.F : Exploitation forestière, C° : compagnie

* Sociétés en activités en 1984

Source : ENSA foresterie (Kribi), cité par Mefoue Nkoa, “ Le port de Kribi...”, p.86.

Le port de Kribi, dans l'optique d'œuvrer pour la continuité des activités des entreprises locales, a joué un rôle déterminant. Il a facilité l'approvisionnement de ces dernières en produits importés. Tel fut le cas des établissements Kritikos qui “bénéficiaient d'un ravitaillement permanent du port en produits comme la farine, les tôles, le ciment, vendu dans tout le département dans le but de combler les insuffisances locales”²⁸⁵. En sa qualité de porte d'entrée et de sortie, le port de Kribi a joué son rôle de palliatif au problème de rupture des stocks en luttant efficacement contre l'irrégularité dans la livraison des denrées. Il a aussi facilité l'exportation de leurs différents produits, notamment le bois, en grumes et débité, le cacao, le café de l'AEK.

Il ressort de ces analyses que, le port est un véritable catalyseur dans le développement des activités commerciales et un gros pourvoyeur d'emplois. Au-delà, de ces différents rôles, le port est aussi une source sûre de développement infrastructurel au travers de l'aménagement du territoire.

3- Développement infrastructurel

Il est de coutume de dire que “là où la route passe, le développement suit”. Dans le cadre de cette étude nous dirons que, “là où s'implante un port, l'aménagement du territoire

²⁸⁵ Mefoue Nkoa, “ Le port de Kribi ...”, p.109.

suit''. Cette affirmation tronquée de notre part est une réalité indéniable. Presque partout où s'implante le port, il en résulte un aménagement du territoire²⁸⁶, caractérisé par la construction des voies de communications (routes, chemins de fer, ponts). Tous ces travaux permettent de faciliter l'acheminement des produits vers les ports qui sont perçus comme des terminus. Entre les ports et les autres modes de transports, il existe une très grande complémentarité.

À l'analyse, nous constatons que cette réalité était un fait palpable, car même à l'époque coloniale l'interdépendance multimodale était très encrée. Les ports jouèrent le rôle très déterminant de catalyseur, de terminus, d'ultime destination dans les colonies avant l'acheminement des produits en Europe. Par conséquent, leur développement, en particulier, et des autres transports (routier et ferroviaire), en général, était une condition *sine qua non* sans laquelle toutes les activités d'export-import étaient vouées à l'échec. Dans le même ordre d'idées, Albert Sarraut, le Ministre français des colonies déclare que '' les voies ferrées doivent avoir pour objet d'amener vers les ports maritimes et de recevoir d'eux tout le trafic''²⁸⁷.

Dans le but de faciliter ou de permettre aux ports de mieux assurer leur fonction, il y'a toujours eu des aménagements infrastructurels depuis la période coloniale au niveau du transport ferroviaire, routier et même portuaire. La question des infrastructures portuaires étant largement abordée, il ne reste qu'à examiner celle des transports ferroviaire et routier.

Pour ce qui est des chemins de fer, leur construction au Cameroun remonte à la période coloniale. Après les indépendances, certains tronçons furent construits durant les plans quinquennaux. Dans le but de faciliter les échanges au port de Douala, l'administration coloniale allemande construisit la première ligne de chemin de fer en 1911, celle du Nord (Bonabéri-Nkongsamba). La ligne du Sud qui s'étendait de Douala à Yaoundé²⁸⁸ fut achevée sous administration française entre 1922 et 1927²⁸⁹. Elle fut complétée par l'embranchement Otélé-Mbalmayo, long de 60 km, qui était destinée à desservir la région productrice de cacao (Mbalmayo). En dehors de ces travaux réalisés sous l'ère coloniale, il faudra encore attendre les plans post-coloniaux pour voir la réalisation d'autres tronçons. Durant le second plan quinquennal (1966-1971), le tronçon Mbanga-Kumba avait été réalisé, de même que l'achèvement du premier tronçon du Trans-camerounais (Yaoundé- Belabo)²⁹⁰. Sous le troisième plan (1971-1976), la ligne du Trans-camerounais Bélabo- Ngaoundéré avait été

²⁸⁶*Ibid.*

²⁸⁷A. Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923, p.373.

²⁸⁸ Elle débuta avec l'administration coloniale allemande, mais les travaux furent interrompus (Douala- Eséka) après leur départ en 1916. Ce n'est que par la suite que les français vont relancer avec ces travaux jusqu'à leur achèvement en 1927.

²⁸⁹ C. Suret, *Afrique Noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Éditions Sociales, 1962, p.261.

²⁹⁰Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p.231.

achevée en décembre 1973. Au cinquième plan (1981-1986), l'on procéda à la rectification²⁹¹ et l'extension²⁹² de certaines lignes.

En ce qui concerne les routes, ces dernières comparées aux voies ferrées connurent un développement moindre sous administration coloniale allemande (surtout). Ce sont plutôt les pistes qui furent le plus aménagées, du fait de l'existence du portage et de l'absence de l'automobile. Avec l'avènement de l'automobile l'on aménagea un réseau de pistes dans les années 1920 à 1930²⁹³. Toutes ces routes et pistes aménagées permettaient l'acheminement des produits d'exportations et d'importations vers les ports (exportations) et vers l'hinterland (importations). En 1914, le Cameroun ne disposait que de 40 km de routes et de plus de 300 km de la piste aménagée Kribi-Yaoundé. En 1936, le pays était desservi par 4000 km de pistes, dont 2400 km étaient praticables en saison de pluies²⁹⁴. Les véritables aménagements s'opérèrent durant la période post-coloniale. Il n'est pas nécessaire de revenir sur toutes les routes qui ont été bitumées au Cameroun. Nous allons juste nous appesantir sur le cas de Kribi, car le port de Douala dispose d'une desserte forte appréciable dont il n'est pas nécessaire de faire l'évocation dans la présente étude.

La présence du port de Kribi, par exemple, a favorisé le bitumage et la réhabilitation de diverses routes. Soulignons, à cet effet que la mise en place de ces différentes voies est primordialement destinée pour une meilleure facilitation dans l'écoulement des produits d'exportation et l'acheminement vers l'arrière-pays des denrées importées.

Les tronçons suivants desservent la zone côtière de Kribi²⁹⁵ :

- Douala- Edéa- Kribi ;
- Yaoundé- Edéa- Kribi ;
- Ebolowa- Akom II- Kribi ;
- Yaoundé- Lolodorf- Bipindi- Kribi ;
- Campo- Kribi.

En définitive, il en ressort que, les ports sont de véritables maillons et des catalyseurs de développement à l'échelle locale, mais la portée de leurs répercussions va au-delà de la région pour s'ériger à l'échelle d'un pays, c'est ce qui justifie leur intérêt national.

²⁹¹ Rectification des tronçons d'Edéa-Eséka, Eséka- Maloumé.

²⁹² L'on procéda à l'extension du tronçon de Fongo-Tongo.

²⁹³ Suret, *Afrique Noire...*, p. 266.

²⁹⁴ Suret, *Afrique Noire...*, p.266.

²⁹⁵ S. Dibong, " Rapport sur l'évaluation des capacités opérationnelles du port de Kribi dans le cadre de la problématique de son autonomie de gestion", n°2, mars 2002, p. 2.

B- Sur le plan National

La mise en place d'un port dans une région, découle prioritairement d'un intérêt économique national, car les ports impactent dans le budget national ou dans les finances générales d'un pays, ils sont des palliatifs aux insuffisances de la production intérieure et sont à la base du développement industriel d'une Nation.

1- Le port comme source de revenu national

Lorsqu'on présente les transports maritimes, en général, et l'activité des ports, en particulier, comme secteur rentable d'une économie²⁹⁶, on constate que leur participation dans l'accroissement du revenu national est appréciable. L'effectivité de cette contribution apparaît, dans la capacité de ces structures à générer des emplois. Nous avons précédemment abordé cet aspect au niveau du port de Douala, nous ne reviendrons pas la dessus. Le point à préciser réside dans le fait que leur action réduit le taux de chômage du pays et accroît la force de production de la Nation par ricochet, son pouvoir économique. En tant que structures administratives les ports occupent une partie considérable de la population active.

En plus, le statut d'entreprise confère aux ports de large possibilité de générer de l'argent. Ceci est rendu possible à travers la multiplicité de services qu'ils rendent aussi bien aux hommes d'affaires, aux industries qu'aux simples usagers. Du point de vue administratif, le port est donc un espace spécialement désigné par l'autorité administrative pour servir aux opérations du commerce maritime, et surtout au passage en douane des marchandises²⁹⁷. Cependant, les devises engendrées par les ports sont beaucoup plus perceptibles par le biais des importations et des exportations.

Dans le cadre de cette étude, il faut déjà souligner que certaines données relevant de la période coloniale sont disponibles. À cause de l'état archaïque des infrastructures, le port de Douala générait des revenus considérables. Ces prestations dépendent de la conjoncture nationale et internationale. Malgré ces facteurs externes, les ports restent et demeurent de véritables générateurs de fonds.

Au moment de l'adoption du premier plan quadriennal en 1946, le mouvement commercial du port de Douala doubla aussi bien en valeur qu'en tonnage qui s'accrut de 43%. Il passa de 129.000 tonnes pour une valeur de 1.085 millions de francs en 1945 à 185.000 tonnes pour une valeur de 2.029 millions de FCFA. En 1947, au début du premier plan, le mouvement commercial stimulé par les hauts cours mondiaux, le rétablissement d'un fret maritime suffisant

²⁹⁶C'est-à-dire comme une industrie ou une entreprise.

²⁹⁷ J. Gros Didier, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées (PENPC), 1999, p.3.

et la demande croissante sur le marché mondial s'accélérent de façon spectaculaire puisque les exportations et les importations dépassèrent en valeur et en tonnages les maxima atteints pendant l'entre-deux guerres²⁹⁸.

Dix années plus tard (1957), les revenus du port devinrent considérables. Deux ans avant l'indépendance du Cameroun, les exportations en valeur passèrent de 15.003 millions de FCFA en 1957 à 25.220 millions de FCFA en 1958 et à 26.766 millions de FCFA en 1959. Les importations augmentèrent très lentement : 1957, 18.149 millions de FCFA ; 1958, 23.392 millions de FCFA ; 1959, 20.153 millions de FCFA²⁹⁹. Au regard de ces dernières données, il ressort que la balance commerciale du Cameroun était excédentaire durant les années 1958 et 1959.

Après l'indépendance et eu égard aux multiples aménagements opérés de part et d'autre du port de Douala et de Kribi, leurs prestations se sont améliorées. Nous n'avons certes pas les données complètes depuis 1960, mais l'objectif principal n'est pas de faire l'inventaire, plutôt de permettre au lecteur d'avoir une idée approximative sur les revenus que peuvent engendrer un port, mieux d'attirer son attention sur son importance pour l'économie d'un pays. Selon les données dont nous disposons (globales sur le Cameroun), nous constatons que les valeurs des exportations du Cameroun de 1980 à 1987, s'expriment en milliards de FCFA et en millions de Dollars. La lisibilité de ces valeurs (exportations) vous est proposée au travers du tableau ci-après.

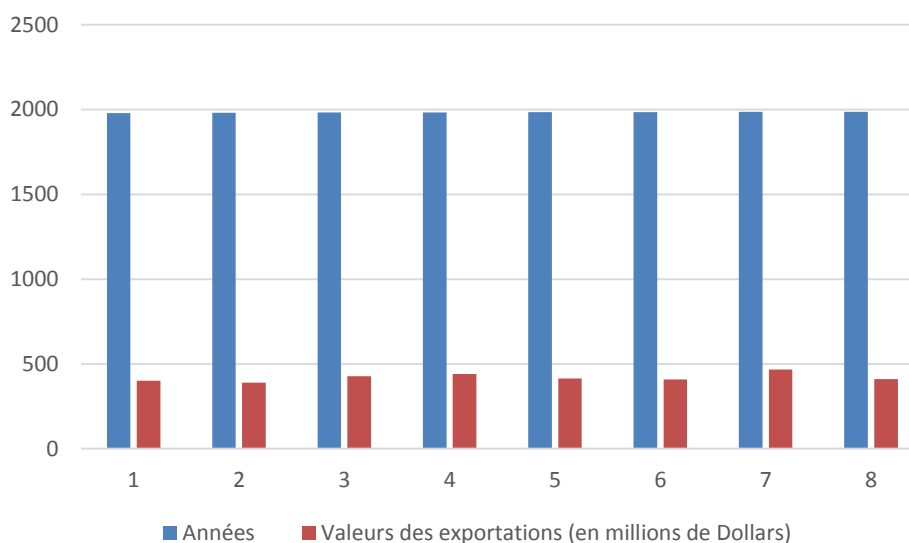
Tableau 48: Valeurs des exportations du Cameroun de 1980 à 1987 (en millions de Dollars)

Années	Valeurs des exportations (en millions de Dollars)
1980	401
1981	390
1982	427
1983	441
1984	415
1985	409
1986	467
1987	411

Source : Mefoue Nkoa, “ Les ports maritimes...”, p.161.

²⁹⁸ Gouellain, *Douala...*, p.272.

²⁹⁹ *Ibid.*

Graphique 31 : Valeurs des exportations du Cameroun de 1980 à 1987 (en millions de Dollars)

Source : Diagramme réalisé par les données du tableau 48.

Au regard de ce tableau, il ressort de prime à bord une sorte de stagnation des valeurs qui oscillaient entre 300 et 400 Dollars. “Cela pourrait se justifier par la phase trouble qu’a connu le Cameroun, jalonnée successivement par la crise économique à partir de 1985-1986, la chute du communisme et ses répercussions sur les économies africaines en 1989...”³⁰⁰. En 1980 les exportations s’évaluaient à 401 dollars. En 1985, elles étaient estimées à 409 dollars, augmentèrent à 467 dollars en 1986, 411 dollars en 1987, 459. En fait, au vue de cette évolution l’on pourrait même dire que la conjoncture nationale et internationale n’a véritablement pas eu d’impact sur les revenus engendrés par les exportations camerounaises.

2- Le port : un palliatif aux insuffisances de la production nationale

En tant que maillon essentiel du commerce international, la fonction première des ports c’est d’importer et d’exporter les marchandises. C’est donc grâce aux importations³⁰¹ que les ports se positionnent comme des maillons incontournables dans la résolution de l’épineux problème de l’insuffisance de la production nationale. De cette défaillance, les industries locales ne parviennent pas à produire suffisamment dans le but de satisfaire la demande de la consommation intérieure. Cette insuffisance découle de la sous-industrialisation du Cameroun, en particulier, et de l’Afrique, en général.

³⁰⁰ Mefoue Nkoa, “ Les ports maritimes...”, p.161.

³⁰¹ Une importation est une entrée dans un pays de biens ou services provenant d’un autre pays. Ces marchandises peuvent être : des biens matériels et stockables comme tout bien ou produit fabriqué à l’étranger et dont le suivi est matérialisé par des transferts de responsabilité à chaque étape du processus de transport et de douane.

À la suite de cette étude, nous allons brièvement faire l'évocation de quelques causes qui pourraient justifier la contre-performance des industries des pays de l'Afrique en général et du Cameroun en particulier. Celle-ci se justifie le déficit en infrastructure, le manque de vision politique, la faiblesse de la taille des marchés et la faiblesse du pouvoir d'achat.

S'agissant du déficit en infrastructure, il est l'un des obstacles majeurs au développement industriel en Afrique. La défaillance infrastructurelle constitue une entorse importante pour le développement des affaires dans de nombreux pays africains, car elle est à l'origine de la réduction de la productivité de près de 40 %³⁰². Le rôle joué par les infrastructures sur le développement industriel n'est plus à démontrer. Un faible niveau des infrastructures, ainsi que des services de transport et de commerce limités, favorisent le renchérissement des coûts des transactions et de la logistique, rendent les produits non compétitifs, réduisent la production rurale et l'accès des populations aux marchés avec des incidences néfastes sur l'activité économique. L'Afrique est donc en proie à ce problème ce qui impacte considérablement sur sa production interne.

Quant au manque de vision politique, il résulte des mauvais choix politiques orchestrés par les gouvernements africains. La stratégie d'industrialisation consiste à appliquer une politique industrielle protectionniste³⁰³. À la base, cette politique d'industrialisation par substitutions des importations a conduit à la croissance de la production manufacturière des plusieurs pays africains. De multiples sociétés étaient dans l'incapacité d'évoluer sans protection. Selon Totouom, l'échec de cette politique industrielle fut partiellement expliqué par la mauvaise implémentation d'une politique non appropriée au contexte africain. En outre, certains estiment aussi que cette politique n'était pas associée à une stratégie de promotion des exportations³⁰⁴ et les gouvernements africains faisaient la promotion des industries inefficentes et non compétitives sur le plan international³⁰⁵.

En plus, de la taille des marchés, il faut souligner que lorsqu'une industrie produit, elle espère trouver une demande susceptible d'absorber sa production. L'idée est qu'un marché de grande taille permet aux entreprises de réaliser des économies d'échelle permettant d'augmenter leurs bénéfices et, par conséquent, leur désir d'investir. Cependant, le Cameroun reste et demeure un marché de taille plus ou moins réduite. Cette faiblesse réside moins dans le

³⁰² A. Totouom, *Les obstacles au développement industriel de l'Afrique*, Université de Dschang, S/D, p.5.

³⁰³ Ce protectionnisme incluait les contrôles de change, les quotas des politiques tarifaires à l'importation et la subvention accordée à des secteurs spécifiques.

³⁰⁴ Totouom, *Les obstacles au développement...*, p.17.

³⁰⁵ Après les années 1960 et 1970 d'interventionnisme étatique, l'on adopta à partir des années 80 une politique libérale qui sera amplifiée par l'application des Programmes d'Ajustements Structurels (PAS).

nombre d'habitants qui vivent sur le continent³⁰⁶ que dans le faible niveau d'intégration et surtout dans la faiblesse du pouvoir d'achat des consommateurs³⁰⁷.

Au sujet de la faiblesse du pouvoir d'achat, le Cameroun semble être la sphère du monde où le niveau de vie de la population a le plus stagné durant ces dernières décennies, alors qu'il explosa dans d'autres régions. Selon la classification des pays faites par la Banque mondiale, suivant le Revenu intérieur brut (RIB) en 1987, l'on observe que plus de la majorité des pays à revenu faible, c'est-à-dire ayant un Revenu intérieur brut inférieur ou égal à 480 dollars étaient des pays africains. Certains de ces pays (Cameroun) étaient aussi classés parmi les pays à revenus intermédiaires bas, c'est-à-dire ceux qui avaient un RIB par tête compris entre 481 et 1940³⁰⁸.

Au vu de tous ces obstacles, les gouvernements sont obligés de se tourner vers la production étrangère qui semble être non seulement de bonne qualité, mais aussi satisfait au pouvoir d'achat des consommateurs du fait de leurs prix accessibles (moins chers). C'est donc ce qui justifie les fortes importations des produits (alimentaires surtout) répertoriés par an, via les ports de Douala et de Kribi.

Au-delà de ce fait, les importations jouent un rôle important dans l'économie d'un pays. L'importation possède des avantages pour le consommateur, notamment dans le sens où il offre un plus grand choix de produits, une meilleure concurrence sur les prix et active l'esprit de compétitivité chez les producteurs³⁰⁹. En d'autres termes, les importations, s'avèrent essentielles au développement et à la prospérité des pays dans la mesure où :

- elles garantissent une formidable diversité de choix pour les consommateurs, qui en retirent du bien-être, et les entreprises, qui en retirent de la compétitivité par la qualité ;
- elles promeuvent la concurrence des marchés. Il en résulte une régulation des prix favorable au pouvoir d'achat des ménages, à l'emploi et à la compétitivité-prix des producteurs locaux ;
- elles rendent les entreprises plus compétitives et innovantes, les importations constituent un puissant moteur d'exportations³¹⁰.

Pour le cas du Cameroun, nous allons prendre le cas de l'évolution des importations des denrées alimentaires de 1961 à 1987. De 1961-1966, la valeur des importations fut constante,

³⁰⁶ Ce nombre reste tout de même important, estimé à près d'un milliard d'habitants, soit plus de 15 % de la population mondiale.

³⁰⁷ Totouom, *Les obstacles au développement...*, p. 18.

³⁰⁸ Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p.15.

³⁰⁹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Importation> , consulté le 27 juillet 2020.

³¹⁰ <http://www.ficime.com/importations-positives-leconomie-francaise/>, consulté le 27 juillet 2020.

oscillant entre 14 et 15 millions de dollars US. Entre 1967 et 1978, sa valeur augmenta et de manière progressive, passant de 15 millions à 92 millions de dollars US. En 1967, on observa une augmentation notoire des importations de riz de l'ordre de 202 % par rapport à l'année antérieure³¹¹.

Malgré le lancement de la “révolution verte” au début des années 1970, avec la création des grandes sociétés agroindustrielles (production et transformation de riz, de blé, sucre, viande et autres), la production agricole n'augmenta guère pour répondre aux besoins des populations, car en 1977 par exemple, les sommes déboursées pour les importations ont été exponentielles, de l'ordre de 184 % pour le riz, 73 % pour le sucre et plus de 60 % pour les céréales et les viandes³¹².

De 1979 à 1985, la valeur des importations resta quasiment constante, et tournait autour de 120 millions de \$ US. A partir de 1986, la valeur des importations connut une importante augmentation de près de 125 millions de \$ US, soit 225 millions de \$ US.

Paradoxalement, même si la valeur des importations est toujours importante, il n'en demeure pas moins que le volume des exportations des mêmes produits augmente. Pour certains observateurs, le sucre local de bien meilleure qualité est exporté et la “brisure” est importée. En réalité, certaines sociétés de développement furent très mal localisées, les coûts de transaction en termes d'infrastructures routières ou ferroviaires étaient très onéreux. Par exemple, pour acheminer le riz sur 1500 km, de l'Extrême-Nord vers les régions méridionale et côtière, les frais de transport étaient très élevés, par rapport aux importations et les pertes post-récoltes énormes comme pour la plupart des autres produits agricoles³¹³. C'est donc dans ce contexte que les ports jouent un rôle de première place dans l'importation des biens. Ce dans l'optique de pallier au problème de l'insuffisance ou de la pénurie qui pourrait survenir au niveau de la production nationale. Par insuffisance de la production nationale, il faut percevoir :

- les insuffisances quantitatives qui découlent d'une production inexistante, limitée ou mal organisée ;
- les insuffisances résultant de la qualité médiocre, des prix excessifs ou d'une offre non conforme à la demande ou au pouvoir d'achat des camerounais³¹⁴.

Au travers des importations, non seulement le port participe à l'amélioration qualitative du pouvoir d'achat des Camerounais, il offre aussi la possibilité aux producteurs de se remettre

³¹¹<https://fr.wikipedia.org/wiki/Importation> , consulté le 27 juillet 2020.

³¹²<http://www.ficime.com/importations-positives-leconomie-francaise/>, consulté le 27 juillet 2020.

³¹³https://www.researchgate.net/publication/236655735_Le_role_des_importations_dans_la_consommation_alimentaire_au_Cameroun , consulté le 27 juillet 2020.

³¹⁴ Mefoue Nkoa, “ Le port de Kribi...” p.111.

en question pour offrir aux consommateurs des produits de très bonne qualité, tant sur le plan local, que sur le plan international. Grâce aux importations, le port contribue à la mise en place des conditions d'une saine compétitivité qui est " l'un des stimulants essentiels de l'effort d'adaptation et de modernisation indispensable au plein épanouissement de nos entreprises"³¹⁵.

3- Le port comme facteur de localisation et de développement industriel

De manière simplifiée, nous pouvons concevoir une industrie comme étant une unité de transformation des matières premières en produits semi-finis ou finis, directement destinés à la consommation. L'industrialisation, quant à elle, est perçue comme un processus de production par l'utilisation de machines³¹⁶. Le transport est un facteur déterminant de localisation des industries. Selon Smith, " le transport est souvent considéré comme le facteur élémentaire le plus déterminant de la localisation de l'usine"³¹⁷. C'est dans le même sens que Buchanan stipule que " le transport doit être considéré comme une partie intégrante du processus de production, car une marchandise est sans utilité tant qu'elle n'a pas atteint son lieu de consommation"³¹⁸. Tout développement industriel implique (à des degrés différents) l'intervention du transport, d'abord pour réunir en un même lieu des produits et matériaux bruts devant subir une transformation, ensuite pour acheminer les produits semi-finis et finis vers les lieux d'utilisation et de consommation.

Le coût du transport pèse donc simultanément sur le prix des inputs et sur le prix outputs³¹⁹ de l'industrie. Il intervient donc directement dans le calcul du prix de revient final du produit. Pour chaque firme, une localisation différente implique des différences dans les coûts de transport, aussi bien pour les inputs que pour les outputs. Ceci revient à dire que la plupart des facteurs de localisation peuvent être assimilés à une forme particulière de coût de transport³²⁰.

Les théoriciens, surtout les économistes ont longtemps mis en exergue la place déterminante des transports dans l'économie industrielle. La plupart des théories de la localisation accordent une large place au transport comme facteur justificatif du choix de la situation géographique d'une usine. Le pionnier de cette théorie fut Alfred Weber, qui énonça

³¹⁵N. R Toungnia, "L'impact du commerce extérieur sur le développement économique des pays du Tiers-monde : illustration par le cas du Cameroun", Mémoire de Licence en Droit et Science économiques, Université de Yaoundé, 1976-1977, p. 19, cité par Mefoue Nkoa, " Le port de Kribi", p.111.

³¹⁶Totouom, *Les obstacles au développement...*, p.1.

³¹⁷ D. M. Smith, *Industrial location*, New York, Wiley, 1971, p.10.

³¹⁸ E. Buchanan, *Industrial activity and economic geography*, Londres, 1973, p.24.

³¹⁹*In put* (entrée) et *out put* (sortie), termes employés pour les tableaux à double élaborés par Léontief en 1941 (montrant l'interdépendance existant entre divers secteurs économiques).

³²⁰ W. Latham, *Locational behaviour in manufacturing industries*, Leiden, 1976, cite par A. Fischer, "Transport et localisation industrielle", in *Annales de géographie*, T.87, N°483, 1978, p.545.

la première théorie générale de la localisation, selon laquelle, le rôle le plus significatif est dévolu au transport comme facteur d'implantation industrielle.

Dans le maillon de cette chaîne, le prix occupe une place prépondérante. La localisation optimale est donc celle qui permet de minimiser l'ensemble des coûts de transport³²¹. Le coût de transport³²² est donc considéré simplement comme proportionnel à la distance, l'entreprise cherche donc à minimiser à la fois la distance à franchir, le poids des matières premières, le coût du transport par unité de distance (soit le prix du T/km). Généralement, les taux ou les prix de transfert sont plus faibles pour les produits pondéreux, en vrac et plus élevés pour les produits élaborés qui, ayant une grande valeur, peuvent supporter les coûts de transports plus. Selon Wickham, le coût de transport peut influencer directement la configuration géographique d'un réseau industriel sur un territoire³²³.

Grâce à l'évolution des transports, l'industrie a acquis une plus grande liberté dans le choix des implantations géographiques de ses unités. Dès lors, comment s'opère la sélection entre itinéraire et les moyens de transport possible ? Indépendamment des tarifs en vigueur, l'on peut dire en règle générale que ce choix se fait en fonction de trois critères³²⁴ :

- les besoins propres de l'unité de transformation : nature des produits, quantité à acheminer, fréquence des livraisons et expéditions, vitesse exigée ;
- les caractéristiques du produit à transporter : nature consistante, caractère plus ou moins dangereux, pertes ou gain de poids en cours ;
- les qualités spécifiques de chaque mode de transport, car ces derniers ne sont pas totalement interchangeables et leurs effets sur la répartition des activités industrielles peuvent être assez variés.

Parmi tous les autres modes de transports, le transport maritime, est de très loin le moins onéreux (moins cher) à cause de l'importance des capacités unitaires de charge des véhicules, la très faible consommation énergétique à la tonne transportée et de la spécialisation des navires. Cette spécialisation est très avantageuse pour les industries qui utilisent d'énormes tonnages bruts importés, pour les industries directement liées à la mer (construction navale et pêche) et pour les activités tournées vers l'exportation. La maritimisation de l'industrie, en particulier de la sidérurgie et l'industrialisation des espaces portuaires sont deux des principales

³²¹ C'est-à-dire de rendre aussi petite que possible la somme " coût d'approvisionnement à partir des ressources + coût de distribution des produits vers le marché".

³²² Il est important de souligner que l'impact du coût de transport varie en fonction des branches de l'activité industrielle.

³²³ S. Wickham, *L'espace industriel européen*, Paris, Calmann-Lévy, 1969, p.50.

³²⁴ A. Fischer, "Transport et localisation industrielle", in *Annales de géographie*, T.87, N°483, 1978, p. 551.

caractéristiques géographique de l'économie moderne. Les ports demeurent des points stratégiques de localisation privilégiés pour les implantations industrielles lourdes important leurs matières premières ou exportant leurs productions : raffineries de pétrole, pétrochimie, sidérurgie³²⁵.

Au Cameroun, l'agglomération de Douala concentre au moins les deux tiers du potentiel industriel, aussi bien en ce qui concerne les chiffres d'affaire que pour l'effectif des salariés. Ce phénomène s'expliquait par le fait que dès les origines même de l'industrialisation du pays, Douala en sa qualité de ville-port, fut le lieu privilégié des investissements productifs. Cela voudrait dire en d'autres termes que, c'est grâce au port de Douala que cette agglomération est devenue la ville industrielle du pays. Ainsi, selon les résultats du Recensement industriel et commercial de 1976-1977, la province du Littoral regroupait entre 70 et 82 % des branches d'activités industrielles et commerciales du pays³²⁶. Cette concentration des activités industrielles à Douala est attestée par le tableau suivant :

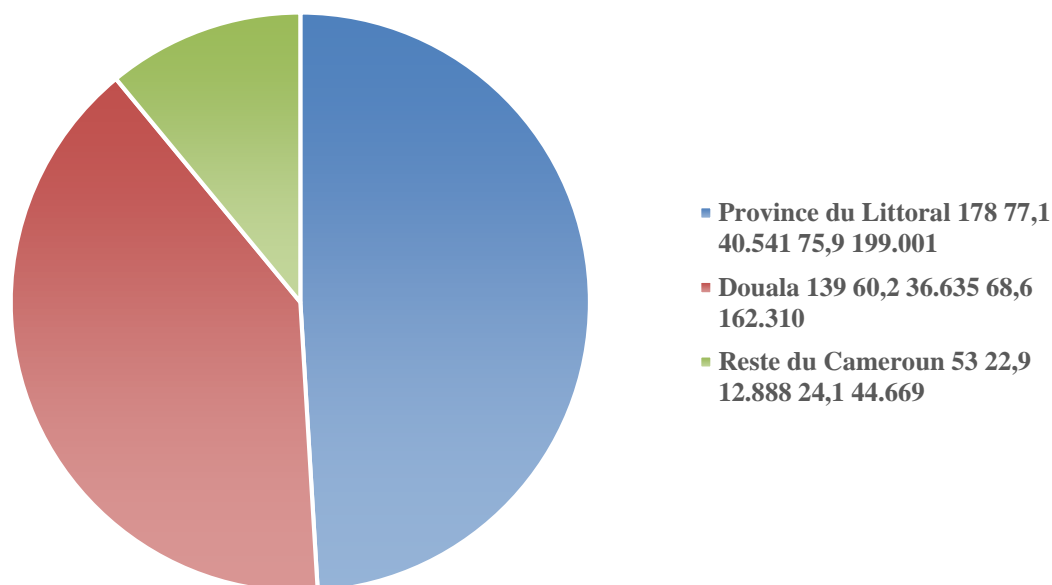
Tableau 49 : La place de Douala dans la répartition de l'activité industrielle au Cameroun

Localité	Nombre d'entreprises	%	Effectifs des salariés	%	Chiffre D'affaires en millions	%
Province du Littoral	178	77,1	40.541	75,9	199.001	81,7
Douala	139	60,2	36.635	68,6	162.310	66,6
Reste du Cameroun	53	22,9	12.888	24,1	44.669	18,3
total	231	100	53.429	100	243.670	100

Source : Mainet, *Douala : croissance...*, p. 284.

³²⁵P. Merlin, *Géographie des transports*, Paris, PUF, Collection "Que sais-je ?", 1992, p.116.

³²⁶G. Mainet, *Douala : croissance et servitudes*, Paris, L'Harmattan, 1985, p. 281.

Graphique 32 : Répartition de l'activité industrielle au Cameroun

Source : graphique réalisé à l'aide des données du tableau 49.

Ce tableau issu du recensement industriel de 1976-1977, montre que Douala fut l'épicentre de l'activité industrielle au Cameroun. Même de nos jours, ce fait reste d'actualité. Au regard du tableau, il en découle que la ville de Douala grâce à son port détient les deux-tiers des industries globales du pays, soit 139 sur 231 et le reste des autres régions du pays juste 53 industries. Ce leadership fut aussi maintenu au niveau du nombre de salariés que du chiffre d'affaires de ces industries.

Le port de Douala, est le seul site pourvu d'une zone industrielle très dense. La spécificité frappante de cette zone portuaire, est qu'elle abrite aussi bien les industries nationales qu'étrangères, jouant ainsi un rôle de desserte important auprès de certains pays dénués de façade maritime.

Pour ce qui est des industries nationales, l'on note dans l'enceinte du port, la présence des Aluminium du Cameroun (Alucam), de l'industrie les Grands Moulins du Cameroun, les Cimenteries du Cameroun (Cimencam) pour ne citer que celles-là. Ces dernières bénéficient sur place d'un support logistique et des installations leur permettant d'écouler facilement leurs produits³²⁷. En outre, il faut rappeler que certaines de ces industries ne sont que des représentations des industries mères parsemées dans le triangle national³²⁸.

³²⁷ Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi...", p.164.

³²⁸ Rapport de l'étude sur la gestion et les traitements des déchets solides de Douala (Cameroun), Yaoundé, avril 1995, p.10.

Photo 11: Une vue des cimenteries du Cameroun



Source : Rapport de l'étude sur la gestion et les traitements des déchets solides de Douala (Cameroun), Yaoundé, avril 1995.

Concernant les industries étrangères, elles sont des représentations des pays comme le Tchad et la RCA que le port de Douala dessert. Dans l'optique de réduire les risques liés à l'exportation, ces différents pays ont trouvé nécessaire d'implanter leurs industries sur place. Coton Tchad par exemple, est une usine qui permet l'écoulement de près de 50% des exportations de ce pays par la voie du port de Douala. En dehors de cette usine, l'on peut aussi citer des sociétés comme Mory, Transcap, SDV, etc.³²⁹

De ces analyses, il ressort que la présence d'un port est à la base de la mise en place des unités de transformation. Ces dernières permettent de profiter sur place de la valeur ajoutée apportée à la matière première à cette phase de la chaîne de transport. Dans le cas des produits importés, cette valeur ajoutée facilite l'économie des devises ; au contraire pour le cas des exportations, cela favorise l'augmentation du montant en devises tiré de la vente de la matière première³³⁰. L'importance de l'implantation d'une industrie est donc double : «elle permet à la fois d'augmenter l'activité à l'intérieur du pays et d'améliorer l'équilibre de la balance extérieure, ce qui favorise l'acquisition de diverses matières premières à transformer et ainsi d'accroître à nouveau l'activité économique»³³¹.

Les retombées de la présence d'un port se matérialisent aussi au-delà de ses frontières, car ce dernier est un acteur majeur dans les relations internationales. Ce rôle se manifeste au

³²⁹ Ebode Onana, «Douala...», p. 124.

³³⁰ Anonyme, *Manuel de gestion portuaire*, New York, 1980, p.54.

³³¹ Mefoue Nkoa, « Les ports maritimes... », p.164.

travers de la facilitation de la coopération économique, du désenclavement des pays voisins dépourvus de façade maritime et par la valorisation du commerce extérieur.

C- À l'échelle internationale

Les ports sont des facilitateurs de la coopération économique inter-états, œuvrent pour le désenclavement des pays voisins dépourvus de façade maritime et pour la valorisation du commerce extérieur.

1- Le port comme facilitateur de la coopération économique

La coopération renvoie à l'ensemble des relations qu'un État entretient avec le reste du monde. Ces rapports sont de diverses natures et peuvent être économique, politique et culturel dans un cadre bilatéral et/ou multilatéral. En effet, aucun pays ne peut vivre dans un vase clos ou dans un système autarcique. L'autarcie est humainement impossible du fait qu'elle implique une séparation d'avec les autres ; elle est économiquement inapplicable même par les pays aux ressources illimitées. Au travers de la coopération, le Cameroun favorise ceux dont il espère tirer le maximum de bénéfice, car la coopération économique en particulier et les relations internationales en générale, ne sont nécessairement marquées que par le sceau des intérêts. Tant il est vrai que les relations internationales restent orientées par les intérêts, il n'en demeure pas moins vrai que d'autres raisons motivent le choix de leur nature³³².

Dans le déroulement de ces relations économiques, les ports constituent des maillons essentiels et déterminants dans le transfert des marchandises aussi bien à l'entrée qu'à la sortie. Leur ouverture intercontinentale, fait d'eux des acteurs privilégiés et majeur dans l'établissement de ces relations inter-états. En outre, les ports sont "un moteur essentiel de promotion et de vulgarisation des échanges à l'international, dans la mesure où, ils facilitent leur écoulement et l'intégration des économies nationales"³³³.

Du fait de ses énormes performances et en sa qualité de port principal du Cameroun, nous allons uniquement axer ces analyses sur le port de Douala. Cela dit, notre étude s'attèle à mettre en exergue la balance commerciale des échanges entre le Cameroun et le reste du monde³³⁴ via le port de Douala. Avant d'y arriver, nous allons d'abord faire une présentation générale des tendances de la balance commerciale (exportations et les importations) camerounaise dans le cadre de cette coopération de 1962 à 1983.

³³² Nous en avons déjà longuement fait des analyses là-dessus et nous n'y reviendrons pas. Confère chapitre IV – I- 3 sur l'impact de l'aide sur la planification.

³³³ Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes...", p.166.

³³⁴ Par reste du monde nous entendons faire la présentation générale en tenant globalement compte des différents continents (Afrique, Amérique, Europe, Asie).

De 1962 à 1983, deux tendances générales en découlent au sujet de la balance commerciale camerounaise: la première de 1962 à 1970 et la seconde de 1970 à 1983. Au cours de la première phase, la balance connut un excédent de près de 0,3 milliard de FCFA. Pendant cette période, la balance commerciale fut excédentaire quatre fois : 1963, 1964 1968, 1969 avec des valeurs respectives de + 2,3 milliards de FCFA (exportations 33,9 milliards et importations 31,6 milliards), +1,7 (exportations 34,6 milliards et importations 32,9 milliards), +2,3 milliards de FCFA (exportations 48,6 milliards et importations 46,3 milliards), +4,1 milliards de FCFA (exportations 59,4 milliards et importations 53,0 milliards). Ce fait se justifie par une évolution assez équilibrée des échanges durant cette période et surtout par la conjoncture nationale et internationale favorables³³⁵.

Entre 1970 et 1983, l'ensemble des importations représentait 520,4 milliards de FCFA et les exportations 470,7 milliards de FCFA, soit un écart négatif de 49,7 milliards. Cette contreperformance était liée, d'une part, à la médiocrité de la conjoncture et de la situation monétaire internationale, d'autre part, à la baisse drastique de la production des produits d'exportation, à l'instar du cacao et du café. Le record du caractère déficitaire de la balance commerciale fut atteint en 1981 où l'inflation mondiale affectant les prix des produits importés et de la conjoncture défavorable concernant certains produits d'exportation ayant favorisé un déficit de près de 73,4 milliards de FCFA³³⁶.

En ce qui concerne le port de Douala, nous allons dès lors, mettre en exergue sa contribution dans la consolidation non seulement des relations internationales en général, mais aussi et surtout sa participation dans la pérennisation de la coopération économique (échanges commerciaux) internationale.

Le Cameroun entretenait les échanges avec plusieurs pays du monde, notamment avec les quatre continents que sont : l'Europe (prioritairement), l'Amérique, l'Afrique et l'Asie. Pendant la période coloniale, son seul et unique partenaire fut la France du fait des liens de colonisation qui les unissaient. Avec la création de la CEE, à la veille des indépendances, ces liens vont s'étendre à la communauté. Après son indépendance, le Cameroun en tant qu'acteur des Relations internationales s'affirme comme un État souverain et étendit davantage les contacts avec d'autres Nations, notamment celles d'Amérique, d'Afrique et d'Asie³³⁷.

Les échanges (commerciaux) totaux entre le Cameroun et le reste du monde en 1975 étaient de 102,1 milliards de FCFA pour les exportations et de 128,1 milliards pour les

³³⁵ Mefoue Nkoa, " Les ports maritimes...", p.166.

³³⁶ J. M. Gankou, *Échange et développement : l'économie camerounaise*, Paris, Economica, 1985, p.105.

³³⁷ *Ibid.*

importations, soit un déficit de près de -26 milliards de FCFA³³⁸. Dans cet ensemble l'Europe totalisait 82,3 milliards pour les sorties et 96,6 milliards pour les entrées, soit -14,3 milliards; l'Afrique 13,8 milliards et 10,3 milliards, soit + 3,5 milliards ; l'Amérique 3 milliards et 11,6 milliards, soit -8,6 milliards et enfin l'Asie 2,9 milliards et 9 milliards, soit -6,1 milliards CFAF³³⁹.

Au regard de ces premières données, il en ressort que les échanges commerciaux entre le Cameroun et l'Europe, l'Amérique et l'Asie sont très désavantageux, surtout en provenance de l'Europe (-14,3) et d'Amérique (-8,6). Par contre, avec l'Afrique, ils sont excédentaires. Dès lors, au travers de ce tableau nous allons exposer les volumes des exportations et des importations en provenance de ces quatre sphères géographiques de 1971 à 1976³⁴⁰.

Tableau 50: Marchandises importées et exportées au port de Douala par continent

Sphère géographique	1970/71	1971/72	1972/73	1973/74	1974/75	1975/76
CEE (navires)	532	528	507	457	439	562
Importations	641.005	614.400	643.617	663.290	740.153	738.975
Exportations	364.833	372.246	446.179	466.079	353.135	374687
Amérique	176	82	66	45	67	100
Importations	42.412	38.428	58.794	44.719	40.390	100.650
Exportations	36.389	19.869	24.143	20.298	18.120	56.783
Asie	23	25	39	71	30	47
Importations	2.478	3.660	13.744	18.339	9.637	30.270
Exportations	12.994	14.017	21.595	29.786	12.605	26.120
Afrique	160	171	198	270	190	195
Importations	119.927	180.851	170.436	277.659	221.669	166.062
Exportations	78.918	71.696	114.274	290.081	110.956	81.210
Total général	1.341	1.888	1.121	1.210	1.068	1.254
Importations	1.129.156	1.116.069	1.157.874	1.248.947	1.336.484	1.258.981
Exportations	725.900	701.716	814.044	1.23.394	723.716	807.235

Source : Direction de la statistique et de la comptabilité, *Annuaire statistique*, Yaoundé, 1983, p.333.

Au regard de ce tableau, il découle à première vue deux faits majeurs, à savoir le caractère déficitaire de la balance commerciale³⁴¹ camerounaise et la CEE³⁴², partenaire privilégié du Cameroun durant cette période. Pour ce qui est du caractère déficitaire, il est aisé

³³⁸ Marchés tropicaux et méditerranéens.

³³⁹ Gankou, *Échange...*, p.107.

³⁴⁰ Direction de la statistique et de la comptabilité, *Annuaire statistique*, Yaoundé, 1983, p.333.

³⁴¹ Elle fait le décompte des transactions visibles, c'est-à-dire des biens exportés et importés.

³⁴² Communauté économique Européenne (CEE) fut créée en mars 1956, par six pays européens parmi lesquels figuraient la France, l'Angleterre, la Belgique, grâce au Traité de Rome. Elle devint plus tard l'Union Européenne.

de constater que sur les quatre sphères géographiques mises en exergue, seules les transactions en provenance de l'Asie furent favorables pour le Cameroun, notamment du fait de la prédominance des exportations sur les importations. La CEE, en tant que partenaire commercial privilégié du Cameroun, concentrait plus de la moitié des échanges globaux. En 1970/1971, sur l'ensemble des importations qui s'élevait à 1.129.156 tonnes, la CEE cumulait à elle seule 641.005 tonnes, soit près de 57 % des échanges. Cette tendance va se maintenir jusqu'en 1973/1974.

À partir de 1975/1976, la tendance fut à la hausse, soit près de 59 %. Il est important de rappeler que, la CEE occupait cette position du fait de l'appartenance de la France³⁴³ à cette zone. Dans cette coopération économique, l'Afrique occupait le second rang dans les échanges du Cameroun avec le reste du monde. Tout comme avec la CEE, sa balance demeurait déficitaire dans sa globalité, seule au courant de l'année 1973/1974, qu'elle connut un excédent de l'ordre de +12.422 tonnes, liée à la conjoncture favorable sur le plan national en matière de production des denrées agricoles.

Le concept d'échange induisant le donner et le recevoir, il est question pour les ports camerounais dans ce contexte de vulgariser les exportations, mieux d'intensifier leur commercialisation à l'étranger dans le but de collecter les fonds nécessaires à l'amélioration de son économie. Le maître mot de la politique camerounaise d'exportation étant de "vendre et vendre toujours davantage à l'étranger"³⁴⁴. En retour, ces ports importent "les produits étrangers dont la promotion à l'échelle nationale ne devrait se faire au détriment de celle des produits locaux"³⁴⁵. C'est ce qui justifie le souci de mise en place d'un système douanier efficace dans l'enceinte du port de Douala.

2- Port et valorisation du commerce extérieur

L'échange international, joue un rôle prépondérant dans le processus d'émergence d'un pays, aussi bien dans la phase de décollage que dans celle de maturité. Pour la plupart des Nations, il représente un moyen permettant d'entrer dans le concert économique mondial³⁴⁶. Ces pays commercialisent à l'extérieur une partie des biens qu'ils produisent et achètent en retour, ceux qu'ils ne produisent pas encore ou ceux dont ils disposent à de très faibles quantités (l'énergie surtout).

³⁴³La France fut le partenaire privilégié du Cameroun à cause des liens historiques qui les liaient.

³⁴⁴N. R. Tougnia " L'impact du commerce extérieur sur le développement économique des pays du Tiers monde, illustration par le cas du Cameroun", Mémoire de Licence en Droit et Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1977, p. 3.

³⁴⁵ Mefoue Nkoa, " Les ports maritimes de Douala et Kribi..." , p.166.

³⁴⁶ Gankou, *Échange...*, p.51.

En outre, pour certains pays sous-développés, le commerce extérieur constitue le seul moyen de se procurer les ressources budgétaires de l'État. Les recettes fiscales tirées des taxes liées à ce commerce représentent le souvent la moitié des recettes budgétaires (c'est-à-dire les 50 % de l'ensemble du budget)³⁴⁷.

Concernant le Cameroun, sur les 40,3 milliards de francs CFA de recettes budgétaires perçues, en 1968/1969, près de 24,35 milliards (des recettes générale) découlaient de la douane, soit environ 60 %. Sur ces 24,35 milliards de francs, les droits des importations se chiffraient à 18 milliards de FCFA et le reste des autres 6,35 milliards représentaient les impôts³⁴⁸. Au travers de ces quelques chiffres, il est fort aisé de prendre conscience de l'importance de ce commerce dans le devenir d'une Nation. Soulignons que d'une manière générale, le commerce extérieur d'un pays se jauge au travers de ses exportations et de ses importations³⁴⁹. Pour ce qui est des importations, au Cameroun, ces dernières peuvent être classifiées en trois grandes catégories³⁵⁰. Il s'agit :

- Des biens de consommation finale³⁵¹, ils sont constitués :
 - des produits alimentaires (tabac, boissons, etc. destinés immédiatement à la consommation des ménages ;
 - des produits énergétiques (pétrole, gaz, essence) ;
 - des matériels de transport destinés aux ménages ;
 - des biens de consommation durables et non durables³⁵².
- Les biens de consommation intermédiaire³⁵³,
Ces biens sont généralement des composés :
 - des produits alimentaires et boissons destinés à l'industrie (blé tendre, farine, gruaux et semoules de blé, les sucres, les levures, les tabacs bruts utilisés dans l'industrie de tabac de Bastos);
 - des approvisionnements industriels³⁵⁴ ;

³⁴⁷Tougnia " L'impact du commerce extérieur..." , p. 4.

³⁴⁸ J. Imbert, *Le Cameroun*, Paris, Collection Que sais-je ?, 1960, p.123.

³⁴⁹Anonyme, "Ports et développement", *Cameroon Inter Ports*, n°21, juillet-août-septembre, 1982, p. 23.

³⁵⁰ Gankou, *Échange...*, p.59.

³⁵¹Ils peuvent être des biens périssables (ex produits alimentaires) ou durables (télévision, machine à laver, voiture, meuble, etc.). Ils sont tous destinés à être consommés par l'utilisateur final, au bout de la chaîne (d'où consommation finale).

³⁵²Gankou, *Échange...*, p.108.

³⁵³Ils rentrent dans la fabrication d'autres biens (pièces détachées, tôles, planches, etc.) et sont généralement qualifiés de produits sémi- finis.

³⁵⁴ Ils sont composés des produits non énergétiques tels que le clinker (intervient dans la fabrication des ciments), de l'argile, du gypse ; des produits chimiques comme l'oxyde de l'aluminium (alumine) et les fluores utilisés par la société de fabrication d'aluminium du Cameroun (ALUCAM) ; des métaux et ouvrages métalliques, à l'instar des aciers, des tubes et tuyaux ferreux, tôles, fers à béton, acier, clous, boulons, vices, câbles, grillages, etc.

- des produits énergétiques ;
 - des parties et des pièces de machine et matériel de transport³⁵⁵.
- Les biens d'équipement³⁵⁶

Il s'agit principalement :

- des matériels de transport destinés à l'industrie ;
- des machines³⁵⁷.

En ce qui concerne l'évolution générale de ces importations, nous n'allons pas parcourir toute la période d'étude, mais juste nous appesantir sur celle allant de 1960 à 1977 afin que le lecteur ai une vue d'ensemble de leur tendance.

Entre 1960 et 1963, la tendance générale fut marquée par une hausse en valeur des entrées. La légère baisse observée pour l'année 1966/1967, se justifiait, d'une part, par la mise en application du second plan (1966-1971), d'autre part, par une baisse des exportations du Cameroun, car il faut vendre (exporter) pour acheter (importer). En termes de volume, le rythme de la croissance fut assez régulier entre 1960 et 1970 avec un taux moyen se situant à près de 6 % par an durant ladite période³⁵⁸.

La période 1970-1977, fut caractérisée par de fréquentes irrégularités dans l'évolution des importations notamment pour les années 1971, 1973, 1974 et 1976. Cette baisse pourrait se justifier par le fait que les importations des produits alimentaires, de boissons et des tabacs baissèrent d'environ 15 % durant la dite période. En outre, l'indice³⁵⁹ de valeur des importations n'a pas suivi la même trajectoire que celle de volume : il a connu une croissance régulière passant de 100 en 1970 à 287 en 1970. Les autres biens de consommation finale à l'instar des médicaments, les chaussures, les vêtements, etc., connurent une très faible croissance en 1971.

La légère croissance notée en 1972, 1975 et 1977 était à 70 % liée à une augmentation du volume des importations de matériel de transport, correspondant aux achats d'avions de la *Cameroon Airlines* (CAMAIR), aux achats des cars de la Société de Transports Urbains du Cameroun (SOTUC), aux achats de nouveau par la *Cameroon Shipping lines* (CAMSHIP) et aux achats de locomotives par la Régie des Chemins de fer du Cameroun (REGIFERCAM)³⁶⁰.

Pour ce qui est des exportations, en fonction de leur nature, on les classifie en plusieurs groupes. Les produits agricoles sont pour l'essentiel constitués des produits dits industriels ou

³⁵⁵Gankou, *Échange...*, p.109.

³⁵⁶ Ils sont aussi communément appelés biens de production. Ils servent à produire d'autres biens ; il s'agit du capital fixe, c'est-à-dire des biens d'équipement (machines).

³⁵⁷Gankou, *Échange...*, p.107.

³⁵⁸*Ibid.* p.55.

³⁵⁹ L'indice (statistique) est une grandeur qui indique une direction ou traduit une évolution.

³⁶⁰Gankou, *Échange...*, p. 55.

destinés à la commercialisation, à l'instar du cacao, café, coton égrainé, banane, palmistes, arachides décortiqués, caoutchouc naturel, thé, ananas, tabacs bruts, etc.³⁶¹ Les produits d'élevage et de la pêche qui sont composés du bois (brut, de travers, feuillards, placage) et des produits tels que les cuirs, les peaux, abats, viande, crustacés de mer. Les autres produits alimentaires regroupent le chocolat, huile brute de palme, huile de palmiste, sucres raffinés, bières. Les produits industriels étaient constitués de vêtements, chaussures, parfums, tissus en coton, savon de toilette, allumettes, etc. Les matériaux de construction sont composés de ciment et de peintures. Enfin, les produits métalliques regroupaient l'aluminium brut et déchet, articles ménagers en aluminium, outils agricoles à mains (houes, machettes).

Pour ce qui est de leur évolution, tout comme avec les importations, nous allons étudier la période allant de 1960 à 1983. La première période allant de 1960 à 1970, fut marquée par une augmentation régulière des exportations, hormis la légère baisse observée en 1966. De 1968 à 1969, les exportations ont beaucoup crut aussi bien en valeur qu'en volume. Ceci se justifiait par le fait que le cacao camerounais, (qui est principal produit d'exportation du pays) connut une hausse des cours de sa valeur sur le marché mondial. La seconde période qui s'étend de 1970 à 1983, connut une évolution très instable, se caractérisait par une chute simultanée du volume et de la valeur des ventes en 1971/1972 et en 1975. Ces années furent particulièrement néfastes pour les échanges internationaux camerounais dans l'ensemble³⁶².

L'importante hausse des exportations en tonnage et en valeur au cours des années 1973 et 1974 notée est liée à un début de diversification du tonnage des produits exportés³⁶³ ; et d'autre part, à une amélioration de la politique agricole³⁶⁴. Les années 1976 et 1977 furent marquées par une nette relance des exportations, conséquence d'une situation conjoncturelle³⁶⁵ ayant entraîné une flambée de prix du café et du cacao à l'international. Par ailleurs, l'indice des prix à l'exportation des produits agricoles qui n'était que de 104 en 1972 est passé à 206 en 1974³⁶⁶.

En tant que maillon essentiel de la chaîne des transports, le port est un acteur majeur dans le commerce extérieur, notamment dans la facilitation d'accès aux exportations et aux

³⁶¹ *Ibid.*

³⁶² Les mauvaises conditions climatiques ont affecté la production de certains produits d'exportation (tels que le coton et les arachides) et les cours du cacao n'ont pas toujours été favorables. Depuis quelques années, la production des principaux produits de base stagne légèrement.

³⁶³ En 1974 plus de 33,3 % des produits exportés étaient composés de produits transformés.

³⁶⁴ De plus en plus, on assiste à l'usage des techniques modernes agricoles : usage d'engrais, d'outillage agricole ou de matériels, dons de crédits aux agriculteurs au travers du Fonds national de Développement rural (FONADER).

³⁶⁵ En 1976/1977, d'importantes plantations de café ont été dévastées en Amérique Latine. Ce qui a eu pour conséquence la flambée de prix du café sur le marché mondial.

³⁶⁶ CNUCED : bulletin mensuel des prix des produits de base pour les pays en voie de développement, mars 1976.

importations. Pour ce faire, il va du lieu de production, vers celui de consommation dans un autre pays après transformation, soit dans le pays producteur, soit dans le pays consommateur, soit dans un pays tiers. Grâce aux nombreuses possibilités d'embarquement et de débarquement des marchandises (à des conditions concurrentielles), le port a un impact favorable sur le commerce extérieur. La qualité de prestation des services portuaires contribue à la réduction des coûts globaux aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. La fluidité de l'action de consommation vers celle de production dépend étroitement du bon fonctionnement de l'outil portuaire³⁶⁷.

Ces bonnes performances du port permettent de ce fait d'assurer les importations d'une Nation au mieux, tout en réduisant le prix des biens à la consommation³⁶⁸ et de garantir une meilleure compétitivité aux exportations dans les marchés internationaux, augmentant ainsi les revenus par la croissance des quantités et des marges sur le prix de vente³⁶⁹.

Dans cette optique, les ports doivent accroître leur capacité et améliorer leur performance. Pour le cas du Cameroun, seul le port de Douala est à même de réaliser ce challenge. Sur le plan régional, ce port est un exutoire pour les pays dénués de façade maritime comme la RCA et le Tchad. Cette réalité est palpable dans la mesure où, une grande partie de leur commerce extérieur transite par ce port.

3- Port et désenclavement des pays voisins dénués de façade maritime

Selon le *Dictionnaire Universel*, "désenclaver" signifie faire cesser l'isolement d'une région par l'extension des moyens de transports et de communication et l'accroissement des échanges économiques³⁷⁰. Le Cameroun, de par ses atouts que sont sa situation stratégique et sa stabilité politique, assure (au travers du port de Douala principalement) le transit de la RCA et du Tchad. Comme de nombreux pays pourvus de façade maritime, l'une des principales préoccupations du Cameroun est l'utilisation au maximum de ses infrastructures nationales de transports en vue d'orienter le transit desdits pays vers ses propres infrastructures³⁷¹.

Sur le plan sous régional, ce port est un exutoire naturel pour les pays dénués de façade maritime comme la RCA et le Tchad. Cette réalité est palpable dans la mesure où, une grande partie de leur commerce extérieur transite par Douala. Des mesures ont été prises pour

³⁶⁷CNUCED : bulletin mensuel des prix ..., p. 10.

³⁶⁸ *Ibid.*

³⁶⁹ Anonyme, "Ports et revenu national", *Cameroon Inter Ports*, n°13, juillet-septembre, 1980, p. 20.

³⁷⁰ *Dictionnaire Universel*, Paris, Hachette, 2002, p. 348.

³⁷¹ L. Djine, "La politique des transports dans un pays jeune : cas du Cameroun", Thèse de Doctorat 3^e cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1983, p. 38.

l'amélioration significative du potentiel de cet instrument qui assure plus de 94 % du trafic maritime du pays et représente la principale voie de desserte³⁷².

Dans le but de faciliter leurs transactions, ces deux pays ont trouvé nécessaires de réduire les risques en implantant dans l'enceinte du port de Douala leurs propres industries. Elles ne sont en fait que des filiales ou des représentations des industries principales dont les maisons mères sont localisées au Tchad et en RCA. Il s'agit en l'occurrence de Coton Tchad par exemple, qui est une usine qui permet l'écoulement de près de 50 % des exportations du Tchad par la voie du port de Douala. Cette démarche est non seulement une source de profit, mais aussi et surtout contribue à renforcer les relations multilatérales entre Etats³⁷³.

C'est donc dans cette optique que le Cameroun voudrait devenir un véritable centre de transit pour les marchandises en destination et en provenance du Tchad et de la RCA. L'Annuaire statistique de l'année 1983³⁷⁴ fait état des transactions qu'exerçait le port de Douala sur les importations et exportations desdits pays. Le tableau suivant nous en donne une plus grande clarté :

Tableau 51 : Exportations et importations de la RCA et du Tchad au port de Douala de 1970 à 1980 en millions de FCFA

Pays/ Année	1970		1971		1972		1973		1974			
	Exp	Imp.	Exp	imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp		
RCA	955	262	947	163	900	83	947	91	1287	84		
TCHAD	458	18	746	50	416	177	769	165	877	94		
pays	1975		1976		1977		1978		1979		1980	
	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp
RCA	1241	93	1383	47	2223	153	2391	146	2683	101	3404	137
TCHAD	1527	84	1406	183	2210	208	2822	366	1416	1139	2464	2132

Source: Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, *Annuaire statistique*, 1983, p.377.

De ce tableau, il ressort que la balance commerciale de ces deux pays était excédentaire entre 1970 et 1980. Comparé au Tchad, les transactions menées par la RCA furent largement au-dessus. Malgré la différence observée au niveau de leur valeur, la courbe de leur évolution était presque similaire. Le tableau fait ressortir deux tendances : de 1970 à 1973, l'on note une évolution assez stagnante des importations et des exportations des deux pays. À partir de 1974 ce jusqu'en 1980, une évolution croissante de la courbe est perceptible surtout du côté de la RCA.

³⁷²Anonyme, "Ports...", *Cameroon Inter Ports*, n°21, 1982, p. 23.

³⁷³B. Ebode Onana, "Douala : port de transit (1960-1999)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2007, p. 124.

³⁷⁴Anonyme, *Le secteur...*, pp. 55-56.

Ces différentes données, montrent que “le rôle de desserte joué par le port de Douala auprès de ces deux pays fut très important et permit la pérennisation des relations multilatérales et l’intégration sous régionale ; tout en confortant la position du Cameroun comme leader de ladite sous -région”³⁷⁵.

Au-delà d’une portée économique, les ports jouent aussi un rôle prépondérant dans le devenir des populations. “Prioritairement même, pourrait-on dire que la création d’un port devrait concourir au bien être de sa population, car toute finalité de développement a pour objet l’homme”³⁷⁶.

II- IMPACT AU PLAN SOCIAL

L’importance de la présence d’un port se fait aussi ressentir sur le plan social. L’Homme étant à la base de tout, il est la mesure de toute chose et, par conséquent, tout développement tourne autour de lui, car il en est l’ultime cible. En tant que maillon déterminant de la chaîne des transports, l’impact de la présence d’un port est aussi appréciable dans le social, notamment au travers du développement humain ou de la population qu’il induit, l’élévation du niveau de vie et le pôle de développement social qu’il crée.

A- Le port de Douala comme facteur de développement humain : cas de Douala

L’une des caractéristiques déterminantes de Douala c’est d’être une ville-port. Le port agit comme une cellule organisatrice dans la ville et ceci s’observe par sa localisation précise des activités commerciales et industrielles tributaires du port, par la création d’emplois et le parallélisme existant entre l’évolution de la population urbaine et celle du trafic portuaire³⁷⁷.

Au développement économique correspondait presque point par point l’évolution de la démographique de la ville. Malgré la nature douteuse des différents recensements effectués³⁷⁸ avant 1950, ce n’est qu’à partir de 1956 que le service de la statistique entreprit un recensement général de la ville et exploita de manière scientifique les résultats obtenus. Dans ce recensement, l’unité fut l’individu et non le groupe comme par le passé. Depuis cette date et jusqu’en 1960, aucun autre recensement susceptible d’avoir des renseignements fiables sur la population de la ville de Douala ne fut réalisé avant les années 1970³⁷⁹.

En ce qui concerne la relation liant le port et l’évolution de sa population, il est fort impressionnant de constater que la croissance ou la courbe (d’évolution) du développement de

³⁷⁵ Mefoue Nkoa, “ Les ports maritimes ...”, p.169.

³⁷⁶ *Ibid.*

³⁷⁷ Mainet, “Douala, port et ville...”, p.1.

³⁷⁸ Les bases du recensement français jusqu’en 1954 sont identiques à celles des recensements allemands. Établis en vue de l’impôt, ils étaient effectués par les chefs coutumiers.

³⁷⁹ Gouellain, *Douala...*, p.283.

la population de la ville de Douala³⁸⁰ correspond à celle de l'évolution du commerce extérieur ou de celle de son port. Leur ajustement (les deux courbes) presque parfaite résultait du fait que Douala était devenu le seul port (port principal) du territoire. “ il n'est donc pas surprenant qu'aux différentes étapes de la mise en valeur du Cameroun, correspondent les variations dans la courbe de la population”³⁸¹.

Selon le rapport du service des douanes traitant du commerce extérieur, s'opéra de 1945 à 1947 la reprise des échanges, de 1947 à 1952/53 la réalisation du premier plan FIDES et de 1953 et 1957, l'application du second plan ; 1953 et 1960 stabilité de l'économie camerounaise. En essayant d'établir un parallélisme avec l'évolution de la population de Douala, l'on constate que sa croissance fut rythmée au gré de la conjoncture³⁸², celle de son économie en général et de celle du port en particulier. En 1947, la population s'accrut de 150 % par rapport à 1920 et en 1954, c'est-à-dire sept ans après, elle doubla presque, passant de 59.899 habitants en 1947 à près de 108.150 habitants. Cette évolution ponctuée par des essors, des chutes, correspondait trait pour trait à celle du commerce extérieur³⁸³.

Tableau 52 : Évolution de la population africaine et européenne

Années	Population africaine	Population européenne
1947	59.899	1971
1949	67.925	5.069
1954	108.150	6.000
1956	113.212	8.000

Source : Gouellain, *Douala...*, p.285.

Au regard de ce tableau, il ressort que la population africaine et européenne connurent une évolution notoire au fil du temps. Partie de 1947, de 59.899 pour la population africaine et 1971 pour la population européenne. Ces dernières ont doublé et triplé respectivement pour les africains et les européens en 1956. En 1947, par rapport à 1937 où l'effectif des étrangers atteignit un maximum, elle augmenta de 79 %. 1949, c'est-à-dire deux ans plus tard seulement, elle doubla pour atteindre 5.069 habitants.

Il est plus instructif de voir comment les structures de la population et celles de ses groupements se présentaient à chaque moment caractéristique de la vie économique, car l'évolution que connut Douala n'a pas seulement affecté le volume de la population. C'est ainsi

³⁸⁰ Ce fut le cas de la plupart des villes récentes d'Afrique de cette époque.

³⁸¹ Gouellain, *Douala...*, p.283.

³⁸² C'est une période de temps où les données ne fluctuent pas (elle exclut donc les mouvements saisonniers naturels). Elle peut être bonne ou mauvaise, et cela est mis en évidence par une batterie d'indicateurs tels la situation de l'emploi, du commerce extérieur, de la demande des ménages et des entreprises, de la monnaie, etc.

³⁸³ *Ibid.*

que l'on remarqua pour les années 1925, 1947, 1948 et 1949, années d'essor économique et pour 1931, 1939 et 1940, années de crise, une baisse très importante du sex-ratio. Lorsque l'économie reprit sa progression en 1946/1947, l'effectif masculin s'accrut de 98 %, celui des femmes de 70 % seulement. En 1956, période de stabilisation, l'importance numérique de la population féminine par rapport à 1947, se traduit par une progression de 109 %, tandis que celle des hommes était de 60 %.

Au regard de ces analyses, il en ressort que le port a véritablement été un moteur pour le développement humain de la ville de Douala. À chaque fois que le port a connu une crise³⁸⁴ ou un ralentissement dans l'évolution de son trafic, les recensements de la population urbaine de Douala ont enregistré des fléchissements dans l'accroissement démographique de la ville³⁸⁵. Au-delà du développement humain qu'il induit, le port est aussi un vecteur d'amélioration des conditions de vie de ses populations.

B- Port et amélioration des conditions de vie

Le port est aussi un facilitateur dans l'amélioration des conditions de vie des populations. Cela passe par l'élévation de leur niveau de vie des populations. Le niveau de vie est défini par la quantité de biens et de services mis à la disposition des consommateurs. Il est fonction des revenus qui permettent d'obtenir un certain nombre d'objets, à un certain prix, et d'accéder à un certain niveau (quantitatif) de consommation. Le niveau des revenus n'est pas le seul en cause. Il faut aussi prendre en compte l'utilisation des biens et services collectifs que la Nation met à la disposition de chaque individu ou du groupe d'individus³⁸⁶. Le niveau de vie fait aussi référence à la qualité et quantité des biens et services qu'une personne ou une population entière peut s'approprier et est en lien avec ses revenus et son patrimoine³⁸⁷.

Grâce aux revenus et à l'aménagement du territoire que procurent les ports de Douala et Kribi l'on a noté une élévation qualitative et quantitative du niveau de vie des populations. L'élévation qualitative dont nous parlons renvoie généralement à l'amélioration ou au changement observé dans les habitudes. Dans une ville-port comme Douala, par exemple, l'on observe une transformation structurelle dans la pratique des activités économiques. Contrairement aux autres villes du Cameroun, il prolifère plus ici les activités du secteur secondaire et tertiaire. Ce phénomène impacte sur les mœurs, car c'est une ville cosmopolite

³⁸⁴ Crise économique des années 30, guerre de 1940-1945, décennie 1950-1960 : grands travaux d'agrandissement du port, insécurité et troubles politiques.

³⁸⁵ Mainet, "Douala...", p.69.

³⁸⁶ J. Provost, *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986, p.50.

³⁸⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Niveau_de_vie, consulté le 04 août 2020.

qui accueille même les étrangers, créant ainsi un foisonnement, voir un choc culturel qui transforme nécessairement le quotidien des populations de la ville³⁸⁸.

En outre, la transformation qualitative, implique aussi celle des conditions d'hygiène, de santé et l'élévation du niveau d'instruction grâce à la prolifération d'établissements. En effet, la création de multiples routes, induite par la présence des ports a participé au renforcement sanitaire des populations dans la mesure où, a permis aux équipes mobiles d'hygiène de parcourir aussi bien l'intérieur des villes que les zones périphériques. L'on a pu noter à Kribi par exemple, la prolifération de centres de santé. Avant 1971, l'on comptait environ 5 à 6 centres de santé³⁸⁹. De 1971 à 1985, périodes d'intensification des activités du port, le nombre a presque triplé. Le même phénomène a été enregistré dans le domaine éducatif.

L'élévation quantitative quant à elle, s'observe avec l'amélioration de l'habitat. En effet, partout où pénètrent les rails ou la route, on voit se dresser de chaque côté de la voie des maisons en dur, semi dur³⁹⁰. Le phénomène de mode aidant, les populations s'orientent donc vers la construction des maisons solides. C'est ce qui justifiait les importations considérables des matériaux de construction. Au port de Kribi, de 1960 à 1990 les matériaux de construction occupaient plus de 70% des importations, constitués pour la plupart du ciment et des tôles³⁹¹. En 1962, sur un total de 9085 tonnes, les matériaux de construction s'élevaient à près de 5619 tonnes, en 1963 sur un total de 10.337 tonnes, 7450 tonnes étaient attribuées à ceux-ci³⁹².

C- Le port comme pôle de développement local ou régional

Dans sa formulation originelle, la notion de "pôle de croissance" et la théorie que l'on a tenté d'élaborer à partir d'elle étaient à l'origine conçues comme de simples instruments utiles pour la description et l'explication de la dynamique de la croissance dans les économies capitalistes modernes, donc sans aucune préoccupation d'ordre normatif ou instrumental. Les premiers écrits de François Perroux³⁹³, montrent à suffisance que ce dernier part d'une simple

³⁸⁸Mainet, "Douala...", p.69.

³⁸⁹Norbert Ngedi, 50 ans, fonctionnaire à la sous-préfecture, Kribi, 18 janvier 2019.

³⁹⁰M. Nnoubue, "Influence des transports sur le développement du Cameroun", Mémoire de Licence ès Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1978, p. 25.

³⁹¹Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi...", p. 103.

³⁹²*Ibid.*

³⁹³Unanimement considéré comme le premier à avoir formulé la notion de pôle de développement ou de croissance. En effet, (selon François Perroux) l'origine de ce concept découle de la constatation que la croissance économique n'est pas uniformément répartie, mais est concentrée dans les villes. Certains de ces secteurs économiques ont un effet d'entraînement sur l'ensemble de la région. Des agrégats d'entreprises de ces secteurs forment des pôles de croissance ou pôles de développement qui servent de générateurs de croissance pour toute la région.

donnée d'observation pour en tirer (intuitivement) ce qui a été par la suite désigné comme la “théorie des pôles de croissance”³⁹⁴.

Pour Perroux, la croissance dans les économies capitalistes modernes ne se manifeste pas de façon homogène à l'intérieur d'un espace économique, elle apparaît et se propage à partir de certains points dotés d'intensités de rayonnement variables, se diffuse par des canaux divers et produit des effets différents sur l'économie dans son ensemble. La croissance est un processus “polarisé”, dans la mesure où les forces qui l'animent tendent à agglomérer des activités autour de centres d'innovation successifs ; il en résulte des déséquilibres entre secteurs industriels et, par extension, entre les régions où ils se situent³⁹⁵.

Quant à la notion de pôle, elle apparaît chez Perroux dans le contexte d'un espace abstrait conçu comme un champ de forces qui sont représentées par des centres ou des “foyers” d'innovation (la terminologie employée par Perroux varie et reste imprécise)³⁹⁶. De certains points de ce champ émanent des forces centrifuges, et des forces centripètes sont dans le même temps émises par eux. Pour Perroux, le pôle désigne simplement une concentration *in abstracto* des générateurs de croissance, et c'est pourquoi la “polarisation” représente le processus de création et d'expansion d'activités économiques. Ce sont les centres de ce champ de force que Perroux appelle des pôles de croissance, car c'est en eux que se crée la croissance et c'est à partir d'eux que la croissance capitaliste irradie vers le reste de l'économie³⁹⁷.

La notion de pôle est conçue comme un instrument conceptuel qui sert à représenter le processus par lequel des activités économiques apparaissent et se développent, ou stagnent et disparaissent. Le pôle est pensé comme un “construit” destiné à expliquer la dynamique d'une croissance économique qui est forcément déséquilibrée parce qu'elle se concrétise par l'apparition et la disparition de centres dynamiques successifs. Ce que Perroux cherche à faire, à l'origine, à travers la notion de pôles de croissance, c'est de donner une consistance à l'idée selon laquelle le processus moderne de croissance économique s'effectue de façon nécessairement déséquilibrée. Le développement économique ou social ne se répartit pas de façon uniforme sur l'ensemble du territoire national³⁹⁸.

La conversion de la notion abstraite de pôle en instrument de développement régional s'appuie, implicitement ou explicitement, sur un raisonnement qui, pour l'essentiel, peut être résumé ainsi : si les pôles constituent la “clé” de la croissance capitaliste et si on a réussi à

³⁹⁴<https://books.openedition.org/iheal/2234?lang=en> , consulté le 4 août 2020.

³⁹⁵<https://books.openedition.org/iheal/2234?lang=en> , consulté le 4 août 2020.

³⁹⁶<https://books.openedition.org/iheal/2234?lang=en>, consulté le 05 août 2020.

³⁹⁷ *Ibidem*.

³⁹⁸<https://books.openedition.org/iheal/2234?lang=en>, consulté le 05 août 2020.

déterminer la dynamique de leur fonctionnement, une des façons de promouvoir le développement régional serait de créer artificiellement les conditions nécessaires à la reproduction de cette dynamique³⁹⁹.

Dans l'optique de se conformer à cette nouvelle donne qui se répandit dans de nombreux pays comme une trainée de poudre, les gouvernements ont mis sur pied des politiques de pôle de développement économique et même social. Ce concept bien qu'ayant une origine économique, peut aussi s'appliquer sur les plans social, culturel et même politique. La politique de pôle de développement recherche deux objectifs majeurs:

- un objectif de développement économique et de promotion de l'emploi ;
- un objectif social et environnemental d'aménagement du territoire⁴⁰⁰.

Le concept de "développement local ou régional" usité dans ce contexte, ne se réduit pas seulement à la localité attenante (abritant le port), mais ses répercussions s'étendent aussi dans les régions environnantes. Entre 1971 et 1985 le port de Kribi sous son rayonnement a été un véritable pôle de développement, pour ses populations⁴⁰¹. Il a été un pôle de développement dans la mesure où, il fut un foyer d'intensification des échanges commerciaux. Philippe Blaise Essomba montre que "Carrefour de plusieurs voies de communication, le port de Kribi était une zone de convergence des populations de la région"⁴⁰². Point de transit des marchandises venant du Ntem⁴⁰³, Lolodorf et de Campo, le port a favorisé l'évacuation d'une grande quantité de marchandises en provenance du Nord du Gabon et de la Guinée Équatoriale.

Sur le plan culturel, il a favorisé un brassage ou un foisonnement humain très important. Ville balnéaire, Kribi accueille chaque année un nombre considérable de touristes, le brassage aidant, plusieurs mariages ont été contractés, ce qui a entraîné une transformation partielle des mentalités, la mise en place d'autres modes de vie, l'acquisition d'idées nouvelles et surtout l'ouverture d'esprit⁴⁰⁴.

Outre cela, l'une des retombées facilement décelable dans l'activité d'un port, concerne les emplois directs et indirects générés par ce dernier. Les emplois directs sont ceux ayant un lien étroit avec l'activité portuaire. Autrement dit, ils sont créés pour des besoins de cadres,

³⁹⁹*Ibidem*.

⁴⁰⁰A. Sevestre, "Pôles de développement économique et logistique d'entreprise", Thèse de Doctorat en Sciences économiques, École polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse), 2007, p.7.

⁴⁰¹ Un port peut devenir un pôle de développement économique dans la mesure où, sa présence favorise le développement des activités commerciales, la mise en place d'établissements industriels, les facilités de transport, etc. Cf. B. Yémy, "Le port dans l'économie nationale", *Cameroon Inter ports*, n°64, octobre -décembre 1995, p. 15.

⁴⁰²Essomba, "Voies de communication...", p. 271.

⁴⁰³ Ensemble constitué des localités d'Ebolowa, d'Oyem et d'Adjap.

⁴⁰⁴ Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes ...", p.174.

chauffeurs, magasiniers, pilotes du port. Les emplois indirects quant à eux, découlent de la présence du port. En d'autres termes, leur existence est conditionnée par celle du port.

Comme emplois directs, le port de Douala en a créé environ 2.250 en 1960. En 1980, l'on a dénoté 6.100 emplois⁴⁰⁵. Les emplois indirects produits quant eux par les usines et industries installées autour du port de Douala ont aussi été très importants. Grâce au processus de désenclavement du pays réalisé au travers de l'aménagement du territoire, les ports de Kribi et de Douala participent à l'œuvre d'intégration nationale et d'unité nationale.

III- IMPACT AU PLAN POLITIQUE

Les ports peuvent aussi servir les intérêts d'ordre politique et devenir des instruments au service de cette cause. À ce sujet, le port symbolise un outil de prestige pour un État et un facilitateur dans l'atteinte des objectifs d'unité nationale.

A- Port de Douala : un prestige national et international pour le Cameroun

Situé à la jonction des deux grands ensembles économiques que sont l'Afrique centrale et de l'Ouest, le Cameroun a toujours ambitionné par cette position géographique, de devenir un carrefour incontournable des échanges. Limitrophe des cinq pays de la sous-région d'Afrique Centrale que sont la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, et le Tchad, le Cameroun est ouvert sur l'océan Atlantique et partage près de 1.800 km de frontières maritimes et terrestres avec le grand voisin nigérian⁴⁰⁶.

Situé au cœur du Golfe de Guinée, haut lieu pétrolier, le pays se trouve à la jonction des principales routes commerciales en direction d'Europe, d'Asie et d'Amérique. Cette position stratégique lui confère des atouts non négligeables pour être un véritable leader économique en Afrique centrale. Le Cameroun concentrait de fait plus de 50 % du trafic marchandises du Tchad et de la Centrafrique, deux pays enclavés. L'essentiel de leurs opérations de commerce extérieur transitait et transite encore par le Port autonome de Douala (PAD)⁴⁰⁷. Le port de Douala est un symbole de prestige national du fait de ses performances (compétitivité) sous régionales, pour le Cameroun et à l'international.

Les facteurs clés de succès sont ceux qui sont communs à toutes les entreprises présentes sur le marché. Dans le cas spécifique du port de Douala, il s'agit des facteurs de compétitivité conditionnant l'entrée en compétition d'autres ports. La compétitivité se définit comme la capacité à faire face à la concurrence. Cette notion change avec le niveau d'agrégation de

⁴⁰⁵ Ebode Onana, "Douala...", p. 127.

⁴⁰⁶ Anonyme, " Le Cameroun : un hub économique sous régional", <http://capecoafrika.com/article/read/564>, consulté le 7 août 2020.

⁴⁰⁷ Mefoue Nkoa, " Les ports maritimes...", p.180.

l'analyse qu'on veut mener (niveau international, national, régional, sectoriel ou encore au niveau de l'entreprise)⁴⁰⁸.

Les Ports qui constituent des entités autonomes fournissant des services sont en compétition les uns face aux autres. Les facteurs clés de succès nécessaires pour faire face à la concurrence portuaire sont la sûreté et la sécurité de la zone portuaire, les services portuaires, les prix des services portuaires attractifs et une politique commerciale conquérante ; la position géographique, la protection de l'environnement, les infrastructures de qualité, un climat social apaisé, un marché national et un hinterland propice, une communauté portuaire dynamique⁴⁰⁹.

Certains de ces facteurs sus-évoqués nécessitent une analyse particulière dans le but de mieux comprendre leur importance. Il s'agit notamment de la position géographique, de la sécurité de la sûreté de la zone portuaire. La position géographique a trois caractéristiques pertinentes qui sont décrites comme avantage compétitif, à savoir :

- être situé à proximité de la mer (eau profonde) avec un tirant d'eau conséquent ;
- être situé près des grands centres de production et de consommation ;
- être situé sur les principales routes maritimes⁴¹⁰.

En ce qui le concerne, le port de Douala, il regroupe deux de ces caractéristiques, qu'il est situé sur les routes maritimes et à proximité des grands foyers d'échanges et de consommation. Concernant sa situation sur les routes maritimes, il faut souligner que le port de Douala est situé au cœur du Golfe de Guinée, de l'Afrique et de la sous-région d'Afrique Centrale. Il bénéficie de cette situation géostratégique au même titre que ses farouches concurrents : les ports de Libreville-Owendo et celui de Pointe-Noire. Sa situation par rapport aux centres de production et de consommation, nous pouvons dire que, ce port est implanté en plein cœur de la capitale économique du pays, pourvue de nombreuses industries qui doivent par ricochet leur existence à ce port.

En outre, le seul handicap du port de Douala reste et demeure sa proximité à la mer. De par sa nature de port fluvial, le port de Douala est pourvu d'un chenal⁴¹¹ d'une très faible profondeur qui nécessite des dragages réguliers. C'est un handicap pour le Cameroun dans la mesure où c'est une opération qui engloutit d'énormes sommes d'argent par an⁴¹².

⁴⁰⁸<https://m2rmaritime.com/afrique/transitaire-cameroun/le-port-de-douala/>, consulté le 6 août, 2020.

⁴⁰⁹<https://m2rmaritime.com/afrique/transitaire-cameroun/le-port-de-douala/>, consulté le 6 août, 2020.

⁴¹⁰ E. L. Mbongo, "Le renforcement du positionnement du port autonome de Douala face à la concurrence sous-régionale CEMAC", Mémoire de Master en relations internationales (option : marketing international), IRIC-Université de Yaoundé II, 2012, p.20.

⁴¹¹ Le chenal est tout simplement le lit d'un fleuve. Pour le cas du port de Douala, sa profondeur à la normale est d'environ 6 mètres, après le dragage, elle peut atteindre 9 mètres. Ce qui est insuffisant, car avec la modernisation du secteur maritime, il existe de plus en plus d'immenses navires ayant de grande profondeur.

⁴¹²Mbongo, "Le renforcement du positionnement...", p.22.

La sûreté et la sécurité constituent des facteurs déterminants qui participent à la compétitivité des ports. La sécurité “renvoie à la situation dans laquelle un port n’est soumis à aucun danger, à aucun risque d’agression, d’accident, de vol ou de détérioration”⁴¹³. La sûreté, quant à elle, “désigne le fait pour les ports, d’offrir un maximum de garanties contre les risques de tout genre qui pourraient les menacer”⁴¹⁴. Sur le plan international, des conventions pour la sécurité des biens et des personnes ont été signées entre nombre de pays sous la houlette du CNUCED⁴¹⁵. Le Cameroun via le port de Douala, a ratifié plusieurs conventions parmi lesquelles la convention SOLAS signée en 1964 entre 125 gouvernements membre de l’OMI, dans l’optique de garantir la sécurité des navires et des installations.

Pour le Cameroun, l’importance du port pour l’économie est très importante. Le port de Douala est un dispositif central pour la vie économique du Cameroun. Que ce soit pour les importations ou les exportations, il constitue le point névralgique de l’économie du pays. Ce trait d’union qu’offre le port avec le reste de l’Afrique et du monde permet au Cameroun de bénéficier au maximum de la mondialisation. Le rythme du trafic de marchandise en forte croissance traduit une bonne santé économique pour le Cameroun. Si le port se porte bien, le Cameroun se portera bien. Le trafic dans le port de Douala représente environ 90% du trafic maritime total du Cameroun. Par conséquent, ce dernier est une fierté pour le pays⁴¹⁶.

Sur le plan international et plus précisément dans le cadre de l’UDEAC, le port de Douala avait su s’imposer et prendre de l’importance. Le trafic en hausse à destination et en provenance de pays comme la Centrafrique ou le Tchad qui sont enclavés transforme peu à peu le port de Douala. Il devient un port par procuration pour ces pays dépourvus de façade maritime. Au-delà de sa représentation comme symbole de fierté nationale, le port de Douala fut même aussi un facteur d’unité nationale.

B- Port comme facteur d’unité nationale

Après la conférence de Berlin de 1884, qui consacrait officiellement le partage de l’Afrique Noire en général, celle-ci devint une sphère constituée d’un amalgame de familles, d’ethnies, et de tribus que rien ne prédisposait à une vie commune. Le partage s’étant opéré dans un contexte de totale ignorance des réalités géographiques africaines⁴¹⁷.

⁴¹³ Mbongo, “Le renforcement du positionnement...”, p.22.

⁴¹⁴ *Ibid.*

⁴¹⁵ Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) qui est en charge des questions de la mer de concert avec l’Organisation Maritime Internationale (OMI).

⁴¹⁶ Mbongo, “Le renforcement du positionnement...”, p. 23.

⁴¹⁷ Ahmadou Ahidjo, *Dix ans au service de la Nation*, Monaco, Éditions Paul Bory, S/D, p.6.

Situé au carrefour de l’Afrique Occidentale et de l’Afrique Equatoriale française, véritable Babel de races où s’entremêlaient à la fois les Bantou, semi-bantou et soudano-bantou, le Cameroun comptait à lui seul plus d’une centaine de peuples et tribus. À cela, se greffait les difficultés nées du traité de Versailles qui fut à l’origine de la division du territoire en deux, gouverné par deux puissances coloniales, aux mœurs diamétralement opposées à savoir : la France et l’Angleterre. Chaque puissance pour maintenir sa stabilité ou la cohésion au sein de son territoire, utilisa la bonne vieille méthode du *divide ut impera* (diviser pour mieux régner)⁴¹⁸.

C’est ainsi qu’au lendemain de son indépendance, l’héritage ethnique, linguistique du Cameroun était très immense. La cohabitation entre ses diverses régions, favorisait la mise en place d’une multitude de groupuscules politiques qui s’affrontaient en permanence pour la conquête du pouvoir. À cette époque, parler d’une Nation camerounaise relevait d’une pure utopie. Il fallait donc venir à bout de cette situation chaotique, afin que le Cameroun, parle comme un seul homme, d’une seule voix. Plusieurs méthodes furent expérimentées dans l’optique d’endiguer cette situation en procédant entre autre à l’intégration de ces régions et à leur union⁴¹⁹. Le transport apparut comme l’une des voies salutaires pour parvenir à la résolution de cette entrave.

Dans la réalisation de cet ultime objectif d’unité nationale, chaque domaine d’activité devait jouer son rôle. Le secteur des transports en l’occurrence apparut comme moyen efficace et support logistique de cette unité, car selon Joséphine Estelle Mefoue “par l’ouverture des liaisons ils permettraient aux autorités administratives d’atteindre plus facilement les administrés, même ceux des zones les plus reculées, ce qui faciliterait leur désenclavement”⁴²⁰.

En ce qui concerne les ports qui constituent l’ossature de cette analyse, il ressort que, grâce à l’aménagement du territoire qu’ils favorisent et qui s’effectue par la construction des chemins de fer, routes, les ports contribuent ainsi à cette intégration nationale. Le géographe Merlin pense que “c’est la route qui favorise réellement le désenclavement des zones rurales directement, de manière indirecte les voies maritimes le font aussi”⁴²¹. La réalisation de celle-ci est perceptible par l’interconnexion engendrée entre les différentes couches ethniques. Par ce lien fort et permanent établi entre les Camerounais, il se crée un rapprochement et une union de

⁴¹⁸ Ahmadou Ahidjo, *Dix ans...*, p.61.

⁴¹⁹ L. Djine, “ La politique des transports dans un pays jeune : cas du Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e cycle en Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1983, p. 33.

⁴²⁰ Mefoue Nkoa, “ Les ports maritimes...”, p.172.

⁴²¹ P. Merlin, *Géographie des transports*, Paris, PUF, Collection “Que Sais-Je ?”, 1992, p.117.

nos populations ; par ricochet, il se fonde “une pierre d’assise essentielle dans notre construction nationale et notre recherche d’unité nationale”⁴²².

En somme, il ressort à l’issue de ce chapitre que l’importance des ports n’est plus à démontrer. Leurs retombées aussi bien sur le plan local, national et même international reste une réalité. En tant que porte d’entrée et de sortie, la contribution économique des ports est très accentuée comparée aux autres domaines. Ceci se justifie dans le sens où, la mise en place d’un port découle prioritaire du désir (pour ses initiateurs/ gouvernement) d’assouvir ou de pallier à certaines défaillances d’ordre économique. En sa qualité de véritable pôle de croissance et d’émergence, ses actions se répercutent sur le plan social et même politique devenant ainsi un véritable catalyseur de développement pour la Nation toute entière. Là où s’implante un port, le développement suit inéluctablement.

⁴²² Ahmadou Ahidjo cité par L. Djine, “ La politique des transports...”, p. 34.

**CHAPITRE VI : PROBLÈMES ET PERSPECTIVES SUR LA
PLANIFICATION AU CAMEROUN ET SUR L'ACTIVITÉ DES PORTS
DE DOUALA ET DE KRIBI.**

Ce chapitre a pour objectif de mettre en évidence les éléments qui d'une manière ou d'une autre ont été perçus comme étant des manquements. La priorité pour nous était de les mettre à nu et surtout de proposer des suggestions en ce qui concerne la planification proprement dite. S'agissant des ports, les entraves ont été relevées et les projets en vue d'améliorer leurs performances futures exposés. Au travers de ces analyses, il est d'abord question de mettre en évidence les différents obstacles qui ont entravé la pleine réalisation de la planification en Afrique et au Cameroun. Ensuite, exposer les défaillances inhérentes aux ports de Douala et de Kribi et enfin d'en proposer des suggestions.

I- ENTRAVES À LA PLANIFICATION ET À L'ACTIVITÉ DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI

La mise en application de la planification ne s'est pas effectuée sans obstacles qui d'une manière ou d'une autre ont entaché sa pleine réalisation. Ces obstacles étaient liés à la planification et aux différents ports étudiés.

A- Raisons de la défaillance de la planification en Afrique et au Cameroun

L'usage du concept de défaillance ne signifie pas pour nous que l'ensemble des plans adoptés par les Africains au lendemain des indépendances ont été un échec total. Cette appréciation doit être relativisée, car elle dépend de plusieurs facteurs internes et externes. Rester sur une telle perspective contribuerait à remettre en question le rôle joué par les plans. Ce que nous entendons mettre en évidence ici, ce sont les entraves qui ont participé dans la limitation des performances des plans aussi bien en Afrique qu'au Cameroun.

1- Les causes de la défaillance des plans en Afrique

Comme le soulignait Pierre Masse¹ “ aussi bien l'épreuve des faits que l'approfondissement des idées conduisent à penser que le plan reste un instrument essentiel du développement économique ”². Cet auteur attribue au plan un double rôle de réducteur d'incertitude et d'affirmation de volonté³. Dans l'ensemble, la grande majorité des économistes, indépendamment de leur conception du sous-développement⁴, est unanime sur le fait qu'il est nécessaire de “planifier pour développer” comme le précisait l'économiste Gunnar Myrdal⁵.

¹ Pierre Masse fut un grand spécialiste de la politique économique et commissaire général du plan durant plusieurs années en France. Il fut aussi auteur de plusieurs ouvrages sur la planification.

² P. Masse, *Le plan ou l'anti-hasard*, Paris, Gallimard, 1965, p.178.

³ Touna Mama, “Planification du développement et commerce extérieur de sous-développement”, Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1980-1981, p.13.

⁴ Au sujet de la conception du sous-développement, deux grands courants d'idées s'affrontent : pour les uns le sous développement est un fait normal dans le sens où les sociétés évoluent par étapes (thèse évolutionniste) ; pour les autres, le sous-développement trouve son fondement dans la colonisation qui en est à l'origine.

⁵ G. Myrdal, *Planifier pour développer*, Paris, Les Éditions Ouvrières, 1963.

Si la planification était une source d'espoirs, elle fut aussi une source d'innombrables illusions. Au lendemain des indépendances le plan et la planification furent adoptés par plusieurs pays africains comme une solution miracle. Comme l'affirmait si bien Waterston "on est venu à penser un peu partout que la préparation d'un plan national est le bon moyen de surmonter les obstacles au développement et d'assurer de façon systématique un taux élevé et constant de la croissance économique"⁶.

Au-delà de ce phénomène de mode, sa pratique se heurta à plusieurs réalités qui les rendirent contre-performants. Comme le pense Choksi "la planification devint la solution à tous les problèmes"⁷, il faut reconnaître avec Guy Caire que "la planification constitue un (...) mythe"⁸. Nous n'irons pas jusqu'à parler de mythe, car la planification fut une réalité et ses œuvres demeurent encore d'actualité dans certains pays comme le Cameroun au travers de ses nombreuses réalisations. À la suite de ce travail, nous allons faire une présentation de ces problèmes dans le cadre de l'Afrique et du Cameroun.

En ce qui concerne la planification africaine, au lendemain des indépendances, le plan est devenu, dans de nombreux pays, une sorte de liturgie, une règle accompagnant les actions administratives, mais sans grande emprise sur les économies : les procédures d'élaboration paraissaient limitées au niveau central avec peu de mobilisation des acteurs sociaux. Les planifications manquaient de système d'informations fiables et les plans restaient très formels. Dans bon nombre de cas, l'on élaborait des catalogues de projets parfois mal évalués et non hiérarchisés, sans réelle délimitation macro-économique.

En outre, il existait rarement des mécanismes institutionnels permettant de coordonner les activités liées à la gestion financière à court terme, aux politiques à long terme. Dans la pratique, la plupart des investissements et de choix de projets s'effectuaient ainsi comme des documents non intégrés dans un processus permanent de planification et demeuraient le plus souvent lettre morte.

En plus, dans la norme, les projets étaient subordonnés aux choix intersectoriels, interrégionaux du plan et à la stratégie de développement dans sa globalité. Par contre, dans leur matérialisation l'absence ou la faiblesse des ressources financières nationales rendait le choix des projets stratégiques dépendant de la volonté des bailleurs de fonds qu'ils soient

⁶A. Waterston, *La planification du développement*, Paris, Dunod, 1969, p.43.

⁷A. M. Choksi, "Faut-il brûler les plans de développement", in *Nouvelles et opinions sur le développement*, publication de la Banque Mondiale, N°5, janvier 1980, p. 1.

⁸G. Caire, *La planification : techniques et problèmes*, Paris, Cujas, 2ed, 1972, p.13.

publics ou privés⁹. Autrement dit, le choix des projets s'opérait en fonction des intérêts du bailleur de fonds par conséquent n'allait nécessairement pas dans le sens du développement souhaité par le pays sollicitant l'aide financière. Cette liaison inversée (où les sources de financement induisent les projets) obstruait considérablement la logique globale des plans et débouchait sur "des plans sans projets voire à des projets sans plans"¹⁰.

Selon la commission des Nations Unies pour l'Afrique, la plupart des plans africains dépendaient de 65 à 80 % des fonds extérieurs. Selon cette dernière :

Les bailleurs de fonds ont le pouvoir d'inverser les priorités nationales définies par les gouvernements en orientant leurs fonds vers les projets qu'ils estiment les plus rentables. De plus en plus, les capitaux extérieurs ont tendance à se détourner des investissements générateurs de bien-être social (infrastructures économiques et sociales, agriculture vivrière, industrie) et se concentrent sur la promotion d'activité qui accentuent l'intégration des pays africains dans l'économie internationale, donc leur dépendance¹¹.

De nombreux pays en faillite financière sont aujourd'hui mis sous tutelle extérieure et les grandes décisions financières ou monétaires sont déterminées de l'extérieur. Selon Marczewski, une autre défaillance pouvant être évoquée résidait dans l'insuffisance quantitative et qualitative des planificateurs nationaux. Il écrivait :

Où trouver dans un pays qui ne possède pas encore de cadres intellectuels, les équipes d'économistes, de techniciens et d'administrateurs capables de concevoir et de faire appliquer un plan rationnel de développement économique et social ? Le recours à des experts étrangers, encore qu'indispensables dans un tout premier temps, est généralement une bien mauvaise solution. Sauf rares exceptions, ces experts ne connaissent que fort mal les nombreuses spécificités du pays et ont une tendance naturelle à leur appliquer des théories et des méthodes d'action conçues dans un milieu économique, social et culturel entièrement différent. Aussi n'est-il pas du tout étonnant de constater que la très grande majorité des plans élaborés par des équipes étrangères sont restés lettre morte ou ont donné lieu à des réalisations extrêmement partielles. Il est vrai que les résultats des plans conçus et appliqués par des équipes nationales des pays en voie de développement ne sont guère meilleurs¹².

La pratique des planifications africaines était à l'évidence éloignée des principes généraux des deux types de planification. Les contextes socio-économiques africains obligeaient ces derniers à définir un autre type de planification outrepassant la dichotomie impératif/indicatif. Dans les pays africains, la fonction régulatrice du marché était réduite, mais l'Etat n'était pas pour autant un agent omniprésent ; il existait une pluralité des modes de régulation : par l'État, par le marché, mais aussi des codes liés à l'environnement domestique ou des règles et des politiques liées aux décideurs internationaux.

⁹P. Hugon, O. Sidrie, "La crise de la planification africaine. Diagnostic et remèdes", in *Tiers-Monde*, Tome 28, N°110, 1987, p.10.

¹⁰*Ibid.*

¹¹Commission des Nations-Unies pour l'Afrique, 1983, cité par P. Hugon, O. Sidrie, "La crise de la planification africaine", p.10.

¹²J. Marczewski, Préface à Sobgui, *Planification économique et projections spatiales au Cameroun*, Paris, Nouvelles Éd. Debresse, 1976, p. XI et XII.

Si tous les pays africains avaient des plans, peu avaient de véritables instances de planification assurant un processus permanent de concertation, de négociation et de pilotage permettant de traduire les contraintes du court terme et les objectifs du moyen et long terme. Conçus de manière technocratique, les plans africains ne jouaient ni le rôle incitatif, ni le rôle impératif et structurant de la planification centralisée. Ils constituaient le plus souvent, soit des catalogues de projets extérieurs sans véritable coordination (cas des pays à libéralisme planifié), soit des objectifs cohérents sans véritables projets (cas des économies marxiste- Léniniste)¹³.

Pour ce qui est de Michel Gaud :

L'importance est de savoir si l'organisation de la planification est réellement en prise sur les forces vives de la Nation, ou bien si elle reste l'affaire de quelques-uns, ministres ou experts de l'assistance technique. L'important est de chercher de quelle autorité réelle dispose l'organe de planification à l'échelon central ainsi qu'à celui, régional et local, où se situe en définitive l'essentiel des difficultés et des espoirs. L'importance enfin est de s'interroger sur les moyens, humains et matériels, qui sont accordés à cet appareil, compte tenu du rôle qui lui est dévolu¹⁴.

Certains économistes remettaient en question les modèles de croissance. Pour ces derniers, quelles que furent les références aux modèles théoriques de développement (libéralisme, socialisme de marché ou marxisme), la plupart des pays africains adoptèrent au lendemain des indépendances des stratégies axées sur la croissance créée par les investissements. Celle-ci avait pour objectif d'accroître le volume de la production nationale. Ainsi, les procédures de planification impliquée par ces stratégies de la croissance étaient essentiellement axées sur la production. L'indicateur clef du plan étant le taux ou l'effort d'investissement.

Ces stratégies correspondaient à la mise en place d'une administration se substituant à l'ancien appareil colonial, à la volonté de contrôle d'un appareil productif agricole, industriel et tertiaire par les nationaux, à des investissements d'infrastructures économiques et sociales et à des activités de substitution des importations des biens de consommation finale¹⁵.

Par contre, par la suite ce système ou modèle de planification montra des limites :

- la substitution des importations se heurta à la fois aux limites du marché et à celles des financements, aux contraintes des devises. Ces unités étaient très coûteuses en devises et en équipement, alors que l'Afrique avait perdu des parts du marché au niveau des exportations de produits primaires ;

¹³Hugon, Sidrie, "La crise de la planification africaine...", p.9.

¹⁴M. Gaud, *Les premières expériences de planification en Afrique Noire*, Paris, Cujas, 1967, p.2.

¹⁵Les biens de consommation finale peuvent être des biens périssables (ex : produits alimentaires) ou durables (télévision, machine à laver, voiture, meuble, etc.). Ils sont tous destinés à être consommés par l'utilisateur final, au bout de la chaîne (d'où consommation finale).

-les déficits d'unités et de projets surdimensionnés ou sophistiqués créèrent des goulets d'étranglements¹⁶ et occasionnèrent par la suite des problèmes de maintenance ;

- les insuffisances d'entreprises publiques et budgétaires ont été à l'origine des déséquilibres financiers internes, mal localisés économiquement ;

- Les recours aux emprunts extérieurs dans le contexte d'économie internationale, surliquidité de la décennie 1970 ont permis de maintenir les financements, mais aussi retardés les échéances et accrurent à terme les contraintes financières en autonomisant le service de la dette alors que les flux financiers Nord / Sud se sont inversés¹⁷.

Cette défaillance du système avait aussi été soulignée par l'économiste Angelopoulos lorsqu'il stipulait que :

Les taux de croissance pourraient être meilleurs si les pays en voie de développement suivaient une politique de progrès plus rigoureuse, si leurs plans étaient mieux préparés et surtout mieux exécutés, si leur politique était mieux orientée, principalement sur le plan social, si des moyens administratifs et techniques nouveaux et suffisants étaient mis en œuvre et si une formation appropriée de la main d'œuvre était atteinte.¹⁸

Plusieurs autres limites peuvent permettre de justifier la défaillance de la planification en Afrique. Parmi ces limites, nous pouvons citer la montée des contraintes extérieures et l'instabilité croissante du système international.

La montée des contraintes extérieures, les déséquilibres financiers extérieurs et intérieurs ont conduit à une économie d'endettement généralisée obligeant les économies africaines à pratiquer des politiques d'ajustement et de stabilisation afin de rétablir les grands équilibres financiers. Pour l'ensemble des pays de l'Afrique subsaharienne, l'encours décaissé de la dette publique garantie par le secteur public était passé (en dollars courants) entre 1970 et 1983, de 5,4 milliards de dollars en 1970 à 54,3 milliards de dollars en 1983. Le ratio du service de la dette par rapport aux exportations atteint aujourd'hui environ 30 %, il y a autonomisation du service de la dette¹⁹.

Face à cette explosion de l'encours de la dette et surtout du service de la dette, de nombreux pays ont négocié des accords de rééchelonnement et signé des accords avec le FMI garant et catalyseur de l'accès aux liquidités internationales. Le poids des contraintes

¹⁶Inadaptation structurelles ou blocages conjoncturels qui "étranglent" les processus de production. Ils entraînent une rigidité de l'appareil productif. Ils peuvent exister aussi bien au niveau micro-économique que macro-économique. Exemple : une pénurie de matières premières peut être des goulets d'étranglement. Un manque de mobilité des travailleurs, l'inadaptation de la formation professionnelle aux besoins des entreprises peut en être aussi.

¹⁷ Hugon, Sidrie, " La crise de la planification africaine ...", p.20.

¹⁸A. Angelopoulos, *Le Tiers-Monde face aux pays riches : perspectives pour l'an 2000*, Paris, PUF, 1973, p.62.

¹⁹ Hugon, Sidrie, " La crise de la planification africaine ...", p.22.

financières conduit ainsi à privilégier le court terme et les grands équilibres financiers aux dépens des objectifs de développement²⁰.

Quant à l'instabilité du système international, les économies africaines sont étroitement liées à l'espace économique international et leur croissance dépend en grande partie de leur commerce extérieur²¹. Dans les années 1980, les exportations des pays d'Afrique subsaharienne contribuaient pour 23 % en moyenne à la formation de leur produit intérieur brut (PIB). Les indicateurs d'instabilité des recettes d'exportation ont doublé au cours de la décennie 1970 par rapport à la décennie 1960. Les fluctuations des taux de change²², les mouvements des monnaies, les fortes variations des prix internationaux, les mouvements conjoncturels²³ des capitaux ont contribué à accroître les fluctuations des recettes extérieures. Celles-ci déterminent directement ou indirectement les importations, les recettes de l'État et les niveaux d'épargne privée et publique et les taux d'investissement inducteurs des rythmes de croissance.

Selon l'économiste camerounais Touna Mama, cette raison bien que omise sciemment ou non reste et demeure fondamentale pour mieux cerner la défaillance des planifications africaines : « ... il nous semble qu'il y a une raison qu'on n'avance pas souvent, à dessein ou non, et qui est, pour nous, fondamentale : la nature et la structure du commerce international »²⁴. Plusieurs autres auteurs abondent dans le même sens en reconnaissant l'impact indéniable du commerce extérieur sur la croissance d'un pays et sur la planification.

Selon Freyssinet :

La réussite ou l'échec du développement dans un espace sous-développé ne dépendent pas seulement du contenu des plans, des unités économiques considérées isolément ; ils dépendent aussi de la nature des relations qui, d'une part, unissent entre elles les unités membres de l'espace sous-développé et d'autre part, unissent celles-ci avec des unités dont le centre de décision est extérieur, mais dont le plan empiète sur l'espace sous développé²⁵.

À la suite de Freyssinet, Waterston, Arthur Lewis et François Perroux estimaient aussi que le commerce extérieur est un élément indéniable pour la croissance d'un pays et que son

²⁰ Angelopoulos, *Le Tiers-Monde...*, p. 62.

²¹ Des importations et des exportations qui sont jaugées au travers de la balance commerciale. Elle fait le décompte des transactions visibles, c'est-à-dire des biens exportés et importés ; ceci à partir des statistiques de douane (les marchandises en transit n'étant pas comptabilisées).

²² Dans les échanges commerciaux entre pays, il est nécessaire de savoir combien vaut la monnaie d'un pays par rapport à celle d'un autre pays ; cela revient à savoir combien de monnaie étrangère l'on peut recevoir en échange de sa propre monnaie à un certain moment. Le taux de change est donc le rapport de valeur qui existe à un moment donné entre deux ou plusieurs monnaies.

²³ La conjoncture est une période de temps où les données ne fluctuent (ne varient pas) pas (elle exclut donc les mouvements saisonniers naturels). Elle peut être bonne ou mauvaise, et cela est mis en évidence par une batterie d'indicateurs tels la situation de l'emploi, du commerce extérieur, de la demande des ménages et des entreprises, de la monnaie, etc.

²⁴ Touna Mama, « Planification du développement et commerce extérieur de sous-développement », Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1980-1981, p.18.

²⁵ J. Freyssinet, *Le concept de sous-développement*, Paris, Mouton, 1966, p.229.

influence était réelle dans toute planification. S'il est admis que "la planification du développement (...) a pour objectifs formels ou implicites : la croissance économique accélérée, c'est-à-dire un taux de croissance plus élevé que celui qu'on obtiendrait sans planification et la réforme de la structure"²⁶. Il faut aussi tenir compte du fait que " la croissance économique et le commerce extérieur sont intimement liés. Le commerce peut stimuler la croissance (...) ou la freiner"²⁷. François Perroux²⁸ renchérisait en précisant que " dans la plupart des pays sous-développés, la fraction moderne de l'économie est extravertie, orientée vers l'Occident ; mais si les difficultés de l'extérieur se répercutent sur la Nation en voie de se faire, sa prospérité n'entraîne pas cette Nation tout entière"²⁹.

Grâce à ces différents points de vue, il ressort que le commerce extérieur impacte considérablement sur le développement économique des Nations. Par conséquent, toute véritable planification devrait tenir compte de ce facteur pour parvenir à de meilleurs résultats.

Ayant achevé la mise en exergue des entraves étroitement liées à la planification africaine en général, il est dès à présent question de mettre un point d'honneur sur les points saillants au niveau du Cameroun. Tant il est vrai que certains points évoqués dans la généralité concernent aussi le Cameroun, il n'en demeure pas moins vrai que, chaque système a ses spécificités.

2- Les obstacles à la réussite (totale) de la planification au Cameroun

Nous allons mettre l'emphase sur quatre problèmes majeurs : nous décrivons d'abord, l'absence de prise en compte des données de recherche en sciences sociales ; le développement des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières ; ensuite, le délaissement du secteur industriel et enfin le problème de l'impact de l'aide en général et de l'assistance technique en particulier.

a- L'absence de prise en compte des données de la recherche en sciences sociales dans l'élaboration de la politique de développement

La nécessité d'aborder ce problème dans le contexte des pays en voie de développement et du Cameroun, découle du fait que la recherche en sciences sociales, fournit toutes les données pour les politiques dans n'importe quel système. Le plus souvent, ces données ne sont véritablement pas prises en compte lors de la mise en place des politiques de développement.

²⁶A. Waterston, *La planification du développement*, Paris, Dunod, 1969, p.17.

²⁷A. Lewis, *Development planning*, London, 1966, cité par Touna Mama, "Planification du développement ...", p. 19.

²⁸Grand économiste français, il est le fondateur du concept de " pôle de développement ou pôle de croissance".

²⁹F. Perroux, *Les techniques quantitatives de la planification*, Paris, PUF, 1965, p.13.

En effet, la recherche en sciences sociales en tant qu'élément au service du gouvernement n'a pas reçu un écho favorable et une attention particulièrement comme support indispensable dans l'élaboration des politiques de développement. Selon Wilfried Ndongko, "peu de tentatives ont été faites pour supporter et utiliser les résultats de la recherche en sciences sociales dans le but de vérifier la marche des affaires de l'État, d'indiquer les perspectives économiques, politiques, culturelles et sociales futures et préconiser le cas échéant les mesures correctives nécessaires"³⁰.

Étant donné qu'il y ait souvent peu ou pas de collaboration entre recherche en sciences sociales et les politiques gouvernementales, celles-ci connaissent des échecs. Par exemple, les décideurs n'accordent pas assez d'intérêt aux données de la recherche en sciences sociales lors de la préparation du budget de l'État, alors que celle-ci repose en grande partie sur l'analyse des besoins et les désirs du peuple, ainsi que sur l'existence de ressources nécessaires à la satisfaction de ces besoins.

Par contre, ces bases de données sont indispensables, aux réalités du groupe ou d'une bonne frange de la population qui sont palpées du doigt. Au lieu de tableer sur des spéculations³¹ qui ne reflètent en rien le vécu quotidien, les décideurs gagneraient à travailler en étroite collaboration avec ces chercheurs en sciences sociales. En outre, par ces recherches, le gouvernement est à même de comprendre les problèmes économiques, politiques, culturels, et sociaux des masses, d'anticiper sur leurs besoins réels et leurs aspirations. Par ricochet, la recherche permettrait aux décideurs d'entrevoir des prévisions et même d'anticiper sur certains besoins de la population³².

La justification de la non exploitation des résultats de la recherche en sciences sociales reste celle de l'absence de support financier et matériel adéquat à concéder aux chercheurs. Dans la plupart des cas, les institutions de recherche réalisent les tâches pour lesquelles elles n'ont pas été créées. Le temps est consacré inutilement aux lourdeurs administratives, à la mise sur pied des comités, à la tenue de nombreuses réunions et séminaires improductifs, sources de dépenses exorbitantes et infructueuses. La plupart des déclarations sur la nécessité de la recherche en sciences sociales sont rarement matérialisées³³.

³⁰W. Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Édition Bilingue, 1985, pp.10-11.

³¹Ceci est vrai dans le sens où, généralement ce sont des instruments ou des données politiques mal adaptées qui sont choisis pour atteindre un but ou un objectif de développement. Parfois ou dans d'autres circonstances, l'on a à faire à des situations où les instruments existant n'ont pas été examinés avec minutie dans l'optique de déterminer si oui ou non, il n'y aurait pas de double-emploi.

³²Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 12.

³³*Ibid.*

Les demandes de fonds reçoivent souvent un écho favorable après de longues formalités administratives. Les chercheurs préfèrent se tourner vers les organisations internationales de recherche pour une obtention difficile de financement pour la recherche. Lorsque ces fonds sont obtenus, ces institutions imposent une ligne de conduite et une orientation à suivre. Le plus souvent ces directives ne cadrent pas toujours avec les aspirations ou objectifs de développement poursuivis par le chercheur.

En négligeant ces données comme une des bases fondamentales et déterminantes des politiques de développement gouvernemental, la planification est souvent réalisée sur aucune base de données réelles ; aucune tentative n'est faite dans l'optique de traiter objectivement les réels problèmes de développement. Ce sont des instruments inappropriés qui sont usités pour la résolution de ces problèmes. Cette situation aboutit donc à d'énormes gaspillages d'argent, de temps, d'énergie, de main-d'œuvre. L'absence ou la négligence dans la prise en compte du financement de la recherche des spécialistes nationaux, peut conduire à des frustrations. Cette situation pourrait priver la nation d'une bonne partie de ses cerveaux qui voudront s'investir ailleurs ou auprès des organisations qui financent leurs recherches et y faire carrière³⁴.

b- Développement des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières

En ce qui concerne le privilège accordé aux cultures d'exportation, il est nécessaire de mentionner que sa mise en application remontait depuis la planification coloniale (plans FIDES), cette tendance fut juste pérennisée. L'agriculture de subsistance ou vivrière durant la période coloniale, nonobstant qu'elle fut enrichie par l'introduction d'autres nouvelles cultures connut très peu d'amélioration. Ce fait se justifiait par l'usage des outillages traditionnels, ce qui entraîne une production faible. En plus, cette agriculture traditionnelle a subi un certain nombre de "ruptures" et "d'agressions"³⁵ liées à l'existence de la colonisation³⁶.

Pourtant, malgré la fragilité du sol, l'administration coloniale avait les moyens d'y remédier, en augmentant la production vivrière par l'introduction progressive d'une culture intensive, par l'usage des engrais. À ce sujet, l'autorité coloniale montra un total désintérêt.

³⁴Ndongko, *Réflexions sur les politiques...*, p. 14.

³⁵ Il s'agissait de la diminution des surfaces cultivables relatifs aux concessions accordées aux blancs pour les cultures d'exportation ; l'attribution fantaisiste à titre individuel de la propriété de certains terrains même à des Africains privilégiés résidant parfois en ville ; le recrutement forcé des hommes pour les travaux d'infrastructures ou pour travailler dans les plantations européennes ; et surtout le développement disproportionné des cultures industrielles ou d'exportation au détriment des cultures vivrières.

³⁶Enock Kwayeb, *Problématique de la production et du marché intérieur dans les États de l'Afrique Noire*, Québec, Éditions du Méridien, 1994, p.85.

N'étant point intéressé par la consommation des produits vivriers africains³⁷, elle avait donc complètement délaissée ce secteur au profit des cultures de rente.

À côté des cultures traditionnelles³⁸, il existait désormais un secteur moderne, marqué par la présence des produits de rente³⁹ introduits par la colonisation. Ce qui caractérisait ce nouveau secteur ce n'était pas seulement la nouveauté des plantes, mais aussi qu'elles étaient "destinées presque exclusivement à l'exportation et doivent, pour la plupart d'entre elles, faire l'objet d'une transformation en Europe, avant d'être vendues, c'est ce qui justifie l'appellation de "plantes industrielles"⁴⁰. Pendant et à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les puissances coloniales avaient incité les populations africaines et Camerounaises à s'adonner à la pratique des cultures industrielles pour compenser la perte des produits tropicaux en provenance des pays de l'Asie du Sud-est, mais aussi dans le but d'économiser les devises fortes, à l'instar du dollar⁴¹.

Il n'est pas anodin de rappeler que les plantes vivrières étaient l'apanage des Africains, alors que les plantes industrielles étaient cultivées à la fois par les Camerounais (Africains) et par les Européens. Cependant, certaines plantes étaient exclusivement cultivées par les Africains comme le cacao, l'arachide, le coton, mais les sociétés européennes se chargeaient de leur collecte, transport et conditionnement. D'autres étaient à la fois cultivées par les Européens⁴² et les Africains. Parmi lesquelles, le café, l'huile de palme, le tabac, l'hévéa, d'autres oléagineux et fruits tropicaux.

Avec la mise en place des plans FIDES, du second plan baptisé "plan de la production", l'accent fut mis sur les plantes industrielles au détriment des cultures vivrières. Au Cameroun en l'occurrence, l'administration coloniale prit comme résolution d'accroître la production cacaoyère dans l'optique d'améliorer les rendements. De ce fait, le FIDES finançait durant le premier plan (1947-1953), la création et l'équipement des centres de recherches agronomiques à l'instar de celui de Nkolbisson et des stations expérimentales. Pour le seul cacao, le FIDES consacra au Cameroun entre 1953 et 1961, près de 997,4 millions de FCFA, soit 14,6 % de ses interventions en milieu rural depuis sa création⁴³.

³⁷Patate, macabos, ignames, plantains, mil, etc.

³⁸ Parce qu'elles n'étaient pas modernes et destinées à la seule consommation pour la plupart du temps.

³⁹ Parmi lesquelles nous pouvons citer cacao, café, coton, thé, hévéa, banane douce, tabac, arachide, etc.

⁴⁰Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.88.

⁴¹*Ibid.* p.151.

⁴²En réalité, les blancs ne s'occupaient pas de la culture proprement dite, ils se chargeaient essentiellement de la recherche et de la sélection des plantes à cultiver, de la partie phytosanitaire, des laboratoires, du conditionnement. Leur rôle se réduisait à celui de l'encadrement, mais le travail était effectué par les ouvriers africains.

⁴³ D. Etounga Manguéle, *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, Éditions Silex, 1985, p.104.

Claude Meillassoux pensait que l'abandon de la culture vivrière se fit " afin d'éviter de supprimer la rente en travail, et donc le surprofit que le secteur capitaliste tire de l'emploi du travailleur nourri et reproduit au sein du secteur domestique"⁴⁴. Cet abandon connut véritablement de l'ampleur sous les plans FIDES. Ce qui entraîna une nette régression. Il est observé que durant certains plans camerounais comme les II^e, III^e et V^e plans, l'emphase fut mise sur les produits d'exportation⁴⁵. La priorité concédée par l'administration coloniale fut perpétrée et renforcée par le développement des cultures d'exportation, d'où le recul criard de la culture des produits vivriers⁴⁶.

Soulignons que les responsables africains étaient plus ou moins motivés dans cette voie par le fait que les principaux produits de base se vendaient bien sur le marché international durant la première décennie (année 1960 à 1970) des indépendances⁴⁷. Par contre, pour ces dirigeants africains, la culture des plantes d'exportation n'était pas une fin en soi, mais un moyen. La commercialisation de ces produits de base devait "leur procurer les devises nécessaires pour l'acquisition des biens d'équipement dans l'optique de promouvoir le vrai développement : l'industrialisation. Ils étaient convaincus que la lutte contre le sous-développement passe par l'industrialisation, synonyme de développement"⁴⁸.

On aboutit plutôt à une pénurie alimentaire que beaucoup de peuples africains traversèrent et dont les causes furent de diverses natures⁴⁹. À partir de 1970, cette crise alimentaire s'aggrava, marquée par la sécheresse des années 1972-1974 et l'explosion démographique (2,9 % contre 2,7 % en Amérique latine et 2,1% en Chine)⁵⁰.

Comme il a été su-évoqué, les responsables africains au lendemain de leurs indépendances étaient très optimistes en l'avenir des produits de base et notamment des revenus qui devaient découler de leur vente, du fait de la relative stabilité que connut leur commercialisation durant la décennie 1960-1970. Cet optimisme était aussi partagé par les bailleurs de fonds et certains organismes convaincus que " l'aide au développement et la vente des produits primaires pouvaient permettre aux pays du Tiers-Monde et singulièrement à ceux

⁴⁴Meillassoux, cité par Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.106.

⁴⁵Cf Touna Mama, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afrédit, 2008, pp.227, 233, 258.

⁴⁶Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p. 106.

⁴⁷Kwayeb, *Problématique de la production...*, p. 151.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹Parmi ces causes nous pouvons citer : l'inadaptation et l'archaïsme des méthodes culturelles ; l'introduction et le développement des plantes d'exportation par la colonisation ; l'explosion démographique et surtout la non-intégration de la production vivrière dans l'économie monétaire et les circuits commerciaux.

⁵⁰ C. Coquery Vidrovitch, *Afrique Noire : permanences et ruptures*, Paris, Payot, 1985, p.152.

de l'Afrique noire, d'atteindre un certain degré de développement. C'est ainsi que la première décennie des indépendances fut déclarée "décennie du développement"⁵¹.

Le blocage du développement agricole résiderait dans le dualisme né de la colonisation à travers l'économie de traite : d'une part, la production vivrière tournée vers l'intérieur, mais dont la valeur marchande fut négligée stagnait ; la culture des plantes de rente tournée vers l'extérieur, dont le marché se révélait chaque jour plus instable et plus incertain. Face à cette situation Maurice Guernier écrivait que :

La vérité est que les pays du Tiers-Monde ont su développer les marchandises demandées par l'économie de marché international par le jeu des prix, mais ils ont échoué dans leurs propres tentatives pour améliorer leur économie alimentaire interne. Pourquoi ? Parce qu'ils n'ont pas réussi à greffer sur une classe paysanne figée depuis l'aube des temps, dans un système de subsistance familiale, des systèmes d'exploitation permettant l'auto-développement de la productivité⁵².

Pour venir à bout de cette situation, il fallait supprimer ce dualisme en intégrant l'agriculture traditionnelle dans l'économie moderne⁵³. La production vivrière est peu commercialisée. Au Cameroun, le volume de ces produits excède rarement 10 % de la production totale, le surplus étant destiné à l'autoconsommation. Cela démontre à suffisance que dans ce système de traite instauré par la colonisation, la production vivrière ne procure pas assez de revenus comparé aux cultures d'exportation⁵⁴.

Toutefois, les populations attendaient des nouveaux dirigeants l'adoption des politiques nettement différentes de celles coloniales, mais entre les attentes et la réalité, il existe toujours un gap. Adopter de nouvelles politiques de développement impliquait de faire table rase du passé colonial et tout recommencer ; ce qui était pratiquement impossible. Il n'est pas évident de faire fi d'une réalité aussi séculaire (dure depuis des siècles). Cette remise en question ne s'opérait pas seulement à l'égard des anciennes puissances coloniales, mais aussi et surtout vis-à-vis du reste du monde⁵⁵. Au Cameroun, comme partout ailleurs, l'économie coloniale était passée progressivement sous la domination ou le contrôle du capitalisme international et comme le mentionnait Guy de Bosschère :

Les pays du Tiers-Monde sont obligés d'emprunter les circuits d'échanges commerciaux institués par l'ensemble des Nations les plus développées, sans distinction de système économique, l'autarcie absolue n'étant désormais plus praticable dans un monde où les progrès de communication ont sensiblement rétréci les relations planétaires et rendu forcément solidaires tous les peuples⁵⁶.

⁵¹Kwayeb, *Problématique de la production...*, p. 152.

⁵²M. Guernier, *La dernière chance du Tiers-Monde*, Paris, Éd. Robert Laffont, S/D, p.150.

⁵³*Ibid.* p.150.

⁵⁴Kwayeb, *Problématique de la production...*, p. 153.

⁵⁵Kwayeb, *Problématique de la production...*, p. 154.

⁵⁶G. De Bosschère, *Le Tiers-Monde, l'Afrique*, Paris, Éd. Seghers, S/D, p.176.

Malgré les efforts entrepris par les États africains, leur économie continue d'être "une économie extravertie, une économie dépendante de l'extérieur, donc une économie fragile"⁵⁷. Cette fragilité s'exprime au travers de la défaillance de son commerce extérieur. Concernant le commerce extérieur camerounais, nous n'allons pas nous étendre là-dessus, il est juste question de présenter dans quelle mesure axer l'essentiel de notre commerce extérieur sur les seuls produits d'exportation la vulnérabilise. Pour ce faire, nous allons nous appesantir sur la première décennie d'après les indépendances.

Durant la décennie 1960-1970, l'essentiel des exportations⁵⁸ du Cameroun reposait sur trois produits agricoles à savoir le café, le cacao et le coton qui représentaient près de 52,2 % de l'ensemble des sorties⁵⁹. Pour la période allant de 1960 à 1965, le volume des exportations en tonnage a augmenté de 32 %, mais de 9 % en valeur. Cela signifiait que le prix d'une tonne d'exportation du Cameroun décroissait graduellement. Durant les cinq premières années, la tonne subit une baisse d'environ 16 %⁶⁰. Par contre, simultanément, le volume des importations en tonnage a augmenté de 41 %⁶¹ et de 63 % en valeur.

Au regard de cette évolution, il convient de constater la place prépondérante qu'occupait le cacao⁶², le café et le coton dans l'agriculture d'exportation. De par cette importance, il est aisé de comprendre que ces produits occupaient une bonne frange de la population camerounaise ; n'importe quelle conjoncture désagréable du marché mondial avait d'abord un impact désastreux auprès de ces derniers. Cette même situation se répercutait aussi sur d'autres produits d'exportations qui étaient presque entièrement exportés⁶³.

Nous pouvons dire que les échanges commerciaux camerounais étaient toujours marqués du sceau de la colonisation, car l'économie camerounaise restait fortement dépendante des produits d'exportations agricoles. Cette situation s'aggravait encore par le fait que le système capitaliste qui dirigeait le marché mondial était très instable, ce qui rendait notre économie très extravertie, dépendante et très fragile. Selon David Kom, " la moindre variation

⁵⁷Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.146.

⁵⁸ Les données utilisées ne concernent que le Cameroun oriental ou le Cameroun français.

⁵⁹ D. Kom, *Le Cameroun : essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 206.

⁶⁰ *Ibid*

⁶¹Dans ce sillage, une tonne d'importation augmentait d'environ 15,7%.

⁶²Le cacao par exemple jouait un rôle très important dans l'agriculture. Au courant des années 1960, ce produit occupait une surface estimée à 450.000 ha et était cultivé par plus de 220.000 exploitations, donc pratiqués par un grand nombre de cultivateurs.

⁶³ Par exemple, entre 1964-1965, sur les 90.000 tonnes de cacao, 82.000 tonnes furent exportées, soit près de 91 % ; café sur 48.360 tonnes, 42 682 tonnes avaient été exportés, soit 88 %.

immédiatement se répercute sur l'économie camerounaise par l'intermédiaire des fluctuations des prix mondiaux sur les produits exportables de notre pays''⁶⁴.

En outre, les différentes variations des trois cultures principales sus-citées (cacao, café et coton) sur le marché mondial avaient non seulement des répercussions négatives sur le niveau des exportations, et sur la production, surtout causaient d'énormes pertes financières à l'économie camerounaise. L'évaluation des pertes financières occasionnées par les fluctuations (la baisse surtout) des prix des matières premières agricoles sur le marché mondial durant la période 1960-1961 et 1964-1965, s'élevaient environ à 24 milliards de FCFA, soit 6 milliards de francs CFA par an ou bien environ 18 % de la valeur de la moyenne annuelle du volume globale des exportations du Cameroun au cours de cette période⁶⁵.

Tout au long de cette sous partie, nous avons voulu démontrer que les planificateurs camerounais en mettant l'accent uniquement sur les produits d'exportation exposaient l'économie camerounaise à une fragilité certaine. Dans le sens où, les réalités de commercialisation de ces produits ne dépendent que du bon vouloir des européens qui agissent et décident des prix des produits au gré de leur volonté. Tous ces aléas internationaux ont un impact considérable sur la croissance économique du Cameroun et sur l'économie qui subissent les contrecoups de toutes ces manipulations capitalistes. Il serait donc nécessaire pour les planificateurs camerounais de tenir compte de ces différents aléas en mettant non seulement fin au dualisme de l'économie de traite né de la colonisation, mais aussi en intégrant l'agriculture traditionnelle dans l'économie moderne. Nous partageons totalement le point de vue de Maurice Guernier selon lequel " le premier impératif d'un peuple, son premier pas dans la voie de développement est de se nourrir lui-même''⁶⁶.

c- Délaissement du secteur industriel

Le problème de l'industrialisation de l'Afrique et du Cameroun reste très complexe. Il ne dépend pas totalement de l'Afrique, mais des visées impérialistes et stratégiques de l'Occident. Ces visées capitalistes tirent leurs origines de la colonisation. Avant la Deuxième Guerre mondiale, l'activité industrielle était proscrite par toutes les puissances coloniales dans leurs territoires. Ceci dans l'optique de préserver et de maintenir intact le pacte colonial qui faisait des colonies des réservoirs de matières premières et des déversoirs des produits

⁶⁴ Kom, *Le Cameroun...*, p. 208.

⁶⁵ Bulletin trimestriel d'information, N°6, Yaoundé, janvier 1967, p.38.

⁶⁶ M. Guernier, *La dernière chance du Tiers-Monde*, Paris, Ed. Robert Laffont, cité par Kwayeb, *Problématique de la production*, p.141.

manufacturés. Dans ce contexte, toute industrialisation allait battre en brèche ce système solidement ficelé et par ricochet sacquer les intérêts colossaux qui allaient en découler.

Il était donc hors de question que le Cameroun devienne un concurrent supplémentaire pour la métropole. Il fallait une “autorisation expresse de l’autorité supérieure pour créer une industrie dans les colonies”⁶⁷. Surtout comme le disait si bien le ministre français des colonies, Albert Sarrault, “ce que nous avons intérêt à faire, c’est de développer dans nos colonies, notamment parmi les masses indigènes, les facultés de consommation des produits fabriqués en France”⁶⁸.

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, les idées au sujet du développement de l’Afrique vont évoluer. Les puissances coloniales décidèrent de s’engager dans une politique plus active de développement économique et sociale de leurs colonies. À travers cette politique, l’industrialisation de l’Afrique fut encouragée. Des plans de développement, notamment des plans FIDES pour les colonies françaises et le *Colonial Development and Welfare Acts* dans la zone britannique furent institués. C’est dans ce sillage que le président de la République française déclara à Dakar : “la loi du 30 avril 1946 a créé un Fonds d’Investissements pour le Développement Économique et Social avec cette première et grande préoccupation que les ressources de l’Afrique profitent d’abord aux Africains. L’Afrique noire s’industrialisera pour transformer ses produits bruts”⁶⁹.

Ces “intentions bienveillantes” dissimulaient des visées stratégiques et une orientation bien précise du sens à donner à cette industrialisation, car elle n’était pas une industrialisation tout azimut, mais avait un canevas bien précis qui devait permettre de maintenir le Cameroun dans la logique du pacte colonial. Les premières industries autorisées par l’administration coloniale portaient tout naturellement sur les produits de première nécessité. C’est ⁷⁰une industrialisation sélective.

Au lendemain des indépendances, la tendance de la mise en place d’industrialisation sélective va se poursuivre. C’est pour ce faire que durant l’instauration des plans quinquennaux, la question de l’industrialisation du Cameroun a été à tort ou à raison délaissée. Parmi les cinq véritables⁷¹ plans que le pays mit sur pied, seul le deuxième plan s’attarda de manière

⁶⁷Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.81.

⁶⁸*Ibid.*

⁶⁹*Ibid.*p.118.

⁷⁰Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.81.

⁷¹Nous parlons de véritables plans dans le sens où il est connu de tous que le sixième plan a été mort-né, car il a été abandonné avec l’avènement de la crise de 1986 et l’adoption en 1988 des Programmes d’Ajustements structurels par le Fonds monétaire international (FMI).

raisonnable sur la question de cette industrialisation, avec des taux de réalisation remarquable⁷². Le quatrième qui était censé être le plan par excellence dédié à cet effet, n'a réussi son challenge à cause de la conjoncture nationale et internationale qui fut très défavorable.

En outre, la politique d'aide au Cameroun ne tenait pas compte du problème de l'industrialisation. C'est une question qui à tort ou à raison reste ignorée, malgré les différents projets soumis à cet égard. Étant donné que c'est celui qui finance le musicien qui choisit aussi la musique, les bailleurs de fonds ont le plus souvent esquivé ou refusé de financer certains projets qu'ils ne trouvaient pas juteux pour eux. Par exemple, dans le cadre de la coopération bilatérale entre le Cameroun et la France, le gouvernement français avait refusé de financer le projet de création d'une industrie gazière à Kribi. À ce sujet, ledit gouvernement avait "prétendu que la France et l'Europe occidentale dans l'ensemble, auraient assez de gaz naturel liquéfié jusqu'en 1990 et que par conséquent, ce projet devrait être mis en suspens pour le moment"⁷³.

En réalité, il est aisé de comprendre que tous les projets financés par les bailleurs de fonds servent d'abord leurs intérêts personnels et n'œuvrent pas pour le développement voulu par les bénéficiaires qui se contentent de projets non seulement sélectifs, parfois improductifs, bien orientés, mais surtout ne bénéficient pas de l'implantation de véritables industries de pointes. Toute cette stratégie adoptée par l'Occident permet de maintenir les économies africaines dans une totale dépendance à leur égard.

Or, l'industrialisation est et demeure l'une des étapes fondamentales pouvant permettre aux PMA et au Cameroun tout entier, de connaître un véritable décollage. Quand bien même un quelconque financement était octroyé, les bailleurs de fonds insistaient pour qu'il soit orienté vers leurs compatriotes présents au Cameroun. Par exemple, la plupart des financements alloués aux industries camerounaises par la France via le Fonds d'Aide à la Coopération (FAC) ou la Caisse centrale de Coopération économique (CCCE) étaient affectés dans les industries comme Aluminium du Cameroun (ALUCAM), Cimenterie du Cameroun (CIMENCAM), qui appartiennent toujours aux Français en grande majorité, même si les autorités camerounaises y avaient des parts. Au-delà du problème de l'industrialisation, la planification camerounaise était aussi en proie au problème de l'assistance technique⁷⁴.

⁷²Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p. 228.

⁷³Document interne du ministère des affaires étrangères sur la grande commission France-Cameroun, Paris, novembre 1983, cité par W. Ndongko, *Réflexion sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Edition Bilingue, 1985, p.29.

⁷⁴Ndongko, *Réflexion sur les politiques...*, p. 30.

d- Le problème de l'assistance technique au Cameroun

L'ère de l'aide au développement, selon Daniel Etounga Manguéle débuta après 1946⁷⁵. Cette initiative ne s'est pas faite de manière fortuite, elle émanait d'une très grande stratégie orchestrée par la France dans l'optique d'assurer ses arrières et l'après indépendance. C'était un phénomène prévu à l'avance. C'est dans ce sillage que le Général De Gaulle affirmait que "cet argent que nous donnons pour l'aide aux pays sous-développés n'est de l'argent perdu à aucun point de vue. Je considère même que c'est un très bon placement"⁷⁶.

Pour ce faire, la France signa entre le 22 juin 1960 et le 19 juin 1961 des accords de coopération avec les douze États africains et malgache (EAMA)⁷⁷. Ces accords avaient été précédés par des conventions particulières portant transfert des compétences de la communauté aux nouveaux États. Comme le soulignait Robert Bourgi, de manière générale, l'esprit qui animait ces différents accords était le même et reposait essentiellement sur la coopération politique, technique, économique, financière, culturelle, etc. Comme le stipulait Bourgi, "nier que les premiers accords de coopération n'ont pas cherché à conserver la haute main de la France sur la vie culturelle, économique en Afrique noire serait une erreur"⁷⁸.

Nous partageons la pensée de cet auteur, car la France grâce à ces multiples conventions et accords passés avec ses anciennes colonies s'ingère comme une pieuvre aux 1000 tentacules dans tous les secteurs de la vie de ces territoires. Cette ingérence fut accentuée dans la coopération technique, car toutes ces conventions signées par la France prévoyaient contribuer dans la formation des techniciens africains via ses experts et surtout visaient à laisser à des mains françaises la définition des programmes de développement de ces pays.

Tant il est vrai que le Cameroun en 1960 manquait véritablement de planificateurs, il n'en demeure pas moins vrai que, le recours à ces experts étrangers était une nécessité pour un début. Comme l'écrivait Marczewski, "où trouver dans un pays qui ne possède pas encore de cadres intellectuels, les équipes d'économistes, de techniciens et d'administrateurs capables de concevoir et de faire appliquer un plan rationnel de développement économique et social ?"⁷⁹. Au-delà de tout, le véritable problème de cette forme de coopération résidait précisément au niveau du savoir-faire de ces experts et de leur traitement salarial très exorbitant.

⁷⁵Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.166.

⁷⁶C. De Gaulle, *Discours et messages*, Paris, Éd. Plon, 1971, cité par Etounga Manguéle, *Cent ans...*, p.166.

⁷⁷Les AEMA deviendront par la suite les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP).

⁷⁸R. Bourgi, *Le Général De Gaulle et l'Afrique noire 1940-1960*, Paris, S/D, 1980, p.51.

⁷⁹J. Marczewski, Préface à Sobgui, *Planification économique et projections spatiales au Cameroun*, Paris, Nouvelles éd. Debresse, 1976, p. XI et XII.

Pour ce qui est du savoir-faire, dans notre contexte nous voulons faire référence ici au degré de qualification et de rentabilité de ces différents experts. De prime à bord, il faut préciser que l'envoi des premiers assistants techniques ou experts européens remontait tout juste après la signature des accords de coopération avec la France surtout, donc sensiblement entre 1961 et 1962. À cette époque, il était compréhensible que le Cameroun n'avait pas encore atteint un niveau de formation professionnelle adéquat permettant aux nationaux d'élaborer de véritables plans de développement.

C'est ce qui justifie le fait que le tout premier plan (1961-1965) de développement du Cameroun post indépendant, fut l'apanage exclusif de deux sociétés françaises installées à Paris, à savoir la Société générale d'Étude et de Planification (SOGEP) et la Société d'étude et de Développement économique et Sociale (SEDES). La première s'occupa de la planification générale, tandis que la seconde se chargea des études sur la possibilité d'une industrialisation du Cameroun. Au *finish*, ce plan s'avéra un échec dans l'ensemble. Comme le précisait l'économiste camerounais Touna Mama, dans l'appréciation critique de ce plan " le premier plan doit être considéré comme un galop d'essai sans succès"⁸⁰.

À la base de l'échec de cette expertise se trouvait fondamentalement la méconnaissance des réalités Camerounaises. Les experts se sont contentés de plaquer des théories et des concepts qui ne cadraient pas avec le vécu des camerounais. C'est dans cet ordre d'idées que Marzewski, estimait à juste titre que :

Le recours à des experts étrangers, encore qu'indispensables dans un tout premier temps, est généralement une bien mauvaise solution. Sauf rares exceptions, ces experts ne connaissent que fort mal les nombreuses spécificités du pays et ont une tendance naturelle à leur appliquer des théories et des méthodes d'action conçues dans un milieu économique, social et culturel entièrement différent. Aussi n'est-il pas du tout étonnant de constater que la très grande majorité des plans élaborés par des équipes étrangères sont restés lettre morte ou ont donné lieu à des réalisations extrêmement partielles. Il est vrai que les résultats des plans conçus et appliqués par des équipes nationales des pays en voie de développement ne sont guère meilleurs⁸¹.

Au sujet du niveau de vie de ces experts, il est à l'origine de notre dénonciation. Leur style de vie est non seulement très coûteux pour les pays d'accueil, mais aussi il est la source de nombreuses frustrations de la part des cadres nationaux. Il est curieux de constater qu'à des niveaux de culture et de formation égaux, les assistants techniques et les cadres nationaux travaillaient dans des conditions matériellement différentes et de niveaux de rémunération différents. Ceci en faveur de l'expatrié qui s'empressait de rapatrier ses fonds⁸².

⁸⁰Touna Mama, *L'économie camerounaise...*, p. 224.

⁸¹Marzewski, Préface à Sobgui, *Planification économique...*, p. XI et XII.

⁸² P. Domsa, "L'assistance économique internationale au Tiers-Monde : le PNUD en République Unie du Cameroun", Mémoire de Licence en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1976, p. 23.

À chaque contrat passé entre le Cameroun et un bailleur de fonds, ce dernier exige voire conditionne ou impose que le projet financé soit coordonné en collaboration avec les experts de son pays⁸³. Dans les clauses, il est généralement conclut que l'expert sera payé dans les frais du financement alloué. Cependant, le traitement salarial étant exorbitant, le paiement des experts absorbe une grande partie des fonds alloués. De manière stratégique, une bonne partie du financement concédé repart chez le donateur, car ces fonds sont le plus souvent rapatriés. Finalement, le bénéficiaire se trouve confronté à deux problèmes : la dette contractée devant être remboursée avec des taux d'intérêt élevés et un projet qui parfois n'est pas réalisé dans les normes.

En prenant l'exemple du premier plan camerounais qui fut un échec, le grand perdant était l'État camerounais, qui s'est retrouvé avec une énorme dette extérieure à rembourser et les objectifs du plan non atteints. Pour rappel, le financement alloué à ce plan s'élevait à plus de 53 milliards de FCFA. Bien que la répartition des fonds n'est pas été spécifiée, il est clair que l'intégralité de cet argent ne pouvait provenir exclusivement du budget national. L'État camerounais contracta un prêt qu'il remboursa alors que les objectifs du plan n'avaient pas été atteints.

En revanche, les experts français se sont enrichis avec cet argent qui pouvait être orienté à financer d'autres projets plus rentables pour le Cameroun. Ayant présenté les différentes entraves qui furent à la base de la défaillance de la planification camerounaise, il est dès à présent question de mettre en exergue les problèmes internes aux ports et qui d'une manière ou d'une autre influencèrent sur la réussite totale de la planification camerounaise.

B- Problèmes au port de Douala

Dans le cadre de cette sous-partie, nous pouvons dire que le port de Douala, tout comme le port de Kribi, dispose des failles qui empêchent son plein épanouissement. Ce sont celles étroitement liées à son fonctionnement qui font l'ossature de cette étude. Il s'agit en l'occurrence de son problème d'ensablement, des fraudes douanières et des lenteurs administratives, son engorgement ou sa saturation.

1- L'ensablement du port de Douala

L'ensablement est un phénomène naturel lié à la nature du port de Douala. Étant donné que ce port n'est pas un port en eau profonde, il subit régulièrement les affres de l'ensablement.

⁸³ W. Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Édition Bilingue, 1985, p.32.

Ce phénomène consiste en l'accumulation du lit du fleuve par des dépôts naturels issus de la sédimentation⁸⁴ des débris solides et en suspension provenant du fleuve Wouri.

Une augmentation de la profondeur et/ou de la section du fleuve entraîne une diminution des vitesses et de la turbulence de l'écoulement. Il en résulte que la capacité de transport de l'eau diminue et c'est précisément cette réduction de la capacité de transport qui produit la sédimentation successive des débris solides charriés et les débris solides en suspension. L'ensemble de ces accumulations qui est à l'origine de l'ensablement du fleuve. Par conséquent, il faut y mener une opération de dragage⁸⁵, car l'ensablement occasionne une forte diminution de la profondeur du fleuve.

L'ensablement du chenal ainsi que l'engorgement de la place portuaire profitent aux trafiquants de tous ordres. À la zone de mouillage, le chalandage⁸⁶ profite aux petits bateaux qui font d'importantes recettes. Les petites embarcations sont utilisées par les passeurs pour récupérer les produits illicites et les marchandises de contrebandes acheminées sur Tiko ou Mambanda-Bonabéri⁸⁷. Ce problème est aussi à l'origine de l'échouage de plusieurs navires, surtout ceux de gros calibres qui, du fait de la réduction de la profondeur du fleuve, sont incapables d'accoster directement au port.

2- Les fraudes (contre- bandes) douanières et les lenteurs administratives

Selon le *Dictionnaire Universel*, la fraude est l'action de soustraire des marchandises aux droits de douane⁸⁸. Dans un port important ou dense comme celui de Douala, cette pratique est récurrente. Plusieurs facteurs peuvent permettre de comprendre ce phénomène, sans pour autant le justifier.

D'abord au niveau de la gangrène, ils trouvaient leur origine dans la mentalité camerounaise qui voudrait que "la chèvre puisse brouter là où elle est attachée"⁸⁹ à cause du mauvais traitement salarial (salaire bas). Cette raison ne peut en aucun cas être valable, dans le sens où en matière de grille salariale, les agents des ports se classent parmi les fonctionnaires

⁸⁴En géologie, la sédimentation est un processus de formation des sédiments. Un sédiment est un dépôt de débris abandonné par les eaux ou les vents à la surface du sol. Pour le cas d'espèce la sédimentation concerne les eaux du fleuve Wouri.

⁸⁵ Le dragage est une opération consistant à extraire le sable accumulé sur le lit ou chenal d'un fleuve afin de faciliter l'accostage des navires.

⁸⁶ Le chalandage est une opération consistant à transporter les marchandises sur les fleuves et les canaux.

⁸⁷<http://www.cameroon-info.net/article/cameroun-ensablement-pourquoi-les-navires-desertent-le-port-de-douala-217833.html>, consulté le 24 août 2020.

⁸⁸*Dictionnaire Universel...*, p. 507.

⁸⁹ Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi ...", p. 173.

les mieux payés au Cameroun. Les habitudes ayant la peau dure, ces agents de l'État sont toujours tentés pour une raison ou une autre de soutirer de l'argent aux usagers⁹⁰.

En outre, cette action se fait parfois avec la complicité des hauts cadres de l'administration douanière et portuaire. La fraude résulte de la corruption, dans le sens où certains agents véreux pour une raison ou une autre laisse passer frauduleusement certains produits moyennant de l'argent. Parfois ce sont des produits ayant une origine douteuse et issus de la contrefaçon qui se retrouvent sur le territoire camerounais. Quelles que soit les raisons ou justifications assignées à cet acte odieux, la fraude reste et demeure un mal qui ronge l'économie camerounaise⁹¹.

Outre ces différentes causes, elles peuvent aussi trouver une justification dans le chômage et le coût élevé des frais douaniers. Il faut rappeler que la récession économique que le pays a subie principalement celle 1986-1995 a conduit certaines entreprises au licenciement du personnel⁹². Pour survivre, la plupart se livraient à la contrebande, d'où les multiples vols et détournement constatés par les opérateurs économiques lors du retrait de leurs marchandises dans ce port.

3- L'engorgement ou la saturation du port et l'insécurité portuaire

L'engorgement est un obstacle important au développement des activités d'un port. Il résulte de plusieurs causes les lenteurs administratives, l'ensablement, l'absence des lieux d'entreposage. Sur le plan administratif on note, le délai de passage des marchandises qui est le plus souvent de 72 heures n'est pas respecté du fait des lenteurs, il se crée un cumul de marchandises non dédouanées au port. Au fur et à mesure que le temps passe et que ces biens ne quittent pas la zone portuaire, il y a saturation du port⁹³.

L'ensablement est aussi à l'origine de cet engorgement, dans la mesure où le port est ensablé, les navires de gros calibres ne peuvent pas directement accoster au port. Dans ce cas, il faut mener l'opération de chalandage⁹⁴ dans le but de transporter ou d'évacuer toutes marchandises contenues dans le navire. Toute cette opération prend énormément de temps et favorise aussi le cumul des marchandises. Cette situation s'observe aussi, lorsqu'il y a pénurie de magasins et d'entrepôts pour le stockage des biens. Ledit phénomène a commencé à s'accroître au port de Douala à partir de 1970, date du début de la containerisation (usage des conteneurs) dans ce port et au Cameroun.

⁹⁰Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi ...", p. 173.

⁹¹Ebode Onana, "Douala: port de transit ...", p. 14.

⁹²*Ibid.*

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴Le chalandage est une opération consistant à transporter les marchandises sur les fleuves au travers des canaux.

Dans les années 1970 plusieurs faits contribuèrent à envenimer la saturation du port de Douala :

- la confusion des responsabilités entre SOGEX⁹⁵, la Société de Gérance et d'Exploitation du Parc à Bois et la Direction des ports, car elle ne conférait pas à SOGEX une influence de contrôle sur l'acquisition des équipements qu'elle devait finalement utiliser. Les livraisons de grumes étaient par conséquent lentes et le temps d'exécution des navires était affecté ;

- l'insuffisance de la sécurité portuaire et réticence de la main-d'œuvre et des compagnies maritimes à travailler la nuit ;

- la mauvaise organisation des quais : les mouvements des marchandises étaient entravés parce que les navires n'étaient parfois pas amarrés en face des hangars de leurs agents ;

- la mauvaise gestion des quais : à Bonabéri, le clinker côtoie les produits alimentaires. Ce qui n'est pas normal, car le clinker qui est un produit chimique indispensable à la fabrication du ciment ne devrait pas être manipulé à proximité des produits alimentaires ;

- le poste de commandant du port, chargé du pilotage, l'accostage, de la facturation des frais de péage, de la lutte contre l'incendie, de la police du port, de l'application des règlements et des opérations de contrôle, était vacant. Parce que la police était inefficace aux portes du port et sur la rivière, le pillage était habituel⁹⁶. Ayant achevé la présentation des problèmes liés au port de Douala, il est dès à présent question d'en faire autant pour ceux du port de Kribi.

C- Entraves liées au port de Kribi

Dans ce registre nous avons fait l'inventaire de deux problèmes majeurs qui à notre sens ont impacté sur la programmation faite dans le secteur portuaire (au port de Kribi). Il s'agit du problème d'ensablement régulier et de la vétusté ou de la défaillance des infrastructures du port.

1- L'ensablement régulier de la passe de la Kienké⁹⁷

Le port de Kribi étant un port d'estuaire, le problème de l'ensablement était une entrave inhérente à sa nature. Cela revient à dire que, l'ensablement est l'une des caractéristiques des ports d'estuaire⁹⁸. Il se matérialise par une stagnation du sable le long du lit d'un fleuve. Cela

⁹⁵ La SOGEX du fait de son incompétence fut remplacée par la SEPBC (Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun) qui jusqu'à nos jours reste et demeure en charge de la gestion de tous les parcs à bois des ports camerounais.

⁹⁶<http://www.cameroon-info.net/article/cameroun-ensablement-pourquoi-les-navires-desertent-le-port-de-douala-217833.html>, consulté le 24 août 2020.

⁹⁷La Kienké est le fleuve sur lequel le port de Kribi fut construit

⁹⁸P. Célérier, *Les ports maritimes*, Paris, PUF, 1957, p. 22.

nécessite des opérations de dragage en vue de faciliter la circulation des navires et de favoriser le bon fonctionnement des activités portuaires.

L'ensablement est un phénomène qui s'observe régulièrement tous les ans, surtout durant les périodes de basses eaux ou étiages⁹⁹. Étant donné le fait qu'il y ait diminution des eaux, le fleuve devient incapable d'évacuer le cumul de résidus qui obstruent son lit. Dans ces conditions, il est nécessaire d'opérer un dragage du lit du fleuve. Le dragage est une opération qui nécessite le déploiement d'énormes fonds. Le dragage consiste en l'évacuation systématique de tous les résidus qui stagnent le long du fleuve. “ Ces dépenses financières qu'il occasionne, entravent le fonctionnement normal des activités du port et freine par conséquent la rentrée des devises ”¹⁰⁰.

Photo 12 : Vue du chenal du port de Kribi



Source : cliché réalisé par Mefoue Nkoa, Kribi le 17 septembre 2020.

2- La vétusté des équipements

En ce qui concerne l'obsolescence des équipements du port de Kribi, nous avons déjà longuement parlé des causes de cette négligence depuis la colonisation. Il n'est plus question pour nous d'entrer dans les détails à ce sujet. Ce que nous voulons démontrer c'est juste que cette négligence, mieux le privilège qui a toujours été accordé au port de Douala sur le plan infrastructurel a joué en défaveur du port de Kribi. L'étude approfondie de l'évolution infrastructurelle du port a permis de constater que ce dernier n'a pas connu d'avancée en matière

⁹⁹Célérier, *Les ports...*, p.22.

¹⁰⁰J. E. Mefoue Nkoa, “Le port de Kribi ...”, p. 113.

d'équipement. La preuve en est que, le port a conservé une configuration presque similaire au fil du temps¹⁰¹.

Depuis la colonisation allemande, le port de Kribi était négligé sur le plan infrastructurel. Le caractère onéreux de son investissement ne joua pas en sa faveur. La France après l'acquisition du territoire n'était également pas prête à s'investir dans le financement de ces infrastructures. Au lendemain des indépendances, la direction des ports et voies navigables entreprit quelques réalisations entre 1960 et 1970. À partir de l'entrée en fonction de l'Office national des Ports du Cameroun (ONPC) en 1971, la situation s'empira, car ce dernier ne s'investit que pour le port de Douala¹⁰². Même dans le cadre de la planification, la majorité des fonds qui étaient alloués, allait dans les aménagements du port de Douala. Avec le temps, on assista à la dégradation progressive des équipements du port de Kribi. Alors que la qualité du service offert dans un port est fonction de la fiabilité de son équipement, l'absence de celle-ci constitue indubitablement un frein pour ses activités¹⁰³.

Face à ces multiples entraves, le gouvernement du Cameroun ne fit pas la sourde d'oreille et s'engagea résolument à trouver des solutions dans l'optique de pallier à ces obstacles du secteur portuaire.

II- PROJETS AUX PORT DE DOUALA ET DE KRIBI

Dans l'optique de venir à bout des différents obstacles qui entravaient le bon fonctionnement des ports du Cameroun, l'État prit un ensemble de dispositions dans le but d'y remédier. C'est ainsi que dans les ports de Douala et de Kribi, plusieurs projets furent développés pour pallier aux dysfonctionnements inhérents à leurs différentes activités.

A- Projets au port de Douala

1- Approfondissement du chenal

Ce projet a toujours été au centre des préoccupations des autorités du port de Douala, car l'ensablement du chenal impliquerait le ralentissement des activités. Le port de Douala dépend du lit de son fleuve sans lequel, il ne serait pas desservi. Relié à la mer par le fleuve Wouri grâce à son chenal long de 50 km, ce port est permanemment dragué, car l'envasement¹⁰⁴ réduit son lit. Plus le chenal est profond, plus il peut accueillir de bateaux de grand calibre.

¹⁰¹Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi ...", p. 114.

¹⁰²"Rapport de l'Office national des Ports du Cameroun", 1975, p. 30.

¹⁰³ Antoine Nguimba, 59 ans, chef de subdivision du port de Kribi, Kribi 17 mars 2008, cité par Mefoue Nkoa, "Le port de Kribi...", p.114.

¹⁰⁴ L'ensablement d'un port renvoie au phénomène d'obstruction ou de rétrécissement de la profondeur du lit du fleuve. De manière générale, c'est un phénomène saisonnier qui s'observe beaucoup plus durant les saisons sèches.

Du fait de la modernisation du secteur portuaire et des progrès technologiques, on constate la mise en service d'immenses navires ; on assiste à la construction de navires. Ainsi, seuls les ports dotés d'une infrastructure appropriée feront l'objet d'escale. Or, ce chenal "s'impose comme le cordon ombilical par lequel transite plus de 90% des échanges commerciaux du Cameroun avec le reste du monde"¹⁰⁵. Étant donné que le port de Douala jouait un rôle de desserte primordial dans la sous-région, il est aisé de comprendre pourquoi son devenir est au centre des préoccupations du gouvernement¹⁰⁶. Il faut noter que pour résoudre le problème d'ensablement, l'on doit mener l'opération de dragage du lit du fleuve. Toutefois, c'est une opération qui coûte très chère au gouvernement annuellement, car elle s'évalue à plusieurs centaines de milliers de francs. Dans notre période d'étude, le gouvernement s'attela à acheter des grues pour venir à bout de ce problème.

Photo 13: Une vue du chenal du port de Douala



Source : simon-cameroun.n7mm.org/images/Douala%20-%20v, consulté le 20 février 2020.

2- Sécurisation et sûreté de la place portuaire

Quelques précisions linguistiques s'imposent dans l'emploi des termes sûreté et sécurité et particulièrement dans les transports : la sûreté désigne les mesures de protection des personnes et des biens face à tout acte de malveillance, de la délinquance, au terrorisme. La sécurité est, quant à elle, relative aux dysfonctionnements techniques. La sûreté maritime a pour but de détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les navires, les ports et les installations

¹⁰⁵Aboubakar, " Le chenal retrouve ses profondeurs", *PAD Mag*, n° 003, 1^{er} trimestre 2009, p.13.

¹⁰⁶Mefoue Nkoa, *Les ports maritimes de Douala et de Kribi...*, p.180.

portuaires, et de prendre les mesures de protection contre ces menaces. La sûreté portuaire limite son champ d'action aux ports et aux installations portuaires (à savoir, les terminaux)¹⁰⁷.

Les domaines maritimes et portuaires recouvrent des enjeux particuliers en matière de sûreté. Leurs dimensions géopolitique et économique les rendent sensibles aux menaces de sûreté : au vu de la dépendance des économies actuelles au commerce maritime, une entrave à celui-ci pourrait avoir des conséquences graves pour les États et leurs économies. La sûreté maritime et portuaire est avant tout de la responsabilité des États du fait de leur mission régaliennne de maintien de l'ordre public. La mise en œuvre de la sûreté permet plus généralement de lutter contre la criminalité et nécessite la collaboration de différents services étatiques tels que les inspections de l'État du port ou la police judiciaire. La sûreté est également un intérêt public du fait du rôle vital qu'a le commerce maritime dans l'économie d'un pays¹⁰⁸.

Dans le cadre du port de Douala, ce projet consistait en la mise en place progressive d'outil pouvant œuvrer dans la facilitation du bon déroulement des activités portuaires. Celles dont il est question ici concernent l'aide à la navigation et principalement le balisage. Le système de balisage est l'ensemble de dispositifs de signalisation tenant lieu de guide à la navigation des navires, de jour comme de nuit¹⁰⁹. Ce projet, ainsi que le dragage, sont deux éléments qui garantissent la navigabilité, car l'accès des navires au port de Douala est fonction des facilités offertes par la navigation. Ce balisage est matérialisé par la bouée. Selon *le Dictionnaire Universel*, une bouée est un engin flottant qui sert à signaler une position, à baliser un chenal ou repérer un corps immergé¹¹⁰. Conscientes de l'interdépendance existant entre le balisage et le dragage du chenal, les autorités du port prévoyaient simultanément leur réhabilitation. Ainsi, le rétablissement des bouées nécessaires pour le bon balisage de l'ensemble du chenal demeure au centre des préoccupations des autorités du port.

3- Mesures envisagées pour lutter contre l'engorgement au port de Douala

Dans l'optique de résoudre le problème d'engorgement qui sévissait dans la décennie 1960-1970, le gouvernement camerounais a envisagé plusieurs mesures. Il s'agissait notamment de :

- construction d'un quai industriel dans la nouvelle zone industrielle de Bonabéri ;
- augmentation de la capacité de traitement des grumes au Port de Douala ;

¹⁰⁷https://www.lantenne.com/Qu-entend-on-par-surete-et-securite_a14511.html, consulté le 24 août 2020.

¹⁰⁸<https://humansea.hypotheses.org/705>, consulté le 24 août 2020.

¹⁰⁹Anonyme, " Réhabilitation du balisage", *PAD Mag*, n°004, 2^e trimestre 2009, p. 18.

¹¹⁰*Dictionnaire Universel*, Paris, Edition Hachette, 2002, p. 156.

- utilisation de l'île de Manoka pour des installations supplémentaires d'embarquement des grumes ;
- une nouvelle société de gestion du Parc à bois, plus autonome, devrait bientôt voir le jour ;
- la fixation des délais de conservation et les pénalités pour un stockage prolongé est impérative pour décourager les délinquants¹¹¹.

De manière générale, il était prévu la construction d'installations dans le port. Ce projet était conçu comme une solution urgente et provisoire dans le but d'accroître les capacités portuaires d'exportation et d'importations. Ce projet prévoyait :

- la construction d'un quai pour l'importation de matières premières industrielles. Surtout du clinker¹¹² avec la mise en production de la cimenterie à Bonabéri et l'agrandissement des installations de manutention des grumes de bois ;
- la construction d'installation de manutention et de chargement des billes, notamment celle d'une zone d'empilage des billes ;
- l'amélioration de l'accès à la rivière et à l'installation de bouée d'amarrage pour les navires chargeant le bois¹¹³.

En définitive, il en ressort que les autorités du port de Douala, conscientes de l'important rôle de desserte que joue le port de Douala se sont tournées vers un ensemble de projets devant contribuer à le rendre plus compétitif¹¹⁴. Cela demeure un impératif dans la mesure où le projet de construction d'un port en eau profonde de Kribi n'a une influence positive sur ce dernier, qu'à condition que ses infrastructures soient rénovées.

B- Projet au port de Kribi : construction d'un port en eau profonde

Dans la recherche perpétuelle des solutions pour l'amélioration des conditions de vie de ses populations, le gouvernement camerounais dans les années 1980 se lança dans un projet très ambitieux, celui de créer deux ports en eau profonde à Kribi et à Limbé. Ce projet fut ralenti par le contexte international défavorable. Cependant, il faut souligner que des études et les contours de ce grand projet avaient été effectués notamment en ce qui concernait le port en eau profonde de Kribi.

¹¹¹<https://mystory-societes.jimdofree.com/pad/dpvn-1960-1970/>, consulté le 24 août 2020.

¹¹² Le clinker est la matière première indispensable à la fabrication du ciment et sa manipulation doit être faite avec beaucoup de tact et de minutie.

¹¹³<https://mystory-societes.jimdofree.com/pad/dpvn-1960-1970/>, consulté le 24 août 2020.

¹¹⁴ Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi...", p.183.

1- Contexte historique et choix du site

L'idée de création d'un port en eau profonde à Kribi est un vieux projet. Sa première évocation remonte dans les années 1980. Cependant, avec la crise ambiante de cette période, ce projet a dû être ajourné à plusieurs reprises.

a- Contexte historique et objet

Au début des années 1980, le Cameroun était parmi les pays africains les plus prospères au plan économique. Jusqu'en 1985 et pendant deux décennies de croissance régulière, l'économie camerounaise a enregistré un taux de croissance régulière de l'ordre de 7 %. Soucieux de poursuivre son développement économique à partir de ses ressources naturelles, le gouvernement a lancé les premières études sur le projet de construction d'un port en eau profonde à Kribi et Limbé, études qui ont donné lieu au choix d'un site¹¹⁵.

Le projet de construction d'un port en eau profonde à Kribi résulte d'un vaste programme gouvernemental initié dans les années 80¹¹⁶. Ce programme de mise en valeur des régions Sud et Sud-Est du Cameroun était une vaste opération intégrée d'aménagement devant favoriser l'exploitation des richesses naturelles (forestières, minières et gazières) de cette zone. Ce projet d'exploitation a abouti à la conception d'un système d'infrastructures de transport terrestre et maritime, ainsi que des équipements d'accompagnement avec la création des zones d'urbanisation et industrielles¹¹⁷.

En effet, il est prévu que les différentes industries soient installées à proximité du port pour faciliter la fluidité de leurs activités. Ce complexe industrialo-portuaire allait entraîner la création d'une nouvelle ville. En ce qui concerne l'activité gazière, les recherches menées ont conduit à la conclusion selon laquelle, le terminal gazier se situerait plus au sud, plus précisément dans la zone de M'boro. Cette disposition est une mesure de sécurité, car la cohabitation entre cette activité et les autres activités industrielles est presque impossible.

En outre, ces études débutées en 1980 ont aussi permis :

- d'analyser les multiples atouts de cette région, surtout concernant ses ressources forestières et minières, de cerner les productions et les traduire en besoins d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et urbaines¹¹⁸ ;
- de choisir le site devant abriter le nouveau port.

¹¹⁵<http://www.pak.cm/fr/historique>, consulté le 10 août 2020.

¹¹⁶«Rapport sur l'état du secteur portuaire...», p. 94.

¹¹⁷*Ibid.*

¹¹⁸*Ibid.*

b- Choix du site

Entre 1982 et 1985, des études de faisabilité pour la construction d'un Port en eau profonde au Cameroun avaient abouti à la sélection des sites pré-identifiés par le groupement BCEOM-OCCR-Inter G. Le choix fut porté sur celui de Grand Batanga, localité située à 8 km au sud de la ville de Kribi. L'objectif poursuivi par la construction de cette infrastructure était alors de contribuer au développement des régions sud et sud-est du Cameroun, par la mise en valeur de leurs nombreuses richesses naturelles (bois, bauxite, fer, nickel, rutile, gaz naturel, etc.) et la création d'une ville nouvelle attenante au site d'implantation retenu.

Le choix du site dépend de plusieurs facteurs. À ce propos, Louis Nlend Banack pensait que : "Le site portuaire est choisi en fonction du trafic. Cela dépend du type de marchandise, des navires, du mode de conditionnement, du mode de manutention. Les études se poursuivent et si à un moment ces études montrent que le site doit être décalé, il le sera".¹¹⁹

Dans l'optique de ne pas négliger un site intéressant, des études de préfaisabilité avaient été menées par l'Office national des Ports du Cameroun depuis Kribi jusqu'à Campo. En définitive, six zones avaient été provisoirement retenues : Grand Batanga, Edoundja, Lolabe, Mboro, Le Rocher du Loup, Ebodje.

Par la suite, trois de ces sites avaient été écartés, car n'offraient pas les avantages similaires à ceux de Grand Batanga, surtout concernant les problèmes d'urbanisme¹²⁰. "Par exemple, l'étude réalisée a montré que le site du Rocher du Loup est impropre à la construction d'un port, car comporte des lignes bathymétriques¹²¹ parallèles à la côte"¹²². Ce handicap nécessitait la construction d'une digue de protection et limitait le chenal à une profondeur d'environ 17 m.

Par contre, le site de Grand Batanga par exemple est plus favorable aux relations ville - port - zones industrielles. En conclusion, c'est le site de Grand Batanga qui avait été choisi pour abriter le nouveau port. La création d'un port en eau profonde au Cameroun est une préoccupation majeure du gouvernement. Quels sont le rôle et la portée ?

2- Buts, rôle et portée du port en eau profonde de Kribi

La construction du port en eau profonde est l'un des grands projets réalisés par le Cameroun dans le but de rentabiliser le secteur portuaire. Quelles sont les attentes ?

¹¹⁹ Entretien avec Louis Nlend Banack, 60 ans, Directeur du projet de construction du port en eau profonde de Kribi, Yaoundé, 20 février 2010, cité par Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi...", p.185.

¹²⁰ Anonyme, "Vers le déplacement du site du port de Kribi", consulté le 29 janvier 2019.

¹²¹ Vocabulaire propre à l'océanographie faisant référence à la mesure par échosondage des profondeurs marines.

¹²² Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi...", p.185.

a- Buts

Les objectifs assignés au nouveau port sont clairement définis par le gouvernement camerounais. Selon ce dernier, ce projet a pour buts¹²³ :

- de développer le Cameroun à travers l'exploitation des ressources minières : bauxite, fer, cobalt, nickel... ;
- de satisfaire le besoin constant pour le Cameroun de disposer d'un port en eau profonde, dans l'optique de pallier aux limites des ports actuels concernant l'accueil des grands navires ;
- de disposer du port d'éclatement de conteneurs sur la côte Ouest africaine, véritable plateforme de transbordement et de redistribution des marchandises ;
- de dynamiser l'intégration sous régionale par la réalisation du corridor de transport et de développement Kribi (Cameroun)- Bangui (RCA) - Kisangani (RDC) et les bretelles vers d'autres pays de la CEMAC (Guinée Équatoriale, Gabon, Congo)¹²⁴.

b- Rôle

Selon les attentes du gouvernement, le nouveau port est un port d'éclatement ou *hub* en raison du rôle privilégié qu'il doit jouer dans la desserte des pays sans littoral par exemple la RCA et le Tchad. Grâce à ses atouts, le futur port pourrait détourner une grande partie du trafic destiné au port de Douala tout en lui étant complémentaire. De son rôle de port d'éclatement, le port de Douala pourrait améliorer son rendement à condition de rénover ses infrastructures¹²⁵. En outre, le *Hub*¹²⁶ favorise aussi la croissance et la sécurité des infrastructures de transport terrestre (route et chemin de fer) dans le sens de l'amélioration de la desserte de l'hinterland.

c- Portée

Ce port a des retombées ou conséquences significatives sur le plan économique. À cet effet, le futur ouvrage devrait permettre :

- d'accélérer l'industrialisation par la mise en exploitation de nombreuses ressources naturelles ;
- d'optimiser la desserte maritime du Cameroun ;

¹²³L. P. Motaze cité par le journal la Nouvelle expression, <http://www.lanouvelleexpression.info/index.php?view=article&catid=36%3Apolitique&id=344>, consulté le 29 janvier 2019.

¹²⁴Mefoue Nkoa, " Les ports maritimes de Douala et de Kribi...", p.186.

¹²⁵ Anonyme, " La dynamique de l'arrière –pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi", <http://www.Cairn.Info/revue-espace-geographique-2005-2- page 6134htm, S/D>.

¹²⁶ Pour plus amples informations concernant le hub, bien vouloir consulter le chapitre V de ladite Thèse.

- l'aménagement du territoire au travers de la construction d'équipements ferroviaire et routiers¹²⁷.

La construction d'un port est une grande entreprise nécessitant d'énormes financements. Pour le cas du port de Kribi, il faut souligner qu'il est financé par le gouvernement et les bailleurs de fonds. Le projet fut mis en veilleuse à la longue crise économique mondiale qui affecta le Cameroun dès la deuxième moitié de la décennie 1980. Les années suivantes furent marquées par une forte récession économique dont l'une des causes aura été la chute des cours internationaux du café, cacao et du pétrole qui a conduit à une détérioration des termes de l'échange¹²⁸. Quelles perspectives envisageons-nous pour une réussite des futures politiques de développement au Cameroun ?

III- PERSPECTIVES LIÉES A LA PLANIFICATION AU CAMEROUN

Dans cette sous-partie, il est question pour nous de mettre en exergue certaines propositions qui permettraient aux décideurs dans les années à venir de prendre en considération des aspects n'ayant pas été pris en compte ou ayant été négligés à tort ou à raison. Ces analyses ne sont qu'une modeste contribution que nous mettons à la disposition des décideurs de ce pays. Nous pensons qu'il est :

- impératif pour les décideurs de prendre en compte les recherches en sciences sociales lors de l'élaboration des politiques de planification ;
- nécessaire de réorienter les secteurs prioritaires dans l'élaboration des politiques de planification ;
- urgent de redéfinir la stratégie internationale du développement.

A- La recherche en sciences sociales comme instrument de la politique de développement

Dans l'optique de remédier à cette situation, il est impératif que les décideurs politiques reconnaissent les sciences sociales comme un outil ou un instrument nécessaire dans la mise en place des politiques. Les chercheurs camerounais pourront examiner réellement la relation existant entre la science sociale et l'élaboration des politiques, avec pour ultime but de démontrer l'interrelation qui lie les deux entités. Surtout, ils doivent démontrer à quel point la

¹²⁷ J. Fankam, "Projet de port en eau profonde de Kribi", <http://www.Cameroon-tribune.Net>, lundi, 18 janvier 2010, cité par Mefoue Nkoa, "Les ports maritimes de Douala et de Kribi ...", p. 187.

¹²⁸ <http://www.pak.cm/fr/historique>, consulté le 13 août 2020.

réussite de la seconde (élaboration des politiques) dépend largement de la première (recherche en sciences sociales).

Toute politique réaliste gouvernementale nécessite une recherche pointue et objective. Ainsi, elle impliquerait :

- d'abord, il faut parfaitement maîtriser le comportement économique des individus dans la société, ainsi que les différents indicateurs de développement du système économique. Ces données ne pourront être obtenues qu'au travers d'une étude approfondie et objective du système économique, social, politique et culturel ;

- ensuite, de faire une analyse des données couvrant tous les aspects de la structure du pays, tout en tenant compte des variantes qui peuvent survenir. Il serait de ce fait important de répondre au pourquoi et au comment de ces changements, afin de permettre aux décideurs de cerner les véritables problèmes dans l'optique de procéder à la sélection des instruments adéquats pouvant faciliter la résolution de ces obstacles ;

- en dernier ressort, la réussite de toute cette synergie d'action requiert la présence des chercheurs aguerris à la tâche et très pointus¹²⁹. Pour la totale finalisation de cette synergie, il faut nécessairement une étroite collaboration¹³⁰ entre les différents chercheurs, les autorités, et les institutions responsables de conduire le destin économique, politique, social et culturel des masses. En tant que garant des intérêts de la Nation, le gouvernement œuvre pour le bien-être de la volonté générale. Par conséquent, c'est à lui que revient le devoir d'orienter et de choisir une politique véritable de développement.

B- La Nécessité de réorienter les secteurs prioritaires dans l'élaboration des politiques de planification

Lors de l'élaboration des différents plans, un constat se dégage : un privilège notoire a été concédé à l'agriculture et précisément à celle des produits d'exportation au détriment des produits vivriers et surtout de l'industrialisation. Nous pensons plutôt que l'accent devait être davantage mis sur l'industrialisation du Cameroun et sur le commerce extérieur, ce n'est pas ce qui a été fait.

Pourquoi sur l'industrialisation du Cameroun ? Il est de coutume de penser que tout véritable développement passe nécessairement par une industrialisation. Comme nous l'avons

¹²⁹W. Ndongko, *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Édition Bilingue, 1985, p.15.

¹³⁰Une telle collaboration pourrait prendre la forme d'échanges fréquents de point de vue entre les chercheurs et les décideurs sur les problèmes de développement. En outre, le succès de toute politique gouvernementale dépendra largement de la manière dont les résultats de la recherche sont utilisés par les hommes politiques pour résoudre les divers problèmes rencontrés dans le quotidien des populations.

souligné plus haut, ce problème reste et demeure une épine dorsale, un sujet à la limite tabou qui dérange aussi bien les décideurs africains en général que les occidentaux. Aux yeux des occidentaux, une Afrique industrialisée représente un énorme danger pour les débouchés européens, car l'Afrique représente un vaste marché pour ces derniers. Faire de l'Afrique une puissance industrielle revient à remettre en question ces énormes intérêts¹³¹.

Du côté des décideurs africains, le problème est délicat dans le sens où le financement de cette vaste entreprise nécessite l'apport des fonds extérieurs ou étrangers. Dans le cadre des plans financés au Cameroun, non seulement bon nombre de projets à caractère industriel n'ont pas été validés, mais aussi et surtout les quelques fonds alloués servaient à la mise en place des industries majoritairement gérées par les expatriés comme CIMENCAM¹³², ALUCAM. Dans l'ensemble, on assiste encore à l'instauration d'une industrialisation sélective comme durant la période coloniale¹³³.

C'est vrai que nous n'allons pas passer notre temps à jeter l'opprobre ou l'anathème sur les Occidentaux, car les décideurs africains et camerounais ont et doivent aussi endosser et assumer leurs propres erreurs. Dans tous ces blocages, ils ont aussi leur part de responsabilité du fait de leurs mauvais choix politiques. L'industrialisation est un vaste processus qui doit obéir au préalable à certaines conditions de base avant sa mise en exécution et si cette base est faussée, c'est l'ensemble de l'édifice qui va s'effondrer.

À la suite de ce travail, nous allons proposer la prise en compte de certains éléments de base, afin que le socle de l'édifice d'industrialisation du Cameroun en particulier et de l'Afrique en général puisse résister et œuvrer pour la réussite de cette gageure. Nous sommes conscients du fait que la décision finale revient aux décideurs. Nous pensons qu'une bonne industrialisation passe par la mise en place de véritables études de faisabilité ; une bonne programmation ; le refus "des usines clés en main" ; la recherche de vastes débouchés internes et externes.

S'agissant de la mise en place de véritables études de faisabilité, nous estimons que c'est une des conditions sine qua non à une base solide d'industrialisation au Cameroun. Pour toute entreprise ou réalisation, une véritable étude de faisabilité doit être effectuée dans le but de déterminer si, le projet est viable. Si oui, quel serait le taux de pourcentage pour sa réussite. C'est donc le même travail qui doit être réalisé dans le cadre de l'industrialisation du Cameroun.

¹³¹Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.176.

¹³² CIMENCAM a été mise en service en 1970 au Cameroun et une propriété des Français.

¹³³Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.177.

Parfois, il arrive que le gouvernement décide de créer une industrie dont la rentabilité lui paraît une évidence, ceci l'amène à se contenter d'une simple étude sommaire et bâclée. Par la suite, il ressort que la rentabilité envisagée ne soit pas de mise, mais ledit gouvernement s'engage quand même à le viabiliser. L'affaire devient de surcroît un gouffre financier dans lequel de nombreuses subventions sont déversées sans suite. Il arrive le plus souvent que l'on confie des études de faisabilités aux experts étrangers, elles sont certes bien réalisées, mais, elles ne tiennent pas compte des réalités du lieu d'implantation¹³⁴.

Le Cameroun regorge actuellement de grands experts à qui le gouvernement peut confier de telles études. Que les décideurs cessent de penser que tout ce qui est meilleur ne provient que des blancs. Un adage commun pense qu'on est mieux servi que par soi-même. L'étranger ne peut mieux déterminer ce qui est bien pour nous, au contraire, toute son action ne contribue qu'à ses intérêts et à l'élimination d'un potentiel concurrent. Nous devons être les propres artisans de notre développement. L'idée du mythe de l'homme blanc qui sait et peut tout faire étant désormais révolu.

Pour ce qui est de la bonne programmation, il faut dire qu'elle tient lieu d'une bonne géo-localisation des usines. Il est admis que la situation stratégique d'une entreprise est d'office un atout pour son développement. Pour le cas d'espèce, la bonne programmation dont il est question ici, doit donc tenir compte des voies d'accès. À titre d'illustration, on note la présence d'une bonne desserte dans l'optique de faciliter l'écoulement des biens produits. Selon Enock Kwayeb, le "manque ou l'insuffisance des infrastructures de communication constitue l'un des principaux handicaps à l'industrialisation de l'Afrique subsaharienne"¹³⁵.

Cependant, il se pose un réel problème dans le sens où, la plupart des infrastructures qui furent utilisées datait de la colonisation. Pour des raisons coloniales, ces dernières ont toutes été orientées vers le littoral ou vers les voies d'eau, dans les zones portuaires en vue de leur acheminement vers l'hexagone ou la métropole. Ce système d'aménagement doit être revu ou réaménagé. Non seulement ces infrastructures extraverties n'œuvrent pas pour le développement de véritables circuits d'échanges intérieurs, mais aussi et surtout favorisent la concentration d'industries dans une seule zone. Ce qui va à l'encontre du principe de développement équilibré prôné par les politiques de développement¹³⁶.

¹³⁴Condition climatique par exemple, car dans la plupart des cas, ces études ne sont pas menées sur le terrain, mais dans des bureaux climatisés de l'Europe.

¹³⁵Kwayeb, *Problématique de la production...*, p.177.

¹³⁶Cette concentration des principales industries dans une seule zone, rend un pays très vulnérable en cas de conflit armé, car la destruction ou l'envahissement d'une telle zone occasionnerait indubitablement la chute de l'économie de cette Nation. Tout conflit, ayant toujours à la base la recherche d'intérêts économiques.

Concernant le refus des “usines clés en main”, il faut signaler que ces industries sont issues de la vente d’usines. Cette vente s’opère par des puissantes sociétés privées, surtout des multinationales, lorsque celles-ci veulent se délocaliser. Le véritable hic avec ce type d’usine c’est qu’elles ne sont pas en bon état, elles sont défectueuses et constituent, des investissements à risque.

Au-delà de la vente d’usines de “seconde main”, les vendeurs d’entreprises réalisent souvent des projets, font eux-mêmes des études mettant en exergue des coûts exorbitants, proposent parfois le préfinancement, fournissent des équipements et matérialisent le projet. De manière globale, ces projets sont très coûteux et de qualité douteuse¹³⁷. Il est évident que ce type d’usines ne peut en aucun cas être rentable pour le bénéficiaire. Par contre, le vendeur encaisse des sommes faramineuses garanties par les banques ou par le gouvernement de son pays d’origine. Nous nous situons là dans le cadre d’une coopération bilatérale. Ce type de réalisation n’est généralement pas rentable, dans la mesure où, le plus souvent elle ne tient pas compte des réalités de son lieu d’implantation : son climat, accès facile aux matières premières, problème de voies de desserte, etc. Elle devient par conséquent un “éléphant blanc”¹³⁸ qui ne sert à rien et qui devient un gouffre dans lequel sont enfouies de nombreuses subventions et qui de surcroît appauvrit davantage le pays bénéficiaire.

Sur le plan de la recherche, de vastes débouchés internes et externes, il est d’abord important de noter que c’est un élément déterminant pour l’émergence d’une industrie. L’industrie est avant tout une production massive, il faut des débouchés pour la vente de cette production, en l’occurrence il faut nécessairement un vaste marché interne et externe. Or, l’Afrique en général ne dispose pas de vaste marché, car la colonisation a été à l’origine de la balkanisation arbitraire de notre continent. Ce fait historique reste et demeure un véritable obstacle pour l’épanouissement de nos industries. Il se crée des obstacles monétaires, douaniers et règlementaires indispensables à la circulation des produits.

Tant il est vrai qu’au lendemain des indépendances, l’on assista çà et là à la création de plusieurs regroupements en Afrique, il n’en demeure pas moins vrai que ces derniers ne l’étaient que de nom. Car, entre Africains il existe encore des barrières douanières, l’absence de véritables marchés communs comme en Europe. À ce propos, Jacques Giri soulignait que :

¹³⁷ Les projets de ce genre pouvant s’évaluer à des milliards sont le plus souvent soustraits de la procédure d’appel d’offre et donc soumis à aucune concurrence. Tout est fait en fonction des intérêts du vendeur. Les justifications économiques du projet ne sont pas fondées, le coût surenchéri, les équipements constitués le plus souvent du matériel de récupération.

¹³⁸ L’expression “d’éléphant blanc” est un concept qui a été développé dans les années 1970 en référence à des investissements faramineux et non rentables que certains dirigeants africains se sont permis de réaliser au lendemain des indépendances par pure fantaisie.

Les regroupements régionaux qui se sont esquissés au cours de ces dernières années n'ont que très partiellement aplani ces obstacles. Les marchés de la CEDEAO et de l'UDEAC¹³⁹ ne sont des marchés que sur le papier ; dans les faits, ils restent cloisonnés en marchés nationaux et le processus d'effacement des barrières entre les États semble plutôt en panne...¹⁴⁰

À l'analyse, nous prôtons une unification réelle et effective par l'abaissement des barrières au sein d'un marché commun africain. Ce marché faciliterait la mise en place d'infrastructures permettant l'accroissement des échanges entre les différents pays tout en œuvrant pour la réduction du coût desdits échanges.

Au-delà d'une planification du développement via l'industrialisation, nous pensons que la mise d'un accent particulier sur le commerce extérieur dans ce processus serait aussi un choix stratégique indéniable. Nul n'ignore la place prépondérante qu'occupe le commerce extérieur dans le processus développement d'une Nation. Sa prise en compte dans la planification est d'une nécessité absolue.

Si l'on accepte que "la planification du développement a (...) pour objectifs formels ou implicites : la croissance économique accélérée, c'est -à-dire un taux de croissance plus élevé que celui que l'on obtiendrait sans planification, et réforme de structure"¹⁴¹ ; l'on doit aussi admettre que " la croissance économique et le commerce extérieur sont intimement liés. Le commerce peut stimuler la croissance ou la freiner"¹⁴². Au regard de ces deux citations, il est aisé de percevoir le rôle déterminant que joue le commerce extérieur sur la croissance économique d'un peuple.

Comme le soulignait Lewis, le commerce extérieur est comme un couteau à double tranchant, car il peut accélérer ou freiner la croissance. C'est là que réside sa complexité. Cela reviendrait à dire que, c'est en fonction des différentes stratégies adoptées que ce commerce deviendrait, soit une source de croissance, soit un frein considérable¹⁴³ pour le développement d'un pays. C'est dans cette même lancée que l'économiste camerounais Touna Mama soulignait que :

Le commerce extérieur des pays sous-développés apparaît comme un *Janus biface*. Car, d'une part, son importance dans les économies de ces pays est considérable et l'on peut raisonnablement miser sur lui pour provoquer le démarrage, accélérer la croissance et parvenir à un développement auto-

¹³⁹L'UDEAC (Union Douanière des États de l'Afrique centrale) deviendra plus tard la CEMAC (Communauté économique et Monétaire d'Afrique centrale).

¹⁴⁰J. Giri, *L'Afrique en panne : vingt-cinq ans de "développement"*, Paris, Éd. Karthala, 1986, p.20.

¹⁴¹A. Waterston, *La planification du développement*, Paris, Dunod, 1969, p.17.

¹⁴²A. Lewis, *Development planning*, London, 1966, cité par Touna Mama, "Planification du développement et commerce extérieur de sous-développement", Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1980-1981, p.19.

¹⁴³À cet effet, un fort courant de pensée ayant prévalu dans la décennie 1950-1960, relatif aux problèmes du sous-développement attribuait un rôle très négatif aux échanges internationaux : ceux-ci seraient à l'origine d'un processus cumulatif d'appauvrissement et de stagnation dans les pays sous-développés.

entretenu. D'autre part, l'importance du commerce extérieur dans les économies sous-développées cache à peine la faiblesse de celles-ci, ainsi que leur situation de dépendance et de subordination vis-à-vis de l'extérieur¹⁴⁴.

C'est dans ce même ordre d'idées que l'économiste Kindleberger estimait aussi que l'influence du commerce extérieur sur la croissance reste largement indéterminée. Il écrivait " le commerce peut stimuler la croissance quand la demande étrangère est adéquate et quand l'offre nationale l'est aussi ; il peut empêcher la croissance, quand la demande étrangère est inadéquate et quand l'offre nationale l'est aussi"¹⁴⁵.

Au-delà de cette bivalence, l'importance du commerce extérieur n'est plus à démontrer et notre souci est primordialement de le rappeler et de proposer quelques esquisses de solutions pour en tirer la meilleure partie. S'il fallait une réaffirmation de l'importance pouvant être attachée au développement des échanges comme stimulant de la croissance, on la trouverait dans la politique du *Trade Expansion Act* du président américain Kennedy (1962) : "Nos industries seront stimulées par de nouvelles possibilités d'expansion et par une concurrence plus libre avec les industries d'autres pays ; elles seront en mesure d'accroître leurs efforts en vue du développement d'un système économique efficace et plus productif ; de tels résultats conditionneront une ère nouvelle d'expansion dynamique"¹⁴⁶.

De leur côté, les pays en voie de développement ont montré à la conférence mondiale du commerce qui s'est tenue à Genève de mars à juin 1964, qu'ils ne désiraient pas seulement la disparition des obstacles que l'évolution du commerce international dresse à leur avis, à l'encontre de leur développement, mais aussi une organisation et une orientation de ce commerce telle qu'il puisse contribuer de façon significative à la croissance de leurs économies. L'influence que les échanges internationaux exercent sur la croissance d'une économie est le plus souvent attribuée aux exportations des biens et des services¹⁴⁷. Dans nos analyses, nous allons uniquement mettre accent sur l'importance des exportations et des importations.

Le mécanisme par lequel les exportations stimulent la croissance est celui du multiplicateur du commerce international. À partir de ce mécanisme, les revenus obtenus dans le secteur des industries ou des activités exportatrices tendent à se diffuser dans l'ensemble de l'économie et à provoquer un accroissement plus que proportionnel du revenu global. La hausse

¹⁴⁴Touna Mama, "Planification du développement...", p.19.

¹⁴⁵C. P. Kindleberger, *Foreigntrade and the national economy*, pp. 210-211, cité par R. Barre " Les échanges internationaux comme dynamisme de la croissance", in : Revue économique, volume 16, N°1, 1965, pp. 108-109.

¹⁴⁶Président Kennedy cité par Barre, " Les échanges internationaux...", pp. 105-106.

¹⁴⁷Elles ne sont cependant pas le seul élément à prendre en considération. Échanges de capitaux, mouvement des hommes, migration d'idées et des connaissances jouent un rôle appréciable.

de la production favorise à son tour des investissements induits par le mécanisme de l'accélération¹⁴⁸.

L'on reconnaît le rôle joué par les exportations dans la croissance. L'expansion des exportations est non seulement un stimulant de la croissance, mais aussi une condition nécessaire à la poursuite d'une croissance rapide. Elle suscite un accroissement du taux d'investissement induit par une augmentation du taux d'épargne : celui-ci s'élève et les profits des firmes augmentent et que la propension à épargner des firmes est plus forte que celle des particuliers et parce que la croissance entraîne des plus-values fiscales qui gonflent l'épargne publique¹⁴⁹.

Le rôle des exportations dans la croissance ne doit pas être considéré comme la seule contribution des échanges internationaux à la croissance. Les importations contribuent aussi au développement économique d'une Nation et favorisent tout d'abord la création de nouveaux moyens de production. Le commerce international n'est pas seulement un échange de biens de consommation, il porte aussi sur des biens d'équipement et sur du capital circulant, matières premières et demi produits. La possibilité pour un pays d'importer des biens de capital, sous leurs diverses formes stimule les investissements destinés à transformer des matières premières et des produits intermédiaires¹⁵⁰.

Les importations de biens de consommation assurent souvent à un pays le fond des subsistances nécessaires au développement du secteur industriel. Enfin, elles peuvent exercer un effet favorable sur le développement industriel, dans la mesure où elles informent les entrepreneurs de l'existence d'une demande intérieure des produits et leur permettent d'apprécier s'ils peuvent compter sur un marché suffisamment étendu pour écouler les produits de substitution¹⁵¹ nationaux. En dehors de ces attributions assignées aux importations, celles-ci remplissent aussi d'autres fonctions. Parmi lesquelles nous pouvons citer la fonction budgétaire et la fonction de compensation de l'offre par les importations.

La fonction budgétaire renvoie à l'ensemble des taxes fiscales et douanières que procurent les importations. Dans les pays sous-développés, les importations procurent plus de taxes que les exportations. Ce sont les importations qui fournissent donc une part très significative des recettes budgétaires. Dans les pays où le revenu par tête est très bas, c'est le

¹⁴⁸Barre « Les échanges internationaux... », p. 109.

¹⁴⁹*Ibid.* p. 112.

¹⁵⁰*Ibid.*

¹⁵¹Les substituts aux produits importés sont des produits potentiellement exportables : prenant appui sur le marché intérieur, les producteurs peuvent accomplir un effort d'exportation qui contribue à son tour à la croissance de l'économie.

commerce extérieur qui remplace la production nationale. Pour les États africains et malgache associés (EAMA), la production des droits et taxes sur les échanges extérieurs par rapport aux recettes totales passe de 45,8% en 1962 à 42,7 % en 1965. Cette légère baisse est compensée par les taxes intérieures qui passent de 17,2 % à 19,6 %¹⁵².

Les recettes budgétaires issues du commerce extérieur ont donc des proportions variables selon l'importance du commerce extérieur dans le développement. Elles sont plus élevées dans les États maritimes que dans ceux où l'équipement est important. Elles sont plus faibles dans les États continentaux ou dénués de façade maritime. En ce qui concerne la fonction de compensation de l'offre, elle s'opère au moment où la demande nationale fléchit, on commence par diminuer les achats extérieurs. La mévente est transférée à l'étranger. Lorsque la production nationale baisse ou demeure stagnante, alors que la demande nationale s'accroît, on augmente les importations pour éviter la hausse des prix. La compensation de l'offre par les importations joue un rôle à court terme en supprimant les variations cycliques dans l'approvisionnement des biens de production et des biens de consommation. À long terme, l'évolution de l'offre locale détermine l'évolution des importations des biens de consommation¹⁵³.

Comme prévu par notre analyse, nous venons de faire un rappel de l'importance des échanges internationaux, avec les cas des exportations et des importations dans le développement du Cameroun. Il est dès à présent question de faire quelques suggestions dans l'optique de permettre de solutionner l'aspect néfaste¹⁵⁴ que peut revêtir le commerce extérieur pour le Cameroun et les PVD.

Cependant, avant d'émettre quelques suggestions¹⁵⁵, nous allons d'abord faire un rappel des obstacles que rencontrent le commerce extérieur des PVD et du Cameroun à l'échelle internationale. C'est donc sur cette base que nous ferons des suggestions.

Dans le domaine des échanges internationaux, un premier problème est d'examiner s'ils peuvent constituer pour tous les PVD un stimulant à la croissance ou s'ils ne sont pas dans certains cas un frein à la croissance. Leur rôle n'est-il pas très différent en fonction du stade de développement atteint par un pays ? Cette interrogation a fait l'objet de préoccupations. Il s'est

¹⁵²S. M. Michelle, " Les relations entre le commerce extérieur et le développement : cas de la zone franc", in : *revue économique*, volume 18, N°4, 1967, p. 583.

¹⁵³ Michelle, " Les relations entre le commerce extérieur ...", p. 584.

¹⁵⁴Nous avons souligné la bivalence du commerce extérieur pouvant être un facteur de développement ou un frein pour la croissance.

¹⁵⁵ Les suggestions que nous émettons ici s'appliquent à tous les PVD, parmi lesquels le Cameroun.

avéré que la structure des échanges internationaux défavorise les pays exportateurs de produits primaires qui ne bénéficient plus de marchés en expansion, sauf pour le pétrole.

Il a aussi été évoqué la question de la détérioration séculaire¹⁵⁶ des termes de l'échange des pays sous-développés sur laquelle vient s'ajouter une forte instabilité à court terme des prix des produits de base. Enfin, les échanges internationaux sont considérés comme une cause de blocage de la croissance des pays sous-développés dans le sens où, ils ont reflété la domination économique des pays industrialisés ou des grandes firmes capitalistes et comme un facteur de distorsion des structures de ces pays parce qu'ils ont favorisé la constitution d'un secteur moderne, orienté vers l'extérieur plus que vers l'intérieur¹⁵⁷.

D'aucuns pensent que la non croissance ou la croissance ralentie des PVD ne saurait être une conséquence de leurs relations économiques avec l'étranger. Elles résulteraient de leur incapacité relativement grande à absorber le stimulant qui vient de l'extérieur et à en tirer avantage pour l'ensemble de leur économie. Les débats relatifs aux effets du commerce extérieur sur la croissance des PVD permettent de comprendre comment se pose le problème de l'efficacité du dynamisme des échanges extérieurs. Celle-ci dépend des caractéristiques (structure ou éléments constitutifs) de ces échanges et de la possibilité de transmission de la croissance du "secteur extérieur" vers le "secteur domestique" de l'économie nationale¹⁵⁸.

Au niveau de la structure des échanges, Raymond Barre pense que la croissance est moins favorable pour des exportations des produits manufacturés fournis par des industries de grande dimension utilisant des processus standardisés qui implique un progrès technique relativement faible que pour des exportations de produits pour lesquels le progrès technique est rapide¹⁵⁹. Il poursuit en disant que " en un mot, le dynamisme des échanges extérieurs comme tous les dynamismes de la croissance, ne peut favoriser le développement d'une économie que si celle-ci est apte à saisir les occasions de développement qui s'offrent à elle, et si elle peut se transformer pour en tirer parti"¹⁶⁰.

À la suite de Raymond Barre, nous pensons que la réelle modification de la structure des échanges ou du commerce extérieur des PVD et du Cameroun, reposerait sur la mise en

¹⁵⁶ Sur le plan théorique, s'agissant de l'explication donnée au sujet de la détérioration des termes de l'échange, d'aucuns pensent que l'évolution de la demande ne suffit pas à elle seule à rendre compte des changements des prix. En outre, la rigidité de la demande existe davantage pour les produits agricoles que pour les matières premières industrielles et pour les minerais. Ces derniers concluent qu'il ne serait pas prudent de parler d'une inefficacité du dynamisme des échanges extérieurs et qu'on ne saurait attribuer à ces échanges des responsabilités qui trouvent leur fondement ailleurs.

¹⁵⁷Michelle, " Les relations entre le commerce extérieur..." , p. 584.

¹⁵⁸*Ibid.*

¹⁵⁹Barre, " Les échanges internationaux ..." , p. 124.

¹⁶⁰*Ibid.*

circulation des produits industriels de haute facture c'est-à-dire plus compétitif et non uniquement sur les produits agricoles de base qui visiblement sont tombés en désuétude sur le marché international. Dans cette optique, ces produits pourront rivaliser avec ceux de l'étranger, inscrits aux normes internationales. Il faut nécessairement mettre fin au dualisme¹⁶¹ né de l'économie de traite instaurée par la colonisation, par le canal de l'intégration de l'agriculture traditionnelle dans l'économie moderne. Pour que cette intégration soit possible, il faut revoir les méthodes culturales usitées, redéfinir de nouvelles politiques de valorisation des cultures vivrières et surtout de créer des débouchés à l'échelle nationale et internationale. La création de nouveaux marchés passe aussi par une mise en application factuelle de la libre circulation des biens, le décloisonnement des frontières sous régionales d'Afrique. Le continent africain en lui seul constitue déjà un immense marché¹⁶².

Toute croissance est une transformation. Elle suppose que l'économie s'adapte sur les plans technique, économique et social aux nécessités de l'évolution. Cette adaptation peut être dans une large mesure spontanée. Elle doit être un objectif majeur d'une politique de développement. Dans le domaine du commerce extérieur, cet objectif n'est atteint que si la politique économique encourage des conversions¹⁶³ au lieu d'édifier des protections. Les avantages qu'une économie retire de ses échanges extérieurs pour son développement ne doivent pas faire négliger les dangers d'ordre conjoncturel et structurel, qui peuvent résulter d'une trop grande dépendance à l'égard de l'étranger, qu'il s'agisse des marchés d'exportations ou des sources d'approvisionnement et des investissements étrangers. Une politique de diversification et de répartition des risques peut avoir dans ce cas de meilleurs effets que de mesures de protection et ne saurait les exclure complètement¹⁶⁴.

Aucun de ces pays ne saurait se borner à attendre uniquement des changements venant de l'extérieur dans l'optique d'améliorer sa situation. Il est certes souhaitable que la réglementation limitant l'accroissement de leurs échanges soit éliminée surtout quand elles protègent des économies puissantes, qui ne supportent aucun handicap dans le domaine de la

¹⁶¹En effet, le blocage du développement agricole de l'Afrique réside dans le dualisme né de l'économie de traite instaurée par la colonisation : la production vivrière tournée vers l'intérieur, mais dont la valeur marchande a été négligée et qui par conséquent ne progresse pas ; la culture des plantes industrielles tournée vers l'extérieur, mais dont le marché se révèle chaque jour plus instable et plus incertain.

¹⁶²Barre, " Les échanges internationaux ...", p. 124.

¹⁶³ La notion de conversion ne vaut pas seulement pour des secteurs en difficulté, elle a aussi un impact général dans le sens où, la croissance est une adaptation continue des agents économiques à la nouveauté. Certes, la conversion implique des coûts économiques, sociaux et humains qui doivent, le cas échéant, être atténués par des mesures de protection, mais il faut que celles-ci soient temporaires. Elles doivent s'inscrire dans une politique d'innovation et de productivité.

¹⁶⁴ Michelle, " Les relations entre le commerce extérieur...", p. 584.

spécialisation internationale. Une organisation des marchés internationaux des produits de base et une stabilisation des recettes des pays exportateurs de ces produits s'avèrent aussi très nécessaire. On doit enfin envisager sérieusement que les pays développés consentent aux PVD des préférences, adaptées à la situation particulière de chacun d'eux, pour les produits manufacturés courants que ces derniers commencent à exporter.

À l'égard des PVD, l'efficacité du dynamisme des échanges extérieurs dépend d'une stratégie globale des pays spécialisés dans les exportations des produits de base de diversifier leurs productions et leurs exportations, une politique monétaire propre à atténuer les crises temporaires de leur balance des paiements, une politique financière destinée à faciliter leurs investissements de développement. Cette stratégie se révélerait inefficace si les PVD ne réalisaient pas un effort intérieur soutenu, ne s'efforçaient pas d'organiser leurs économies, ne préféreraient point les actions utiles aux actions spectaculaires, mais inadaptées à leurs possibilités, n'éliminaient point enfin les obstacles auxquels se heurtent les forces internes de développement.

Dans un monde où la croissance économique se lie aux échanges internationaux, c'est en fin de compte dans son aptitude à se transformer, stimulée par une politique systématique d'innovation et de conversion qu'un pays trouvera ses chances les plus sûres de progrès¹⁶⁵. Étant donné que l'autarcie politique ou économique demeure impossible, il revient donc aux dirigeants africains et camerounais de mieux octroyer le choix de leurs partenaires, afin que de véritables politiques de développement soient élaborées.

C- Une nouvelle stratégie internationale du développement comme condition de succès de la planification au Cameroun

Dans l'élaboration des différents plans camerounais, il ressort que l'aide internationale a joué un rôle très déterminant. Elle fut octroyée aussi bien dans le cadre des relations bilatérales que multilatérales. Seulement, la nature de cette aide laisse à désirer et reste à notre sens truffée d'imperfections ou défaillances : elle est très liée et orientée vers les intérêts des donateurs. C'est donc sur la base de ces deux éléments que nous allons bâtir notre analyse et proposer à notre sens le modèle par excellence de coopération ou d'aide que le Cameroun devrait accepter.

La notion d'aide liée est assujettie aux pays capitalistes qui ne sont guidés que par la recherche d'intérêts. Nous nous sommes largement attardés sur cette notion de l'aide liée. Nous

¹⁶⁵ Barre, " Les échanges internationaux...", p. 126.

pouvons juste dire que c'est une clause de réciprocité ou une condition¹⁶⁶ que les nations “donatrices” (d'aide) exigent en contre partie de leur apport dans le financement d'un projet ou un programme. Une aide peut être totalement ou partiellement liée.

Lorsque nous disons que les aides sont très orientées, nous faisons allusion au fait que de manière stratégique, les aides que les bailleurs de fonds s'engagent à financer servent d'abord leurs propres intérêts. En plus, les projets financés sont orientés dans des secteurs bien spécifiques comme l'éducation, la santé, les infrastructures et non dans le sens du développement industriel. Certes, certains projets sont peut être financés, mais non seulement ils appartiennent à leurs compatriotes, mais aussi il ne s'agit pas des industries de pointe. On assiste toujours là à une industrialisation sélective.

Dans l'ensemble, ce type d'aide n'œuvre pas pour le développement voulu par les bénéficiaires. Finalement, le pays récepteur de l'aide ressort “perdant” parce que les projets qu'il voudrait voir financés ne le sont pas et surtout il doit s'acquitter d'une énorme dette truffée d'intérêts. Cette situation renforce la dépendance des PVD à l'égard de ces “prêteurs”. Or, le Cameroun a besoin d'aides véritables dénuées de condition autre que celle du remboursement. C'est ainsi que ce dernier gagnerait à renforcer ces liens de collaboration avec les pays socialistes qui à notre sens, ont une politique d'aide bien meilleure que celle des capitalistes¹⁶⁷.

Le Cameroun a intérêt à étendre, voire développer ses relations avec les pays socialistes et surtout avec la Russie. Ces pays développent leur commerce avec les PVD en général, ils les aident aussi à promouvoir leurs industries nationales, l'agriculture, leurs transports et moyens de communication. Cette aide se matérialise par la formation des spécialistes et des ouvriers qualifiés dans le sens de leurs intérêts nationaux et d'une restructuration équilibrée des diverses branches de leur économie. Cette aide contribue à consolider les fondements d'une indépendance économique véritable des pays bénéficiaires¹⁶⁸.

Les crédits consentis par les pays socialistes aux PVD ne sont assortis généralement d'aucune clause de réciprocité, d'aucune contrepartie politique ou économique susceptible d'empiéter sur la souveraineté des pays bénéficiaires ou de heurter leur dignité nationale¹⁶⁹. Les crédits socialistes¹⁷⁰ sont amortis par la livraison aux pays socialistes de produits de

¹⁶⁶ Comme condition par exemple, le pays donateur peut exiger au pays bénéficiaire de s'approprier d'une partie ou de la totalité du matériel ou de la main d'œuvre en provenance de son pays.

¹⁶⁷D. Kom, *Le Cameroun : essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 251.

¹⁶⁸Kom, *Le Cameroun...*, p. 251.

¹⁶⁹*Ibid.* p. 251.

¹⁷⁰ Quelque fois les crédits socialistes sont remboursés en monnaie locale, ce qui sert toujours à couvrir des achats des produits locaux.

l'exportation traditionnelle des PVD, ainsi que depuis quelque temps, d'articles de leur industrie de transformation.

En ce qui concerne l'assistance technique et économique que les socialistes concèdent aux PVD, elle œuvre avant tout pour la construction et l'extension du secteur d'État dans leurs économies nationales. En outre, elle contribue à l'industrialisation de ces pays et à la consolidation des positions de leur économie nationale dans la lutte contre le monopole impérialiste. Selon David Kom, « près de 70 % des crédits de l'union soviétique aux jeunes pays non encore industrialisés sont affectés au développement industriel et plus de la moitié des ressources consenties est utilisée à la mise sur pied des entreprises de l'industrie lourde »¹⁷¹.

Au regard de tous ces avantages qu'offrent les pays socialistes, le Cameroun gagnerait à renforcer ses liens d'amitié et de collaboration avec ces pays socialistes. Dans la mesure où non seulement leur politique d'aide s'inscrit en droite ligne avec les intérêts des pays bénéficiaires, mais aussi et surtout œuvre pour un développement véritable.

Au terme de ce chapitre, il apparaît que la planification africaine¹⁷² et camerounaise n'a pas été un total échec comme veulent si bien l'exprimer des auteurs pessimistes. Certains obstacles d'ordre général ont été relevés et en fonction des différentes sphères géographiques de l'Afrique, ont d'une manière ou d'une autre entaché la réussite totale de cette planification.

Dans le cadre du Cameroun, quelques entraves principales ont aussi été mises en exergue. Dans l'ensemble, il découle que la planification camerounaise dans certains domaines comme dans l'agriculture n'a fait que pérenniser les vicissitudes de la colonisation. Dans la mesure où, elle a renforcé la pratique des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières. En plus, elle a presque ignoré le développement industriel qui, à notre sens devait être l'un des secteurs phares de cette planification. Des suggestions ont été faites pour une prise en compte future de ces différents aspects.

Du côté des ports, des défaillances ont été décelées. Ces dernières étaient inhérentes aux ports ou d'ordre interne, bien que sur le plan infrastructurel, la planification a quelque peu favorisé l'un des ports (Douala) au détriment de l'autre (Kribi). Dans l'optique de palier à ces différents problèmes, des projets furent implémentés.

¹⁷¹Kom, *Le Cameroun...*, p. 253.

¹⁷²Il est nécessaire de souligner que nous avons exposé les causes de l'échec partiel de la planification de l'Afrique en général, car l'ensemble du continent africain a été confronté à ces manquements. Et toute étude scientifique, réalisée par des africains, devrait quelque peu faire des projections à l'échelle continentale. Ceci dans le sens où, nos écrits, au-delà des particularismes, devraient aussi apporter des solutions concrètes pour l'ensemble du continent noir qui est toujours en quête de son développement ; car, « quand je parle de moi, je parle de vous », disait Victor Hugo.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de ce travail où il était question de présenter et d'apprécier la politique de planification et de développement du secteur portuaire au Cameroun avec le cas des ports de Douala et de Kribi, il en ressort qu'il visait à mettre en exergue le rôle prépondérant joué par la planification dans le développement du secteur portuaire au Cameroun. Alors, il s'agissait de démontrer dans quelle mesure la planification a été un atout majeur pour le développement du Cameroun et du secteur portuaire de manière spécifique. De là, nul n'ignore l'importance ou la place qu'occupent les ports dans l'économie d'un pays et du Cameroun. C'est donc pour ce faire que le développement de ce secteur était une nécessité conformément aux objectifs définis par les différents plans.

À première vue, les prédispositions naturelles ont été l'un des facteurs essentiels de création des ports de Douala et de Kribi. Autrement dit, bien avant la colonisation, ces différents sites étaient déjà des zones d'attractions commerciales que les administrations allemandes et françaises n'ont faites qu'exploiter. Pour ce qui est du port de Kribi, plusieurs motivations ont œuvré pour sa mise en place, elles sont d'ordre géographique, naturel et économique.

Au plan géographique, un port existe en raison de son utilité pour la navigation et à cause des richesses de l'arrière-pays. Cela signifie en d'autres termes que le choix de l'emplacement devrait obéir à une stratégie. Il doit être à proximité des courants d'échange. La situation géographique de Kribi fait d'elle une zone de convergence, un carrefour où se rencontrent diverses voies de communication. Elle constituait un atout pouvant favoriser la mise en place d'un courant intense d'échanges. Le choix du site d'un port est aussi fonction de l'activité économique qui prévaut dans la localité attenante.

Au plan économique, au vu de sa situation géostratégique, la localité de Kribi présentait un avantage considérable, celui d'être le siège d'une intense activité commerciale. Pourvue d'une façade maritime, Kribi recevait avant le protectorat allemand de nombreux navires étrangers qui y accostaient dans l'optique d'effectuer les transactions avec les populations riveraines.

Au fil du temps, de nombreuses compagnies commerciales s'y sont installées, dans le but de rendre plus aisée les opérations commerciales. La nécessité de créer un port se fit pressante. En plus, Kribi offre à l'embouchure de la Kienké un abri naturel excellent qui, du point de vue de la facilitation des activités portuaires, est favorable. À partir de là, les bateaux peuvent débarquer les marchandises et en retour embarquer les produits locaux d'exportation. Ce qui donne toute garantie au commerce.

Au plan naturel, le climat favorable et la présence d'un fleuve d'embouchure expliquent la présence d'un port à Kribi. La présence d'un port à proximité devrait permettre aux

concessionnaires européens d'évacuer plus facilement leurs produits vers l'extérieur. Ce climat marqué par une abondance de pluies va favoriser la régularité du débit des multiples cours d'eau qui parcourent la localité et notamment celui d'un autre facteur ayant joué un rôle important dans l'implantation du port : le fleuve Kienké.

Cependant, durant le protectorat allemand et le mandat français, ces ports ne vont pas connaître un développement infrastructurel notable. La vérité réside au niveau du fait que, le colonialisme à travers le pacte colonial, n'avait pas pour objectif de développer les colonies ; d'où l'absence d'une véritable politique de planification. Cette politique que nous avons qualifiée d'officiuse, l'était dans le sens où elle s'est opérée sans une réelle volonté de programmation venant de la part des différentes administrations coloniales. Elle s'est faite comme un mal nécessaire, surtout qu'il fallait absolument améliorer la qualité de l'état primitif des ports de Douala et de Kribi, afin d'accroître l'évacuation des matières premières et l'entrée des produits manufacturés. Par conséquent, il n'a pas existé une programmation allant dans ce sens. Cette situation se justifiait par l'état d'esprit des autorités coloniales : l'"engagement minimum" prôné par l'Allemagne et de l'incertitude des lendemains du côté de la France. Ce n'est qu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale que les lignes vont bouger, car la France décida de récompenser le soutien de ses colonies à l'issue de la seconde Guerre Mondiale.

De 1947 à 1987, le Cameroun a connu deux formes distinctes de planification. La première qui s'étendit de 1947 à 1960 est une planification coloniale dont la philosophie était la mise en application effective du pacte colonial. Le premier acte de reconnaissance de la France à l'égard des colonies fut la création le 30 avril 1946 du Fonds d'Investissement pour le Développement économique et social (FIDES). Il avait pour mission primordiale d'implémenter la modernisation des territoires français, à l'image de celle de la métropole.

Le FIDES est une structure que l'administration coloniale française avait mise en place à partir de 1946, dans l'optique d'accompagner, voire de coordonner le développement économique et social de ses colonies. Toute son action fut orientée et implémentée au travers de la philosophie coloniale française. Par conséquent, c'est cette structure qui était en charge de l'élaboration des plans quadriennaux appliqués par la France au Cameroun à partir de 1947.

Les plans FIDES n'étaient pas des plans d'ensemble, c'est-à-dire qu'ils ne visaient pas le développement global des colonies et du Cameroun. C'était des plans partiels, précisément des plans sectoriels qui ne visaient que les secteurs infrastructurel et agricole. Au travers de cette action, il est aisé de comprendre que la France est restée conforme aux idéaux du pacte colonial. C'est cette philosophie qui a toujours été à la base de toutes les actions menées par

cette dernière en Afrique. Les visées économiques ayant été à l'origine de la colonisation, elles furent également au centre de la philosophie coloniale.

Le système économique de la colonie était le prolongement de celui de la métropole. Les économies africaines furent au départ intégrées dans celles de leurs puissances colonisatrices respectives et par la suite vont appartenir à un système capitaliste plus large. Autrement dit, entre la métropole et les colonies les rapports étaient régis en fonction du pacte colonial : en tant que réservoirs des matières premières, les colonies devaient aussi servir de déversoirs des produits manufacturés. Le développement des territoires n'était pensé qu'en fonction de l'intérêt que ces derniers pouvaient produire pour la France.

C'est donc dans ce contexte que les plans FIDES ont été élaborés. L'ultime objectif, voire la finalité de tous ces plans, était de valoriser et de promouvoir la suprématie économique de la France, car cette philosophie ne prévoyait pas le développement de l'Afrique et du Cameroun. À cet effet, plusieurs raisons peuvent permettre non pas de justifier cette action, mais plutôt de la comprendre. L'effort de transformation consenti au travers des plans aurait dû être à la base d'un véritable développement économique et social, mais cela n'a pas été le cas et ne pouvait en être autrement pour diverses raisons.

Premièrement, il n'était pas question pour les colonisateurs de créer en Afrique des économies qui devaient concurrencer celle de la France. Les colonies devaient être de vastes marchés dans lesquels était affecté tout le surplus de l'immense production européenne. Il fallait intégrer au sein des masses africaines une nouvelle culture : celle de la consommation des produits manufacturés. Comme le disait dans les années 1920 le ministre français des colonies. Il est évident de comprendre que développer de vastes marchés au sein des colonies allait nécessairement créer un manque à gagner et concurrencer la France. En outre, cela devait aller à l'encontre des propos du ministre des colonies.

Deuxièmement, du fait de l'absence de véritables voies de communication et d'organisation des circuits commerciaux internes, l'économie africaine est restée une économie de traite, une économie extravertie. Il en est de même de l'industrialisation qui est demeurée très sélective, car il fallait acheminer l'essentiel des matières premières à l'état brut vers la Métropole pour le ravitaillement des industries européennes.

Troisièmement, les importants capitaux consentis dans la réalisation des grands travaux (aménagement des ports, construction des voies ferrées, routes et pistes, etc.) ne se firent pas en faveur des colonies. Ils visaient à favoriser la communication ou les échanges entre diverses régions, dans l'optique de faciliter l'évacuation des matières premières vers les ports, en vue de leur exportation.

Au regard de ce qui précède, il est évident de percevoir que cette politique de planification et le colonialisme, au lieu de faire la promotion du développement, comme il était prévu a surtout engendré la dépendance et le déséquilibre entre les différentes composantes de la société africaine. Dans ses multiples entreprises, l'administration coloniale française n'avait pas pour objectif final de développer le Cameroun. Les réalisations qui ont été faites çà et là ne l'étaient que dans l'optique de mener à bien l'exploitation coloniale. Ce fut un mal nécessaire. Rester aussi sur cette note négative serait obstrué un pan réaliste de l'histoire. Cette planification fut une source d'inspiration et un leitmotiv indispensable pour les Camerounais soucieux de leur auto développement au lendemain de leur indépendance, en œuvrant dans la continuité des plans avec une philosophie différente de celle de leurs prédécesseurs.

Par contre, la planification qui débuta à partir de 1960 avait une philosophie bien plus salubre pour toute la Nation camerounaise. À la base de celle-ci, quatre principes ou valeurs ont été édicté(e)s dans l'optique d'une prise de conscience collective. Cette planification visait non seulement un développement d'ensemble (toutes les régions), mais aussi la matérialisation d'une volonté commune de vivre-ensemble, par une participation commune au développement du nouvel État. Le développement était avant tout une affaire de tous et de chacun.

La planification camerounaise dont il est question ici s'inscrit dans un contexte très différent de celui des plans FIDES, étant donné qu'elle est l'expression d'une souveraineté acquise et découle du désir d'affirmation d'un peuple longtemps opprimé. En réalité, la notion de planification au de-là de ce qu'elle est en pratique, revêt en théorie ici tout un symbole. Le plan est avant tout une façon d'exprimer une conscience collective du développement, voire de symboliser une volonté nationale de croissance. L'État étant ici le seul garant de ce programme. Cette politique s'étendait dans tous les secteurs de la vie nationale dans l'optique de créer les conditions véritables d'un développement global du Cameroun.

Dans ce cas, le plan est la matérialisation de la volonté générale de tout un peuple conscient de son retard et en proie en la quête de son développement. Dans le souci de faire du plan une œuvre purement nationale, les pouvoirs publics ont suscité au sein de la population un sentiment de solidarité et de participation. C'est à partir de cette volonté que s'exprime le caractère fondamentalement empirique de la planification camerounaise. Au-delà de son esprit, elle a aussi des fonctions. Parler de la fonction d'un plan revient à mettre en exergue son rôle et ce dernier s'apprécie à trois niveaux.

Selon le gouvernement camerounais, au plan économique, la planification est l'élément phare qui permet de faire un diagnostic complet et froid sur la situation économique du pays. C'est au moment de son élaboration qu'une analyse sérieuse permettant de faire le bilan des

réalisations antérieures s'opèrent, facilitant ainsi la mise en exergue des faits saillants, ainsi que des goulots d'étranglement hostiles à la croissance. Le plan constitue aussi un référent indispensable pour la recherche des financements extérieurs, dans le sens où son élaboration permet d'entrevoir facilement les différents projets, ainsi que les démarches y afférentes pour leurs éventuelles réalisations.

Au plan politique, le plan se présente aux yeux des populations comme une façon pour le gouvernement d'exprimer son effort. Dans cette optique, il est utilisé comme un récapitulatif des bienveillantes actions et intentions de ce dernier à leur égard. Il existe parfois des écarts entre la théorie et la pratique, entre ce qui est prévu et leur matérialisation sur le terrain. Pour les responsables des collectivités locales, le plan est une réelle aubaine pour solliciter auprès des pouvoirs publics d'une part des fonds pour faciliter le développement régional tel que prévu; d'autre part, un meilleur encadrement mené par des hommes expérimentés.

De 1960 à 1987, six autres plans furent élaborés par le jeune État camerounais. Cette planification était à la fois indicative et aussi active et démocratique, car le développement devait non seulement être participatif, mais aussi un devoir individuel de chaque citoyen. Ce fut une véritable planification du développement dans le sens où, elle était à la fois régionale et nationale. Les objectifs qui étaient à la fois sectoriels et régionaux prenaient en compte tous les secteurs d'activité. Un point d'honneur fut mis sur le développement rural, infrastructurel et industriel (4^e plan). Les principales sources de financement sont restées similaires à celles de la période coloniale. Du fait de la mise en application du principe du développement autocentré, l'on observa une réduction de l'endettement et une plus grande participation dans le financement local. Il n'y a aucune dignité à tout recevoir de l'autre, car le développement autocentré signifie avant tout développement du peuple par le peuple.

Les plans dans leur ensemble ont œuvré pour le développement du Cameroun. Malgré les différentes natures et motivations de leurs initiateurs, ces planifications ont d'une manière ou d'une autre contribué à la modernisation des ports de Douala et de Kribi et du Cameroun. Certes, des bémols peuvent être formulés à l'égard des plans FIDES et de l'aide étrangère. S'agissant des plans FIDES, leur élaboration s'est faite dans un contexte de domination, motivée par l'exploitation des colonies, au profit de la Métropole. Les projections faites ne l'étaient que dans le sens véritable d'assouvir les intérêts de l'administration coloniale. Le développement était non seulement partiel, mais aussi n'était orienté que vers les secteurs infrastructurel et agricole.

Au sujet des plans FIDES, les points de vue divergent : d'aucuns pensent que leur contribution a été significative et pour d'autres pas. Que ce soit dans l'un des camps ou dans

l'autre, les plans FIDES restent un fait marquant de l'histoire qu'aucune subjectivité ou ressentiment ne peut effacer. Feindre d'ignorer leurs réalisations serait occulté un pan important de l'histoire, que l'historien se doit de restituer avec objectivité. À tort ou à raison les plans FIDES ont participé à la modernisation et à l'amélioration des territoires africains en général et du Cameroun en particulier.

L'aide étrangère quant à elle, à notre sens, n'a véritablement pas participé à la totale réussite des plans. Cette affirmation trouve son fondement dans le fait qu'elle était très conditionnée ou liée et n'avait réellement servi qu'à renfoncer la domination étrangère et l'endettement du Cameroun. Si nous partons sur la base du proverbe selon lequel c'est celui qui paie les musiciens qui choisit la musique, cela nous permet déjà d'avoir une certaine orientation sur la question du financement public extérieur et son impact sur le développement.

Autrement dit, c'est celui qui finance qui donne une orientation aux fonds à investir, cela suggère déjà primordialement que c'est lui qui décide de comment et où (secteurs) sont affectés les capitaux en fonction de ses intérêts. Cela voudrait dire que, les aspirations de ces bailleurs de fonds ne vont nécessairement pas aller dans le sens voulu par ceux qui sollicitent le soutien financier et, par conséquent, ne solutionne finalement pas le problème du sous-développement.

Malgré ces différentes politiques et leurs orientations, plusieurs projets présentés par le Cameroun allant dans le sens des objectifs affirmés par certains donateurs ne reçurent pas d'échos favorables. Ce fut le cas du projet de modernisation de l'hôpital central de Yaoundé qui fut présenté à trois commissions conjointes : Cameroun-Italie, Cameroun-Grande Bretagne et Cameroun-Belgique. Aucun de ces trois pays ne voulut financer le projet. Pourtant, l'accès aux soins de santé représente à notre sens, l'un des besoins fondamentaux et essentiels pour les populations d'un pays. En outre, ce projet entrait dans les objectifs déclarés de ces pays de l'OCDE. La seule conclusion que l'on pourrait avoir c'est que ce projet n'était pas bénéfique pour l'économie de ces potentiels donateurs.

Au regard de cet exemple et bien d'autres, il est clair que toutes les politiques étrangères en matière de financement sont bien orientées, ficelées et servent doublement les intérêts des donateurs. Ces intérêts sont doubles dans le sens où non seulement le financement est un prêt cela suppose qu'il se fait sur la base de taux d'intérêts, qui dans la plupart des cas sont élevés, mais le projet financé en lui-même est nécessairement rentable à l'égard du bailleur de fonds qui n'entend pas investir pour rien.

En outre, tous ces financements extérieurs sont toujours liés, c'est-à-dire qu'ils s'accompagnent des clauses de réciprocité. L'aide peut être totalement ou partiellement liée.

Alors, le pays donateur impose en retour au pays bénéficiaire de se procurer partiellement ou totalement des produits chez lui, indispensables à la réalisation du projet ou du programme. Au vu de tout ce qui précède, il ressort plusieurs constats :

Premièrement, la politique d'aide au Cameroun ne tient pas compte du véritable problème qu'est l'industrialisation. C'est une question qui à tort ou à raison reste ignorée, malgré les différents projets soumis à cet égard. Or, l'industrialisation reste et demeure l'une des étapes fondamentales pouvant permettre aux PMA en général et au Cameroun en particulier de connaître un véritable décollage.

Deuxièmement, dans cette politique dite impérialiste, l'agriculture y tient une place importante, elle absorbe près de 12,9 % de l'ensemble de cette aide au Cameroun. Les fonds alloués sont destinés à la satisfaction des besoins en matière d'équipement technique, la diversification de la production, la lutte contre les parasites dans les champs, le développement des branches capables de ravitailler la Nation en produits alimentaires. Toutes ces aides n'impactent pas réellement sur le niveau de vie des cultivateurs, mais elles ont plutôt tendance à accroître le secteur capitaliste dans l'agriculture. La preuve en est que ce sont les produits industriels destinés à l'exportation qui sont encouragés au détriment des cultures vivrières. Par conséquent, sur le marché mondial il y a une forme de récupération dans la mesure où ce sont ces mêmes bailleurs de fonds qui font la pluie et le beau temps par des prix qu'ils fixent eux-mêmes à l'international. Le commerce extérieur devient déficitaire et cette détérioration accentue notre pauvreté par ricochet le sous-développement.

Troisièmement, cette politique met un point d'honneur sur le développement infrastructurel. L'aide étrangère dans sa globalité est estimée à près de 62,6 %. Elle représente près de 92,1% de l'aide américaine, 67,6% de celle des pays de l'UE (CEE à cette époque) et 39% de l'aide directe française. Ces données sont réelles au vu des analyses faites au sujet du financement des différents plans. Ce secteur (infrastructurel) y tient une place de prédilection au côté de l'agriculture.

À l'analyse, il est aisé de comprendre pourquoi on accorde autant d'intérêt pour ce secteur. La raison en est simplement que le développement infrastructurel est et reste une condition sine qua non pour le développement des activités des compagnies étrangères qui se déploient à travers le pays. L'aménagement des réseaux routier et ferré est au service des sociétés étrangères qui exploitent abusivement les mines et pour d'autres entreprises qui transportent leurs produits du lieu de production vers les ports du pays où s'opère leur évacuation vers l'étranger.

Quatrièmement, l'aide que les étrangers offrent au Cameroun constitue pour eux un moyen de faire pression sur le gouvernement camerounais, de lui soutirer des concessions et certains droits sur différentes questions. Par exemple l'aide des pays de la CEE par l'intermédiaire du Fonds Européen pour le Développement (FED) est conditionnée par les accords d'association de la République du Cameroun dans la CEE. Ces accords prévoyaient la réduction réciproque des tarifs douaniers. Or, ces accords que nous pouvons qualifier de dupes étaient plus avantageux pour le groupe des Six de la CEE que pour les autres pays membres (de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifiques) associés, en général, et pour le Cameroun, en particulier.

Au terme de notre évaluation critique sur l'aide, il en découle une conclusion qui repose sur deux constats. D'abord, malgré les résultats enregistrés de part et d'autre, les aides dans tous leurs sens ne peuvent fondamentalement contribuer à aucun changement du rôle de fournisseurs de matières premières agricoles par exemple dévolu à l'économie camerounaise. Dans sa globalité, nous pensons que cette aide ne peut pas participer au développement du Cameroun, car elle reste très liée et ses orientations ne cadrent pas avec les aspirations des bénéficiaires.

En outre, les taux d'intérêts sont élevés, ce qui alourdit considérablement l'endettement qui devient une charge pour les populations qui, non seulement ne jouissent pas de ces retombées, mais aussi doivent se contenter de payer le lourd tribut qu'implique leur remboursement. Cet aspect de chose impacte par conséquent sur leur niveau et mode de vie. Or, c'est l'homme qui est la finalité de tout développement et les fruits de tous les investissements doivent se matérialiser sur l'amélioration de son vécu quotidien, sinon l'objectif n'est nullement atteint.

Ensuite, l'aide étrangère ne peut réellement favoriser l'indépendance et la croissance économique du Cameroun sur une base saine ; elle réduit plutôt le gouvernement à affecter d'énormes fonds à des dépenses improductives pour lui, mais très productives pour ces investisseurs qui n'orientent leurs investissements que dans des secteurs qui leur sont rentables. Par conséquent, la musique qu'ils jouent est en totale déphasage avec celle souhaitée par les musiciens ou les invités.

Il est indispensable de souligner que l'importance des ports n'est plus à démontrer. Leurs retombées aussi bien sur le plan local, national et même international reste une réalité indéniable. En tant que porte d'entrée et de sortie, la contribution économique des ports est très accentuée comparée aux autres domaines. Ainsi, la mise en place d'un port découle prioritaire du désir (pour ses initiateurs/ gouvernement) d'assouvir ou de pallier aux défaillances d'ordre

économique. En sa qualité de pôle de croissance et d'émergence, ses actions se répercutent sur le plan social et même politique devenant ainsi un véritable catalyseur de développement pour la Nation parce que là où s'implante un port, le développement suit inéluctablement.

Il apparaît que la planification camerounaise en particulier n'a pas été un total échec comme veulent si bien l'exprimer des auteurs pessimistes. Dans le cadre du Cameroun, quelques entraves principales ont aussi été mises en exergue. Il s'agissait notamment de l'absence de prise en compte des données de la recherche en sciences sociales dans l'élaboration de la politique de développement, le développement des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières, le délaissement du secteur industriel et le problème de l'assistance technique au Cameroun.

S'agissant de l'assistance technique, il faut mentionner que l'ère de l'aide au développement, débuta après 1946. Cette initiative ne s'est pas faite de manière fortuite, elle émanait d'une très grande stratégie orchestrée par la France dans l'optique d'assurer ses arrières et l'après indépendance. C'était un phénomène prévu à l'avance. Pour ce faire, la France signa entre le 22 juin 1960 et le 19 juin 1961 des accords de coopération avec les douze États africains et malgache (EAMA). Ces accords avaient été précédés par des conventions particulières portant transfert des compétences de la communauté aux nouveaux États.

La France grâce à ces multiples conventions et accords passés avec ses anciennes colonies s'ingère comme une pieuvre aux 1000 tentacules dans tous les secteurs de la vie de ces territoires. Cette ingérence fut accentuée dans la coopération technique, car toutes ces conventions signées par la France prévoyaient contribuer dans la formation des techniciens africains via ses experts et surtout visaient à laisser à des mains françaises la définition des programmes de développement de ces pays. Tant il est vrai que le Cameroun en 1960 manquait véritablement de planificateurs, il n'en demeure pas moins vrai que, le recours à ces experts étrangers était une nécessité pour un début. Au-delà de tout, le véritable problème de cette forme de coopération résidait précisément au niveau du savoir-faire de ces experts et de leur traitement salarial très exorbitant.

Pour ce qui est du savoir-faire, dans notre contexte nous voulons faire référence ici au degré de qualification et de rentabilité de ces différents experts. De prime à bord, il faut préciser que l'envoi des premiers assistants techniques ou experts européens remontait tout juste après la signature des accords de coopération avec la France surtout, donc sensiblement entre 1961 et 1962. À cette époque, il était compréhensible que le Cameroun n'ait pas encore atteint un niveau de formation professionnelle adéquat permettant aux nationaux d'élaborer de véritables plans de développement.

C'est ce qui justifie le fait que le tout premier plan (1961-1965) de développement du Cameroun post indépendant, fut l'apanage exclusif de deux sociétés françaises installées à Paris, à savoir la Société générale d'Étude et de Planification (SOGEP) et la Société d'étude et de Développement économique et social (SEDES). La première s'occupa de la planification générale, tandis que la seconde se chargea des études sur la possibilité d'une industrialisation du Cameroun. Finalement, ce plan s'avéra un échec dans l'ensemble.

Au sujet du niveau de vie de ces experts, il est à l'origine de notre dénonciation. Leur style de vie est non seulement très coûteux pour les pays d'accueil, mais aussi il est la source de nombreuses frustrations de la part des cadres nationaux. Il est curieux de constater qu'à des niveaux de culture et de formation égaux, les assistants techniques et les cadres nationaux travaillaient dans des conditions matériellement différentes et de niveaux de rémunération différents. Ceci en faveur de l'expatrié qui s'empressait de rapatrier ses fonds.

À chaque contrat passé entre le Cameroun et un bailleur de fonds, ce dernier exige voire conditionne ou impose que le projet financé soit coordonné en collaboration avec les experts de son pays. Dans les clauses, il est généralement conclut que l'expert sera payé dans les frais du financement alloué. Cependant, le traitement salarial étant exorbitant, le paiement des experts absorbe une grande partie des fonds alloués. De manière stratégique, une bonne partie du financement concédé repart chez le donateur, car ces fonds sont le plus souvent rapatriés. Finalement, le bénéficiaire se trouve confronté à deux problèmes : la dette contractée devant être remboursée avec des taux d'intérêt élevés et un projet qui parfois n'est pas réalisé dans les normes.

En prenant l'exemple du premier plan camerounais qui fut un échec, le grand perdant était l'État camerounais qui s'est retrouvé avec une énorme dette extérieure à rembourser et les objectifs du plan non atteints. Pour rappel, le financement alloué à ce plan s'élevait à plus de 53 milliards de FCFA. Bien que la répartition des fonds ne soit pas spécifiée, il est clair que l'intégralité de cet argent ne pouvait provenir exclusivement du budget national. L'État camerounais contracta un prêt qu'il remboursa alors que les objectifs du plan n'avaient pas été atteints. En revanche les experts français se sont enrichis avec cet argent qui pouvait être orienté à financer d'autres projets plus rentables pour le Cameroun. Ayant présenté les différentes entraves qui furent à la base de la défaillance de la planification camerounaise, il est dès à présent question de mettre en exergue les problèmes internes aux ports et qui d'une manière ou d'une autre influencèrent la réussite totale de la planification camerounaise.

Dans l'ensemble, il en découle que la planification camerounaise dans certains domaines comme dans l'agriculture n'a fait que pérenniser les vicissitudes de la colonisation.

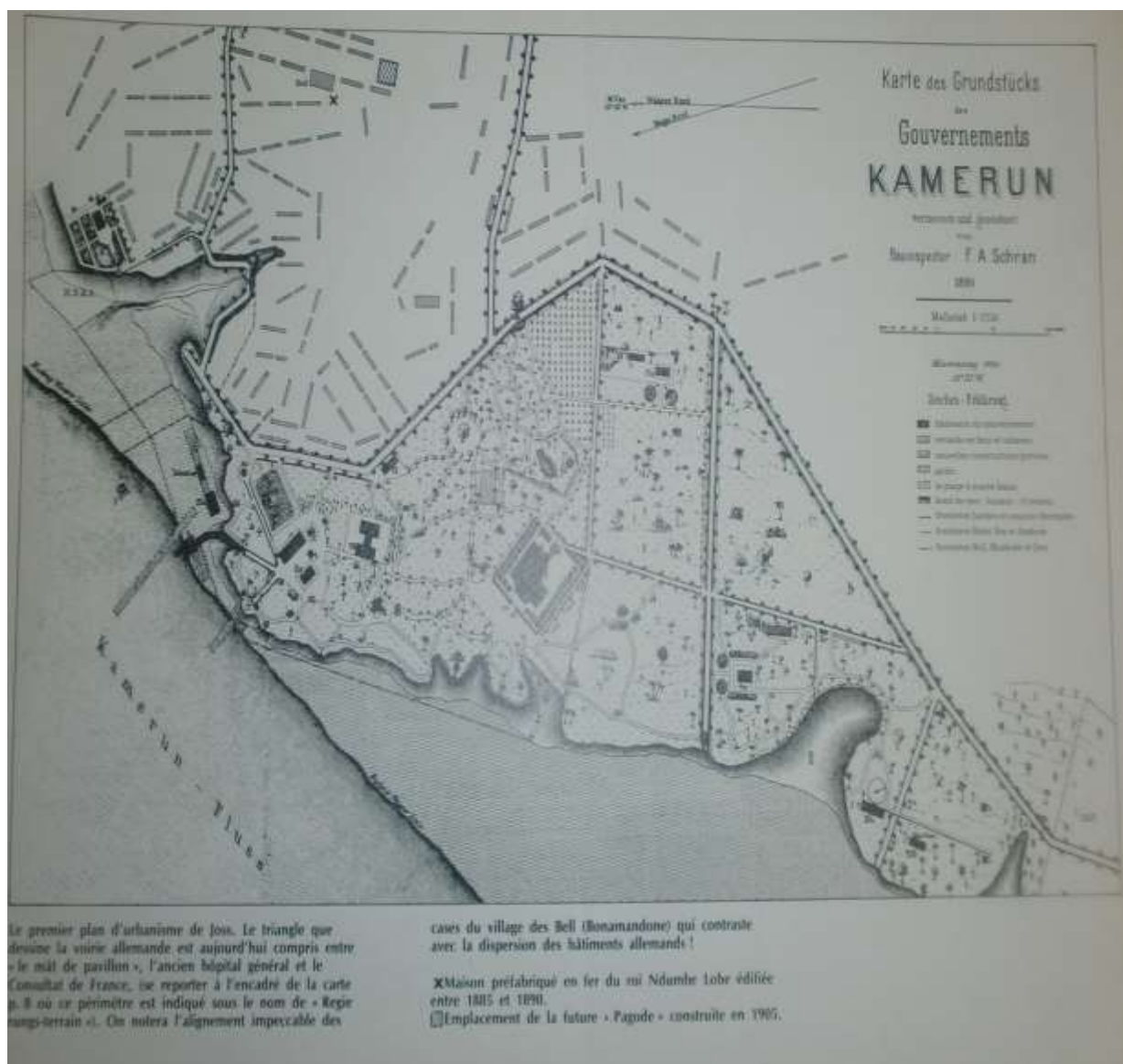
Dans la mesure où elle a renforcé la pratique des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières. Elle a presque ignoré le développement industriel qui, à notre sens, devait être l'un des secteurs phares de cette planification. Des suggestions ont été faites pour une prise en compte future de ces différents aspects. Du côté des ports, des défaillances ont été décelées. Ces dernières étaient liées aux ports ou d'ordre interne, bien que sur le plan infrastructurel, la planification ait quelque peu favorisé l'un des ports (Douala) au détriment de l'autre (Kribi). Dans le but de palier à ces différents problèmes, des projets furent implémentés.

Au sortir de cette analyse, nous pouvons retenir que la planification a joué un rôle déterminant dans le développement du secteur portuaire au Cameroun. Tout œuvre humaine étant truffée d'imperfections, il serait irréaliste de penser que tout était parfait. Nous relevons des défaillances dans l'optique qu'une prise de conscience soit faite, afin de parfaire les réalisations futures. Nous sommes aussi conscients du fait que l'ultime décision revient aux décideurs. C'est pour ce faire que notre travail reste et demeure une modeste œuvre au service de la Nation camerounaise.

ANNEXES

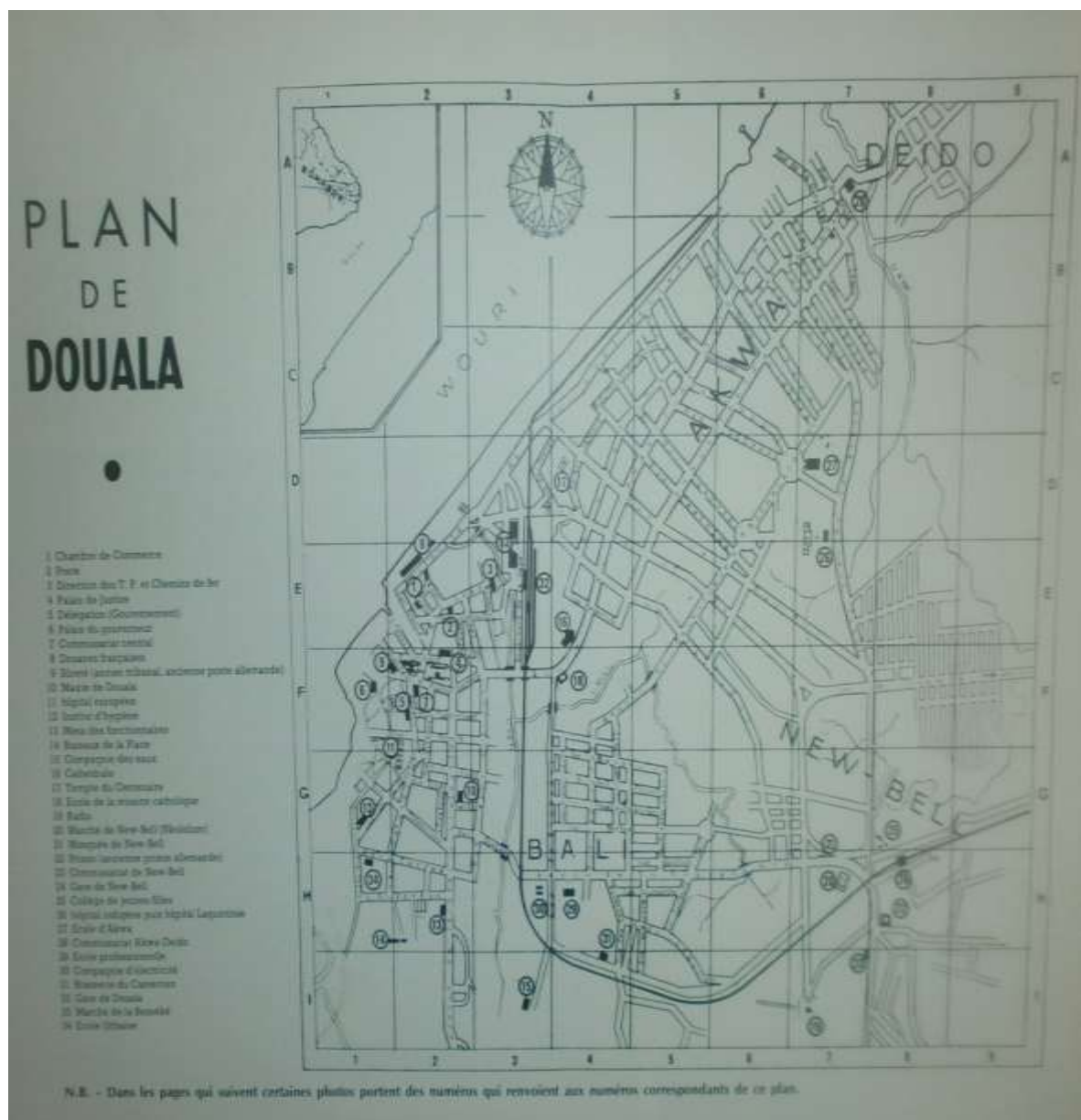
Annexe 1 : Questionnaire indicatif de recherche

Annexe 2 : Carte de la ville de Douala sous administration allemande



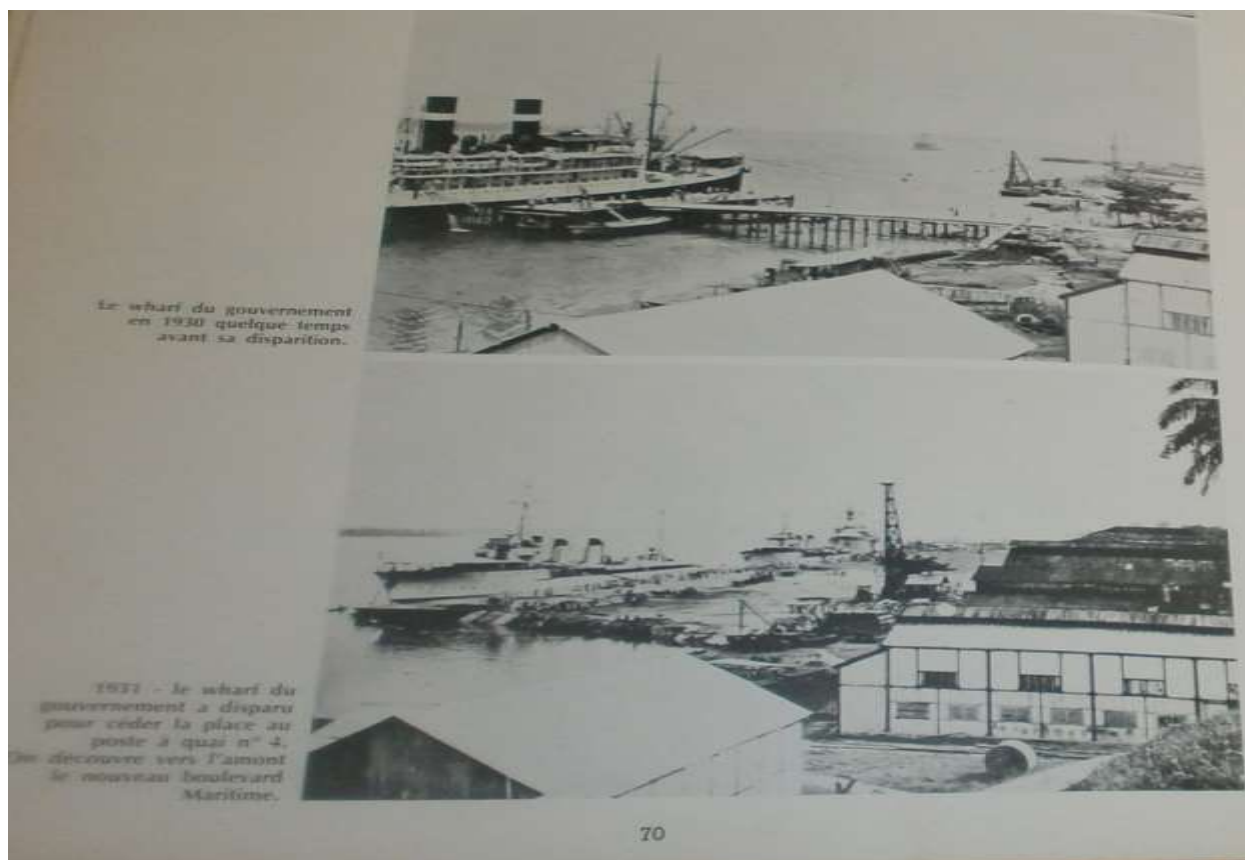
Source : J. Soulillou, *Douala : un siècle en images*, Paris, L'Harmattan, 1989, p.22.

Annexe 3 : Plan de la ville de Douala sous administration française



Source : J. Soulillou, *Douala : un siècle en images*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 32.

Annexe 4 : Wharf du gouvernement (en haut) avant sa disparition en 1931 et quai N° 4 (en bas) en lieu et place du Wharf du gouverneur



Source : J. Soulillou, *Douala : un siècle en images*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 70.

Annexe 5 : Carte des régions administratives et homogènes du Cameroun sous le deuxième plan

Source : A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971, p. 29.

Annexe 6 : Carte des régions administratives et économiques du Cameroun sous le deuxième plan

Source : A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971, p. 30.

Annexe 7 : Tableau récapitulatif des projets industriels du 4^e plan

Source : Anonyme, *L'économie camerounaise*, Paris, DOCAFRIC, 1977, pp.9-13.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES

I- OUVRAGES

a- Ouvrages généraux

- Ahmadou Ahidjo, *Dix ans au service de la Nation (1958-1968)*, Monaco, Éditions Paul Bory, S/D.
- Anonyme, *Guide méthodologique pour la rédaction des thèses, mémoires, Ouvrages et articles*, Yaoundé, CEPER, 2006.
- Atangana N., *Problématique du développement en Afrique Tropicale*, Yaoundé, Editions CLE, 1978.
- Beaud M., *L'art de la thèse*, Paris, La Découverte, 1994.
- Ben Yahmed D., Houstin , *Atlas de l'Afrique-Cameroun*, Paris, Éditions J.A, 2010,
- Bouchaud J., *La côte du Cameroun dans l'histoire de la cartographie, des origines à l'annexion allemande*, Paris, IFAN, centre Cameroun, 1952.
- Bourgi R., *Le Général De Gaulle et l'Afrique Noire 1940/1960*, Paris, s/l, 1980.
- Brasseul J., *Les nouveaux pays industrialisés et l'industrialisation du Tiers-monde*, Paris, Armand Colin, 1993.
- Brunschwig H., *L'expansion allemande outre-mer du XVe siècle à nos jours*, Paris, PUF, 1958.
- Cadier S. et als., *Une bonne thèse répond à une question très précise, comment l'enseigner ?*, Paris, Université de Paris 7, 2008.
- Camus A., *Au Cameroun*, Paris, Hachette, 1934.
- Canale S., *Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Éditions sociales, 1962.
- Cazes G. et al., *Le sous-développement et ses critères*, Paris, PUF, 1990.
- Chazelas V., *Trente ans de colonisation allemande au Cameroun*, Paris, Revue Togo-Cameroun, 1928.
- Commission scientifique consultative, *Normes de présentation et d'évaluation des Mémoires et des Thèses*, Université de Yaoundé I, 2008.
- Coquery Vidrovitch C., *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, Éd. Mouton, 1972.
- Dallera C., *Bien démarrer sa thèse*, Genève, S/D.
- D'Almeida Topor H. et al., *L'Europe et l'Afrique : un siècle d'échanges économiques*, Paris, Armand Colin, 1994.
- Dugast I., *Inventaire ethnique du Sud-Cameroun*, Bulletin de l'IFAN, série population, N°1, 1949.
- Davidson B., *L'Afrique au XIX e siècle*, Paris, Editions Jeune Afrique, 1970.

- Dumond R. et al., *L'Afrique étranglée*, Paris, Seuil, 1982.
- Durkheim E., *Les règles de la méthode en science sociale*, Paris, Flammarion, 1988.
- Duroselle J.B., *Histoire diplomatique de 1919 à nos jours*, Paris, Dalloz, 1985.
- Enock Kwayeb, *La problématique de la production et du marché intérieur dans les Etats de l'Afrique Noire*, Québec, Edition Le Méridien, 1994.
- Etoga F.E., *Sur les chemins du Développement. Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, UFC, 1971.
- Etounga Mangué D., *Cent ans d'aliénation*, Yaoundé, silex, 1985.
- Fourneret P., *L'Administration économique*, Paris, PUF, 1980.
- Gasmi Mohamed H., *L'action normative de l'Organisation Maritime Internationale(OMI)*, Montpellier, PUF, 1995.
- Gaud M., *Les premières expériences de la planification en Afrique Noire*, Paris, Cujas, 1967.
- Gillis M. et als., *Économie du développement*, New York, Éditions De Boeck, 1998.
- Gouellain R., *Douala : ville et histoire*, Paris, Musée de l'Homme, 1975.
- Grawitz M., *Méthodes en sciences sociales*, Paris, Dalloz, 2001.
- Gros Didier J., *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presses de L'École Nationale des Ponts et Chaussées (PENPC), 1999.
- Guieu J.M., *Le rameau et le glaive : les militants français pour la Société des Nations*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des sciences politiques, 2008.
- Guiffo J.P., *Le statut international du Cameroun*, Yaoundé, ESOAH, 2007.
- Halkin L.E., *Initiation à la critique historique*, Paris, Armand Colin, 1951.
- Hugon P., *L'Économie de l'Afrique*, Paris, Editions La Découverte, 1993.
- Huyard C., *Vers l'autonomie des ports de commerce*, Bordeaux, Feret et Fils, 1970.
- Jaillardon E., Roussillon D., *L'art de la thèse ou comment organiser sa recherche et éviter quelques erreurs*, Hanoi, 30 novembre 2008.
- Kom D., *Le Cameroun. Essai d'analyse économique et politique*, Paris, L'Harmattan, 2001.
- Labouret H., *Le Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 1937.
- Letouzy R., *Étude phytogéographique du Cameroun*, Paris, Lechevalier, 1968
- Levine T., *Le Cameroun du mandat à l'indépendance*, Paris, Présence Africaine, 1984.
- Maisonneuve H., *Guide pratique du thésard*, Paris, Éditions scientifiques L.C, 2010.
- Maquet E. et als., *Histoire de l'Afrique centrale des origines au milieu du 20^e siècle*, Paris, Présence Africaine, 1971.
- Marichal R., *La critique des textes, l'histoire et ses méthodes*, Paris, Encyclopédie de la Pléiade, S/D,

- Melingui A., et als., *Géographie du Cameroun*, Yaoundé, Edicef, 1987.
- Mveng E., *Histoire du Cameroun*, Tome II, Yaoundé, CEPER, 1985.
- Ndongko W.A., *Réflexions sur les politiques économiques et le développement du Cameroun*, Yaoundé, Edition Bilingue, MESRES/ISH, 1985.
- Neba A., *Géographie moderne de la république du Cameroun*, Philadelphie (USA), Neba, 1987.
- Nkuete J., *Monnaie et finances comme moteur de développement*, Yaoundé, Éd. CLÉ, 1980.
- Ngoh V. J., *Le Cameroun (1884-1985) : cent ans d'Histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990.
- Ngongo L.P., *Histoire des forces religieuses au Cameroun: de la première guerre mondiale à l'indépendance (1916-1955)*, Paris, Karthala, 1982.
- Njeuma Z., *Histoire du Cameroun (XIX e siècle- début XXe siècle)*, Paris, Harmattan, 1989.
- Ouabo J.C., Mbangwana L., *Commerce pour tous, tome 2*, Yaoundé, Manu ouest, 1996.
- Owona A., *La Naissance du Cameroun, 1884-1914*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- Perroux F., *Pour une philosophie du nouveau développement*, Paris, Éditions Aubier, 1981.
- Prost A., *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Coll. Points Histoire, Seuil, 1996.
- Provost J., *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986.
- Quinton A., Emériaux J. P., *Comment faire une thèse ?* Paris, Université de Bordeaux 2, 1998.
- Rudin H.R., *The Germans in the Cameroons, 1884-1914*, New York, Greenwood Edition, 1968.
- Salin P., *Le libre échange*, Paris, Hatier, 2002.
- Samir A., *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- Soulet J.F., *L'histoire immédiate*, PUF, Que sais-je ?, 1994.
- Soulillou J., *Douala : un siècle en images*, Paris, L' Harmattan, 1989.
- Temgoua A.P., *Le Cameroun à l'époque des Allemands (1884-1916)*, Paris, L'Harmattan, 2014.
- Thuillier G. et als., *La méthode en Histoire*, Paris, PUF, 1986.
- Soulillou J., *Douala : un siècle en images*, Paris, L' Harmattan, 1989.
- Temgoua A.P., *Le Cameroun à l'époque des Allemands (1884-1916)*, Paris, L'Harmattan, 2014.
- Thuillier G. et als., *La méthode en Histoire*, Paris, PUF, 1986.
- Thuillier G. et als., *Le métier de l'historien*, Paris, PUF, 1991.
- Touna Mama, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, AFRÉDIT, 2008.
- Tremblay R. R., et Perrier Y., *Méthodes de recherche en sciences humaines*, Paris, Editions de la Chenelière inc, 2006.

UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique " L'Afrique sous domination coloniale 1880-1935 "*, Paris, Présence Africaine, 1989.

Valette A., *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Yaoundé, ORSTOM, 1971.

Vedel G., et Devolvé P., *Droit administratif*, Paris, PUF, 1988.

Veron J., *Population et développement*, Paris, PUF, 1994.

Warterston A., *La planification du développement*, S/L, Éd. Tendances Actuelles, 1974.

Zarb A. H., *Les institutions des Nations Unies et leurs membres*, Pedone-Paris, PUF, 1980.

b- Ouvrages spécialisés

Anonyme, *Aspects actuels du droit international des transports*, Paris, Édition A. Pedone, 1981.

—, *Manuel de gestion portuaire*, New York, Publication de la CNUCED, 1980.

CNUCED, *L'aménagement des ports*, New York, Publication de la CNUCED, 1984.

—, *Développement et amélioration des ports. Les principes de la gestion et l'organisation moderne des ports*, Publication de la CNUCED, 1992.

—, *Le marketing portuaire et la mission d'un port de 3^e génération*, Publication de la CNUCED, 1992.

—, *La planification stratégique pour les autorités portuaires*, Genève, Publication de la CNUCED, 1993.

Bourrières P., *L'économie des transports dans les programmes de développement*, 2^e Édition, Paris, PUF, 1964.

Darnault P., *Équipement du Cameroun. Le port de Douala. La technique moderne*, tome VI, Paris, Dunod, N°3, 1951.

Mainet G., *Le port de Douala, croissance et développement au Cameroun*, Yaoundé, février 1976.

Mainet G., *Douala : croissance et servitude*, Paris, L'Harmattan, 1985.

Ngabmen H., *Commerce extérieur et procédure de passage portuaire des marchandises au Cameroun (1964-1995)*, Yaoundé, S /D.

Robert J., *Éléments d'une politique des transports maritimes*, Paris, Éditions Eyrolles, 1973.

Warterston A., *La planification du développement*, S/L, Éd. Tendances Actuelles, 1974.

Zibi Ebanga E., *Comprendre et utiliser le transport maritime au Cameroun, en Afrique et dans le monde*, Yaoundé, Édition Mark et Co, 1995.

II- REVUES

- Anonyme, “Analyse de l’activité des ports”, *Cameroon Inter Ports*, n° 5, octobre, 1973.
- , “Analyse du trafic maritime”, *Cameroon Inter Ports*, n° 7 et 8, janvier -juin 1979.
- , “Analyses de l’activité des ports du Cameroun”, *Cameroon Inter Ports*, n° 13, septembre, 1980.
- , “Ports et revenu national”, *Cameroon Inter Ports*, n°13, juillet-septembre, 1980.
- , “Analyse des activités maritimes”, *Cameroon Inter Ports*, n° 28, octobre-novembre-décembre, 1981.
- , “ Les Zones Franches Industrielles”, *Cameroon Inter Ports*, n° 8, 1982.
- , “Ports et développement”, *Cameroon Inter Ports*, n° 21, juillet-août-septembre, 1982.
- , “ Les Zones Franches Industrielles”, *Cameroon Inter Ports*, n° 8, 1982.
- , “Analyse des activités de l’ensemble des ports camerounais”, *Cameroon Inter Ports*, n° 60, avril - mai- juin, 1984.
- , “Analyse des activités maritimes”, *Cameroon Inter Ports*, n° 10, mai- juin, 1984.
- , “Analyse des activités de l’ensemble des ports camerounais”, *Cameroon Inter Ports*, n° 60, avril - mai- juin, 1984.
- , “Analyse de l’activité portuaire”, *Cameroon Inter Ports*, n° 32-33, Avril- septembre, 1985.
- , “ Analyse de l’activité maritime des ports camerounais”, *Cameroon Inter Ports*, n° 50, 1985.
- , “Analyse de l’activité de l’ensemble des ports du Cameroun”, *Cameroon Inter Ports*, n°40, avril -mai- juin, 1987.
- , “Rapport d’activités des ports”, *Cameroon Inter Ports*, n° 45, juillet-août- septembre, 1988.
- , “Trafic de l’ensemble des ports camerounais”, *Cameroon Inter Ports*, n° 44, avril-mai-juin, 1988.
- , “Analyse de l’activité maritime”, *Cameroon Inter Ports*, n° 55, janvier -mars, 1991.
- Bekolo Ebe B. “ Rétrospective d’une décennie de croissance de l’économie camerounaise : 1975-1986”, in *Revue camerounaise de management*, n°2, mars 1987.
- De Rousiers P., “Les fonctions économiques des ports maritimes”, *Revue d’économie internationale*, Bruxelles, 1904.
- Etamane Mahop A. T., “ Les grandes orientations des politiques économiques au Cameroun sous l’ère du Président Ahmadou Ahidjo de 1960 à 1982 : analyse historique”, in *Analele Universitajii, Dunarea De Jos Galati*, tom VIII, seria 19, Istorie, 2009.

- Luchaire Y., “ Les modes de gestion des services publics locaux”, *Revue française d’administration publique*, Paris, 1971.
- Nguelieutou A., “ L’évolution de l’action publique du Cameroun : l’émergence de l’État régulateur”, vol.15, n°1/2, 2008.
- Tchala Abina F., “ Interventionnisme et dépayssannisation dans les stratégies de développement agricole en Afrique : un point de vue critique” in *Kamadjou (éd.) et al “ Actes du séminaire sur les organismes d’intervention en milieu rural dans le processus de développement”*, 16-21 juillet 1984, Centre Universitaire de Dschang, 1984.
- Touna Mama, “ Place et importance de l’agriculture dans le développement économique”, conférence annuelle des responsables des services centraux, déconcentrés et des organismes sous-tutelle du MINADER, Palais des Congrès, 10-12 juin 2008.
- Yémy B., “Le port dans l’économie nationale”, *Cameroon Inter ports*, n° 64, octobre-décembre, 1995.

III- THÈSES ET MÉMOIRES

a- Thèses

- Djine L., “ La politique des transports dans un pays jeune : cas du Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e cycle en Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1983.
- Essomba P. B., “Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous domination allemande”, Thèse de Doctorat d’État en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.
- Mboudou A.M., “ Le financement du développement au Cameroun”, Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1981-1982.
- Obam Mbom S., “ La politique agricole du Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e cycle en Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1982.
- Onana C., “Agriculture, Transports et développement urbain au centre-Cameroun”, Thèse de Doctorat Ph/D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019.
- Tassou A. “Évolution historique des villes du Nord-Cameroun (XIX^e –XX^e siècles) : des cités coloniales aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga”, thèse de Doctorat d’histoire, Université de Ngaoundéré, 2005.
- Touna Mama, “Planification du développement et commerce extérieur de sous-développement”, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle en Sciences Economiques, 1980-1981.
- Youssouf L. Moumbagna, “ Le Cameroun et les institutions françaises d’aide au développement : de la Caisse Centrale de France Libre à l’Agence Française de

Développement (1941-2016), Thèse de Doctorat Ph. D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019.

b- Mémoires

- Abena Etoundi M.J., “ La planification au Cameroun (1960-2000)”, Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004.
- Ango P. C.C., “Programmes de développement économique et promotion d’une classe d’Hommes d’affaires camerounais de 1960 à 2010 : essai d’analyse historique”, Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé I, 2013-2014.
- Atemkou B., “Politiques agricoles au Cameroun et stratégies de développement des cultures de rente : cas de la cacao-culture dans les villages pionniers de la région de Nkondjock”, Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS de Yaoundé I, 2012-2013.
- Ebode Onana B., “Douala : port de transit (1960-1999)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2007.
- Ebode Onana B., “ La politique portuaire au Cameroun : 1971-2005”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.
- Eloundou Zobo G.R., “ Education et formation professionnelle au territoire du Cameroun sous mandat français de 1921 à 1945. Approche historique”, Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé I, 2012-2013.
- Emeno R.S., “ La fête commémorative traditionnelle Batanga de 1916 à 2003. Facteurs explicatifs et manifestation. Essai d’histoire sociale”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2003.
- Essomba J., “ La problématique des transports au Cameroun”, Mémoire de Licence en Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1975.
- Essomba J.M., “ Kribi, naissance d’une ville, évolution d’un port 1884-1930, Mémoire de DES, Université de Yaoundé, 1970.
- Gako F., “ Le Cameroun et les transports maritimes”, Mémoire de Licence en Droit public, Université de Yaoundé, 1976.
- Mabouang, “ L’exploitation et transformation de bois dans la région de Kribi : l’exemple de la société Bekol et des petites unités de transformation installées à Kribi”, Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS de Yaoundé, 1991.
- Meba A. G. D., “L’évolution des politiques agricoles et leur incidence sur l’économie et le secteur rural camerounais (1960-2014), Mémoire de DIPES II, ENS de Yaoundé I, 2013-2014.

- Mefoue Nkoa J. E., “Le port de Kribi et l'évolution de son trafic (1946-1990)”. Approche historique, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008.
- Mefoue Nkoa J. E., “ Les ports maritimes de Douala et de Kribi face au contexte de Mondialisation (1971-2009)”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.
- Misse Misse, “Douala un port saturé : le rôle du port de Douala dans l'économie camerounaise”, Mémoire de Licence en Sciences Economiques, Université de Yaoundé, octobre 1975.
- Nkoti Bohole M., “L'extension du port de Douala et l'évolution de son trafic de 1949 à 1955, approche historique”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1986-1987.
- Nnoubue M., “Influence des transports sur le développement du Cameroun”, Mémoire de Licence es Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1978.
- Nson H.N., “ Le Programme des Nations Unies pour le Développement et la politique de développement économique de la République Unie du Cameroun”, Mémoire de Licence es Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1975-1976.
- Tougnia N.R., “ L'impact du commerce extérieur sur le développement économique des pays du Tiers monde, illustration par le cas du Cameroun”, Mémoire de Licence en Droit et Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1977.
- Zamo Mvondo M., “ La communauté Européenne de Kribi et son apport dans l'essor de la ville : cas des Français (1916-1959) : approche historique”, Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé I, 2013.

IV- RAPPORTS

- “Rapport du gouvernement français à l'Assemblée des Nations Unies sur l'administration du Cameroun placé sous tutelle de la France 1948”, conseil de tutelle, 1948.
- “Rapport du gouvernement français à l'Assemblée des Nations Unies sur l'administration du Cameroun placé sous tutelle de la France”, conseil de tutelle, 1956.
- “Rapport du gouvernement français à l'Assemblée des Nations Unies sur l'administration du Cameroun placé sous tutelle de la France”, conseil de tutelle, 1957.
- “ Rapport du gouvernement français à l'Assemblée des Nations Unies sur l'administration du Cameroun placé sous tutelle de la France”, conseil de tutelle, 1953.
- “ Rapport N°3, potentialités et contraintes économiques zone côtière sud développement des cultures et aménagement”, juin 1980.

- “Rapport annuel de l’Office National des Ports du Cameroun”, 1975.
- “Rapport annuel de l’Office National des Ports du Cameroun”, 1976.
- “Rapport annuel de l’Office National des Ports du Cameroun”, 1981.
- “Rapport annuel de l’Office National des Ports du Cameroun”, 1983.
- “Rapport annuel de l’Office National des Ports du Cameroun”, 1985.
- “Rapport annuel de l’Office National des Ports du Cameroun”, 1990.
- “Rapport annuel du gouvernement français à l’Assemblée générale de la SDN”, 1931.
- “Rapport annuel du gouvernement français à la commission permanente des mandats”, 1934.
- Ministère de l’économie et du plan, “IVème plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976- 1981)”, Yaoundé, S/D.
- Ministère de l’économie et du plan, “L’essentiel sur le cinquième plan quinquennal de développement économique, social et culturel” (juillet 1981- août 1986), Yaoundé, S/D.
- Ministère du plan et de l’aménagement du territoire, “Rapport sur l’exécution des trois premières années du IIe plan (1966-1969)”, Yaoundé, 1971.
- Ministère du plan et de l’Aménagement du territoire, Annuaire statistique du Cameroun, Yaoundé, 1983.
- SOGEP, “ Rapport général de préparation du premier plan de développement économique et social du Cameroun”, Paris, S/D’.

V- DOCUMENTS D’ARCHIVES

a- Archives Nationales de Yaoundé (ANY)/ Affaires Politiques et Administratives (APA)

- APA. 11805/A, Circonscription de Kribi, rapport de tournée, 1916-1928.
- APA. 11791/D, Circonscription de Kribi, rapports de tournées 1940-1941.
- APA. 10729/E, Circonscription de Kribi, rapport de tournée 1942-1944.
- APA. 10092/D, Circonscription de Kribi, rapports de tournées 1943-1944.
- APA. 10092/D, Rapport sur la situation du plan quadriennal des grands travaux au 1^{er} décembre 1944.
- APA. 10729/D, Circonscription de Kribi, rapports annuels 1943-1953.
- APA. 11791/B, Région de Kribi, rapport annuel, année 1950.
- APA. 11708, Circonscription de Kribi, rapports annuels 1951-1952.
- APA. 10092/E, Circonscription de Kribi, rapport de tournée 1954
- APA. 118063/A, Circonscription de Kribi, rapport de tournée, 1955.

Affaires Coloniales (AC)

- AC. 1AC/8306, Arrêté fixant la nouvelle organisation et fonctionnement du service des ports et voies navigables du Cameroun.
- 2AC4444, Document relatif au plan de développement économique et social du Cameroun ,1947.
- 2AC 7888, Plan quadriennal du Cameroun pour la période 1953-1957.
- 1AC 5443, Douala : réorganisation du transit.
- 1AC 5443, Rapport sur la situation du plan quadriennal des grands travaux au 1^{er} décembre 1944.
- 2AC 3931, Tableau des principaux renseignements statistiques sur le Commerce extérieur du Cameroun, 1947.
- 3AC 4162, Correspondance de 1949 relative aux activités du port de Douala, 1949.
- 3AC 3018, Correspondance du chef de la région de Kribi relative aux Travaux d'extension et amélioration du port de Kribi, 1952.
- 3AC 96, Circulaire relative à la création du service des routes et des ports à la direction des travaux publics, 1952.
- 1AC 1417, Arrêté n° 1064 du 2 mars 1951 fixant la nouvelle organisation administrative et le fonctionnement des services des ports de Kribi et Douala, 1951.
- 1AC 7016, Financement des ports de Douala et Kribi, 1952.
- 1AC 763, Rectificatif n° 5405 du 8 août 1956 à l'arrêté n°6095 du 8 décembre fixant la nouvelle organisation administrative et le fonctionnement du service des ports et voies navigables du Cameroun, 1956.
- 2AC4103, Projet d'étude et équipement des ports et voies navigables du Cameroun 1949-1950.
- 3AC 96, Document relatif au plan de développement économique et social du Cameroun ,1947.
- 1AC 1417, Plan quadriennal du Cameroun pour la période 1953-1957.
- 1AC 6334, Rapport sur la situation du plan quadriennal des grands travaux au 1^{er} décembre 1944.
- 2AC 49(12), Rentabilité du plan de développement économique et social du Cameroun, 1954.
- 2AC 3931, Tableau des principaux renseignements statistiques sur le Commerce extérieur du Cameroun, 1947.
- 3AC 4162, Correspondance de 1949 relative aux activités du port de Douala, 1949.
- 3AC 3027, Correspondance du chef de la région de Kribi relative aux Travaux d'extension et amélioration du port de Kribi, 1952.

- 2AC4103, Projet d'étude et équipement des ports et voies navigables du Cameroun 1949-1950.
- 2AC 4178, Construction du port maritime de Douala, 1950-1951.
- 1 AC 580, Etats comparatifs du mouvement général de la navigation du port de Douala et de Kribi entre 1945-1946.
- 1AC 507, Projet d'arrêté fixant provisoirement les limites du domaine terrestre du port de Douala-Bonabéri, 1951.
- 2AC 9277, Construction d'un Hangar au port de Douala, 1948.
- 1AC 541(5), Divers rapports sur le financement de l'aménagement du port de Douala, 1953.
- 1AC 8594, Modernisation des ateliers du port de Douala, 1948.
- 1AC 541 (13), Approbation du budget annexe des ports de Douala, Garoua et Kribi, 1954.
- 1AC 8305, Rapport sur la gestion des crédits du FIDES affectés pour la modernisation du port de Douala, 1951
- 1AC 5786, Projet de budget de la région de Kribi, 1946.
- 1AC 8702, Arrêté portant approbation du budget annexe des ports et voies navigables du Cameroun, 1956
- 1AC 8706, Arrêté portant approbation de certaines modifications au budget annexe des ports et voies navigables du Cameroun, 1955
- 1AC 3823, Arrêté portant approbation du compte définitif du budget annexe des ports de Douala, Garoua et Kribi, 1954.
- 1AC 7246, Délibération portant approbation du compte définitif du budget annexe des ports de Douala et de Kribi, 1955.
- 1AC 7275, Rapport du 18 août 1942 sur le financement du dragage du port, 1942.
- 1AC7261, Correspondance de 1950-1953 relative aux travaux d'extension du port de Kribi.
- 1AC 7255, Correspondance relative à l'équipement des ports de Douala et de Kribi en matériel roulant, 1950-1951.
- 1AC 7252, Correspondance de 1952 relative au financement des études des ports et voies navigables au Cameroun, 1952.
- 1AC 7247, Correspondance de 1947 relative au projet d'un quai à bois sur la rive gauche de la Kienké (port de Kribi).
- 1AC 8615, Correspondance de 1952 relative au financement des travaux d'extension du port de Douala, 1950-1954.
- 1AC 7273, Arrêté autorisant le territoire à acquérir les lots n° 21 et 322 du lotissement commun de New-Bell à Douala et affectant ces terrains au service des ports et voies navigables, 1954.

- 1AC 3755, Projet d'arrêté délimitant le domaine portuaire de Douala et de Kribi, 1953.
- 1AC 7272, Demande de crédits pour la construction du port de Douala, 1951.
- 2AC 5536, Convention pour le dragage du port de Douala, 1950.
- 1AC 8106, Correspondance relative à l'équipement du port de Kribi, 1951.
- 1AC 8060, Rapport sur le financement du plan quadriennal du Cameroun, 1954.
- 1AC 501, Plan quadriennal pour la planification économique adopté par l'ATCAM, 1954.
- 2AC 8015, Rapport sur les travaux des opérations réalisées sur le programme FIDES, 1956-1957.
- 1AC 1116, Budget du plan de développement du Cameroun, 1947.
- 2AC 49 (11), Projet de budget de la région de Kribi, 1937.
- 2AC 9309, Budget d'équipement de l'exercice 1970-1971.
- 1AC 503, Tableau récapitulatif des projets du plan général d'équipement du plan de développement économique et social du Cameroun, 1954.
- 2AC 9396, Plan d'équipement et développement économique et social, 1949.
- 2AC 9486, Préparation du budget spécial du plan de développement du territoire du Cameroun, 1948-1949.
- 3AC 94, Approbation du 1^{er} plan quadriennal du développement du Cameroun, 1953.
- 2AC 9383, Plans des opérations de modernisation et d'équipement des territoires d'outre-mer, 1950.
- 1AC 8173, Correspondance de 1950 relative au financement des programmes d'équipement des territoires d'outre-mer, 1950.
- 1AC 504 (2), Financement et exécution des plans d'équipement et de développement du Cameroun, 1952.
- 1AC 510, Situation économique du Cameroun en 1954.
- 3AC 113, Projet du budget du plan de développement du territoire du Cameroun, 1949-1950.
- 1AC 506 (3), Rapport sur le budget du plan d'investissement du territoire du Cameroun, 1951.
- 2AC5970, Projet de remaniement du budget des ports de Douala et de Kribi, 1952.
- 1AC 8213, Budget de la nouvelle opération du plan d'équipement et de développement du territoire du Cameroun, 1949-1950.

Journaux Officiels (J.O)

J.O du 15 avril 1964, Arrêté N° 15 du 19 avril 1960, portant organisation et fonctionnement de la direction des ports et voies navigables du Cameroun.

- J.O du 15 septembre 1986, Loi N° 86-11 du 14 Août 1986, portant approbation du VI^e plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1986-1991).
- J.O N° 66/DF/227, Décret N°66/DF/227 du 14 mai 1966 portant ratification de la convention phytosanitaire pour l'Afrique au Sud du Sahara.
- J.O N° 63/DF/138, Décret N°63/DF/138 du 24 Avril 1963.
- J.O N° 69/DF/81, Décret N°69/DF/81 du 22 Mars 1969, relatif à l'organisation du Ministère du plan et du développement.
- J.O N° 63/DF/135, Décret N°63/DF/135 du 24 avril 1963.
- J.O N° 69/143, Décret N°69/DF/143 du 23 avril 1969.
- J.O N° 81/12, Loi N°81/12 du 27 novembre 1981, portant approbation du V^e plan de développement économique, social et culturel.
- J.O N°71/LF/7 Loi N°71/LF/7 du 6 septembre 1971, portant approbation du III^e plan de développement économique, social et culturel.
- J.O N°76/20, Loi N° N°76/20 du 9 septembre 1976, portant approbation du IV^e plan de développement économique, social et culturel.
- J.O du 15 septembre 1986, Loi N° 86/11 du 14 Août 1986, portant approbation du VI^e plan de développement économique, social et culturel.

b- Archives des ports de Douala et de Kribi (bien aligner)

- Archive du port de Douala sur son domaine.
- Archives du port de Douala sur les activités durant la période coloniale.
- Archives du port de Douala, rapport d'activités, 1948.
- Budget des recettes du port de Kribi 1985-1991.
- Données sur les exportations de bois 1970-1980, Rapport du port de Kribi sur le compte administratif exercice 1972-1973.
- Évolution du trafic de marchandises 1966-2004.
- Exportations de marchandises 1971-1983.
- Importations de marchandises 1971-1983.
- Rapport du port de Kribi sur le compte administratif exercice 1972-1973.
- Récapitulatif des principaux produits importés et exportés pendant la période de janvier à décembre 1985.
- Statistiques des principales marchandises embarquées et débarquées au port de Kribi, 1987.

c- Archives du MINEPAT

- Archives du MINEPAT, 3 E102, Cameroun/République Française : coopération de 1969.
- Archives du MINEPAT, 3E64, Ministère du plan et l'aménagement du territoire/ direction de la coopération économique et technique, Note de coopération avec la France, 8 juin 1992.
- Archives du MINEPAT, 3E64, Ministère du plan et l'aménagement du territoire/ direction de la coopération économique, "Note de coopération avec la France", 1992.
- Archives du MINEPAT, 3E65, Cameroun reste du monde : coopération 87-93, projets de coopération entre le Cameroun et certains pays amis tels que l'Allemagne, la Corée, le Canada, la France ainsi que certains organismes internationaux 1987-1993.
- Archives du MINEPAT, 3E65, Cameroun reste du monde : coopération 87-93, CCCE lettre N°1117/D/MT/SS signé de Jean Charpentier, Directeur de la CCCE, Direction du Cameroun.
- Archives du MINEPAT, B1597, "Accord domanial entre le gouvernement de la République Fédérale Française", décret N°65/DF.329 du 28 juillet 1965 portant ratification de l'accord domanial entre le gouvernement de la République Fédérale du Cameroun et le gouvernement de la République française.
- Archives du MINEPAT, 3E132, Cameroun- France : Coopération 1982-1984, financement FAC au Cameroun, convention N°208/C/DDE/82/CAE du 14 septembre 1982.
- Convention N°3/CD/69/VI/0/2 du 14 juillet 1969.

IV-WEBOGRAPHIE

- [http : // www.nbn.be/FR/nbnenbenbref.html](http://www.nbn.be/FR/nbnenbenbref.html), consulté le 10 avril 2018.
- [http : //www. Entreprise. cci -paris/idf.fr/web/innovation/développement](http://www.Entreprise.cci-paris/idf.fr/web/innovation/développement), consulté le 4 mai 2018.
- [http : //www.interex.fr/fr/methodes/comprendre-les-principes-de-la-normalisation](http://www.interex.fr/fr/methodes/comprendre-les-principes-de-la-normalisation), consulté le 6 octobre 2018.
- [http : //www. Guildes.jeunes-chercheurs.org/Alire/guide/avant/avantse4.html](http://www.Guildes.jeunes-chercheurs.org/Alire/guide/avant/avantse4.html), consulté le 19 février 2019.
- Wolfe J., " comment rédiger une Thèse", [http : //www.phys.unsw.edu.au/~jw/these.html](http://www.phys.unsw.edu.au/~jw/these.html), S/D, consulté le 4 avril 2019.
- [http : //www.ed-spim.univ-fcomte.fr/pages/fr/menu3559/le-doctorat/Qu'est-ce-qu'une-thèse ?](http://www.ed-spim.univ-fcomte.fr/pages/fr/menu3559/le-doctorat/Qu'est-ce-qu'une-thèse-?) consulté le 20 juin 2019.
- J.W., "comment organiser votre thèse?", [http : //www.](http://www.)

sce.carleton.ca/faculty/chinneck/thesis.html, 29 septembre 1999, consulté le 5 août 2019.

Anonyme, *Glossaire des termes maritimes et portuaires*, <http://www.logistiqueconseil.org>, consulté le 25 novembre 2019.

<https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/tiers-monde/97289>, consulté le 22 janvier 2020.

www.ladocumentationfrancaise.fr/cartotheque/pays-participant-conference-bandung-1955.shtml, consulté le 22 janvier 2020.

Fankam J., “Projet de port en eau profonde de Kribi”, <http://www.cameroon-tribune.net>, consulté, 18 janvier 2019.

Fankam J., “Projet de port en eau profonde de Kribi : les bailleurs de fonds intéressés”, <http://www.cameroon-tribune.net>, consulté le 13 mai 2018.

Guichi M. N., “Port en eau profonde de Kribi : encore des préalables”, <http://www.lemessager.net/2009/10/port-en-eau-profonde-kribi-encore-lesprealables/> consulté le 21 octobre 2019.

Guichi M. N., “Port en eau profonde de Kribi : opportunités d'affaires”, <http://www.lemessager.net/2009/10/port-en-eau-profonde-kribi-encore-lesprealables/>, consulté le 21 octobre 2019.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Ville>, consulté le 22 juillet 2020.

<https://dicocitations.lemonde.fr/dico-mot-definition/141182/ville.php>, consulté le 22 juillet 2020

https://fr.wikiversity.org/wiki/G%C3%A9ographie_urbaine/Concept_de_ville, consulté le 22 juillet 2020.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisation>, consulté le 22 juillet 2020.

<https://lesdefinitions.fr/urbanisation>, consulté le 22 juillet 2020.

<https://www.schoolmouv.fr/definitions/urbanisation1/definition>, consulté le 22 juillet 2020.

https://www.persee.fr/doc/AsPDF/bagf_0004-5322_1982_num_59_487_5339.pdf, consulté le 22 juillet 2020.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Douala>, consulté le 22 juillet 2020.

<https://mystory-societes.jimdofree.com/pad/dpvn-1960-1970/>, consulté le 22 juillet 2020.

<https://www.osidimbea.cm/entreprises/a-capitaux-publics/pad/>, consulté le 22 juillet 2020.

<https://mystory-societes.jimdofree.com/pad/port-1919-1945/>, consulté le 22 juillet 2020.

VII- DICTIONNAIRES ET ENCYCLOPÉDIES

Dictionnaire, *Notre temps*, Paris, Hachette, 1990.

Dictionnaire Universel, Paris, Édition Hachette, 2002.

Provost J., *Les mots de l'économie*, Paris, PUF, 1986.

Silem A. et al., *Lexique d'Économie*, Paris, Édition Dalloz, 2016.

Larousse de poche, Paris, Librairie Larousse, 2001.

Encyclopédie universalis, Paris, Vol.3, 1990.

Atlas de Géographie du Cameroun, Édition 2000.

L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun, tome 3, Douala, Nouvelles Éditions Africaines, 1981.

VIII- SOURCES ORALES

N°	Noms et Prénoms	Âge	Fonctions/ qualité	Date et lieu de l'interview
1	Aboudou Estelle	42 ans	Économiste MINEPAT	Yaoundé, 15 avril 2020
2	Aladjii Garba	45 ans	Transactionnaire au port de Douala	Douala, 2 septembre 2020
3	Amadagana Flobert	45 ans	Consignataire au port de Douala	Douala, 2 septembre 2020
4	Ambadiang Valentin	60 ans	Chef de la division des affaires portuaires à l'Autorité Portuaire Nationale (APN)	Yaoundé, 15 mai 2019
5	Atangana Aimé	40 ans	Enseignant lycée de Deido	Douala, 5 septembre 2020
6	Atsama Chantal	50 ans	Enseignante de NgoaÉkellé	Yaoundé, 2 août 2020
7	Awono Jean	66 ans	Transporteur	Yaoundé, 20 avril 2020
8	Bedjan Boé	60 ans	Chef des archives au port de Douala	Douala, 8 septembre 2020
9	Belibi Serge	55 ans	Transporteur	Yaoundé, 25 avril 2020
10	Bouba Adamou	50 ans	Consignataire au port de Douala	Douala, 10 septembre 2020
11	Chouer Jean	37 ans	Consignataire au port de Kribi	Kribi, 15 septembre 2020
12	Ekambi Steve	30 ans	Docker au port de Kribi	Kribi, 16 septembre 2020
13	Essiane Jules	45 ans	Documentaliste au CNCC	Douala, 9 septembre 2020
14	Essiane Meka Benoit	53 ans	Cadre des transports	Douala, 10 septembre 2020
15	Etoundi Florent	45 ans	Enseignant au lycée de Kribi	Kribi, 20 septembre 2020
16	Etoundi Marcel	50 ans	Cadre au port de Douala	Douala, 10 septembre 2020
17	Fongang Jean	35 ans	Consignataire au port de Douala	Douala, 12 septembre 2020
18	Guillang Thomas	55 ans	Consignataire au port de Kribi	Kribi, 22 septembre 2020
19	Habilou	45 ans	Cadre chargé de la communication au CNCC	Douala, 8 septembre 2020
20	Kamdem Jonas	40 ans	Économiste MINEPAT	Yaoundé, 23 avril 2020
21	Kane Martin	55 ans	Enseignant au lycée de Kribi	Kribi, 22 septembre 2020
22	Mahouwé Moïse	40 ans	Docker au port de Kribi	Douala, 16 septembre 2020
23	Mbassité Berthe	42 ans	Enseignante au lycée de Biyem-Asi	Yaoundé, 2 novembre 2020
24	Mbida Bienvenu	33 ans	Enseignant	Yaoundé, 30 octobre 2020
25	Medjon Xavier	37 ans	Cadre au port de Douala	Douala, 8 septembre 2020
26	Mengueme Nadège	35 ans	Cadre chargé de la communication au port de Douala	Douala, 9 septembre 2020
27	Mohamadou	50 ans	Chargeur au port de Douala	Douala, 10 septembre 2020

28	Moussongui Gwendoline	45 ans	Cadre chargé de la documentation à l'Autorité Portuaire Nationale	Yaoundé, 25 mai 2019
29	Nanga Pascaline	38 ans	Enseignante	Yaoundé, 5 novembre 2020
30	Ndengue Auguste	50 ans	Cadre au port de Kribi	Kribi, 17 septembre 2020
31	Ndzana Cyrille	43 ans	Consignataire au port de Kribi	Kribi, 18 septembre 2020
32	Ngadi Alphonse	60 ans	Ancien chargeur au port de Kribi	Kribi, 18 septembre 2020
33	Ngando Didier	42 ans	Cadre en charge à la direction de l'exploitation au port de Douala	Douala, 8 septembre 2020
34	Nguiamba Antoine	60 ans	Chef de Subdivision (DG) au port de Kribi	10 mai 2018
35	Ngassa Roger	45 ans	Chargé des études à la division de la prospective, de la planification à APN	Yaoundé, 15 mai 2019
36	Nke Souga Aline	56 ans	Économiste MINEPAT	Yaoundé, 20 novembre 2020
37	Onana Françoise	60 ans	Cadre à la planification à l'APN	Yaoundé, 18 mai 2020
38	Onana Hilaire	55 ans	Enseignant au lycée de Ngoa Ékellé	Yaoundé, 20 août 2020
39	Ondigui François	60 ans	Conseiller technique à l'APN	Yaoundé, 15 mai 2018
40	Onguene Longin	44 ans	Consignataire au port de Kribi	Kribi, 19 septembre 2020
41	Opono Hilaire	43 ans	Docker au port de Kribi	Kribi, 20 septembre 2020
42	Penda Auguste	54 ans	Directeur Général du CNCC	9 septembre 2020
43	Siani Francis	45 ans	Cadre chargé de la communication (PAD)	Douala, 10 septembre 2020
44	Siani Mamoudou	40 ans	Analyste au port de Douala (PAD)	Douala, 8 septembre 2020
45	Tchientcheu André	53 ans	Transporteur	Yaoundé, 22 novembre 2020
46	Tchoffo Bertin	56 ans	Docker au port de Kribi	Kribi, 22 septembre 2020
47	Toufack Takam	47 ans	Docker au port de Kribi	Kribi, 23 septembre 2020
48	Tsanga Mba Willie	48 ans	Responsable chargé de la communication à l'APN	Yaoundé, 15 mai 2019.
49	Yene Alexandre	44 ans	Cadre chargé de la communication port de Douala	Douala, 12 septembre 2020
50	Youmba Josué	60 ans	Directeur Général de l'APN	Yaoundé, 18 mai 2019.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	i
DÉDICACE.....	iii
REMERCIEMENTS	iv
RÉSUMÉ.....	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
SIGLES ET ACRONYMES	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	x
LISTE DES GRAPHIQUES	xii
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	xiv
LISTE DES ANNEXES	xv
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1- Présentation du sujet.....	2
2- Justifications du choix et de l'intérêt du sujet.....	4
3- Cadre chronologique et géographique.....	5
a- Cadre chronologique.....	5
b- Cadre géographique.....	6
4- Clarification des concepts	7
5- Revue critique de la Littérature	9
6- Problématique.....	21
7- Démarche méthodologique.....	22
8- Difficultés rencontrées	25
9- Plan du travail.....	25
CHAPITRE I : NAISSANCE ET ÉVOLUTION DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI DANS LE CONTEXTE D'UNE "PLANIFICATION OFFICIEUSE"(1884-1945)	27
I- LES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI SOUS LE PROTECTORAT ALLEMAND	31
A- La philosophie coloniale allemande	32
1- Origine et évolution du protectorat au Cameroun.....	32
2- L'économie coloniale.....	40
B- Douala : ville, origine et évolution du port.....	49
1- Présentation humaine de Douala.....	50
2- Origine et évolution du port de Douala.....	50
C- Présentation de la localité de Kribi et naissance de son port.....	54
1- Présentation du milieu humain.....	55

2-	Naissance, objectifs et fonctions du port de Kribi	56
II-	LA GESTION DES PORTS SOUS LE MANDAT FRANÇAIS	61
A-	La philosophie coloniale française	61
1-	L'administration coloniale française.....	62
2-	Le système économique	65
B-	Évolution infrastructurelle du port de Douala	70
C-	Évolution infrastructurelle du port de Kribi	72
III.	ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS PORTUAIRES DE DOUALA ET DE KRIBI.....	74
A-	Organes de réglementation de l'activité portuaire sous administration française	74
1-	Le service des ports de Douala	74
a-	Le directeur	75
b-	Le conseil supérieur et le comité.....	75
2-	Service des ports et voies navigables	76
a-	Le Directeur	76
b-	Le conseil supérieur et les comités permanents	76
B-	Instruments juridiques en charge de l'activité portuaire durant la période postcoloniale (1960-1991).....	78
1-	La direction des ports et voies navigables	78
a-	La Direction Générale	78
b-	Le conseil supérieur consultatif et le comité permanent.....	78
2-	L'Office national des Ports du Cameroun.....	79
a-	Missions de l'ONPC	80
b-	Les organes de gestion	80
	CHAPITRE II : CONCEPTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION AU CAMEROUN	83
I-	GÉNÉRALITÉS SUR LE PROCESSUS LOGIQUE DE LA PLANIFICATION.....	85
A-	Plans en “ pratique”	86
1-	Le domaine couvert par les plans.....	86
2-	La durée des plans.....	87
a-	Les perspectives à très long et long terme	87
b-	Les plans à moyen terme.....	88
c-	Les programmes à court terme.....	88
3-	L'action attendue de l'État.....	89

B-	Les buts généraux à atteindre	89
1-	La recherche d'une indépendance accrue	90
a-	Les capitaux	90
b-	Les hommes	92
c-	Les échanges commerciaux	93
2-	La recherche d'une meilleure répartition	95
a-	Les groupes sociaux	95
b-	Les régions	96
3-	La recherche d'un mieux être.....	96
C-	Théorie de la planification	97
1-	Objet de la planification	98
2-	Les grandes étapes de la planification.....	98
a-	L'élaboration du plan	98
b-	L'étape de réalisation	99
c-	L'étape de contrôle ou d'ajustement	99
II-	PHILOSOPHIES DES PLANS QUADRIENNAUX ET QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS.....	100
A-	Les plans du Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social (FIDES).....	100
1-	Origine des plans FIDES	101
2-	Idée de conception ou philosophie des plans FIDES	102
B-	Représentation symbolique de la notion de planification.....	104
1-	L'esprit du plan	105
2-	Les fins de la planification	105
3-	Les fonctions du plan camerounais.....	108
C-	Les principes de la planification camerounaise	109
1-	Le libéralisme planifié	110
a-	La promotion de l'initiative privée	112
b-	Les différentes formes de l'investissement privé étranger.....	113
c-	La contribution au développement.....	116
d-	L'interventionnisme de l'État	118
2-	Le développement autocentré	127
3-	Le développement équilibré.....	128
4-	La justice sociale.....	130

III- LA RÉGIONALISATION DES PLANS QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS	131
A- Généralités et justifications données à la régionalisation camerounaise.....	131
B- Découpage administratif.....	132
1- Le Cameroun occidental	133
2- Le Centre-Sud	134
3- L'Est.....	135
4- Le Littoral	135
5- Le Nord	136
6- L'Ouest	136
C- Étude de cas : matérialisation de la régionalisation dans le deuxième plan	137
CHAPITRE III : LES PLANS QUADRIENNAUX ET QUINQUENNAUX CAMEROUNAIS	
.....	145
I- LES PLANS DU FONDS D'INVESTISSEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT	
ÉCONOMIQUE ET SOCIAL (FIDES).....	147
A- Présentation des plans FIDES.....	148
B- Objectifs des plans FIDES.....	150
1- 1 ^{er} plan FIDES (1 ^{er} juillet 1947- 30 juin 1953)	150
2- 2 ^{ème} plan FIDES (1 ^{er} juillet 1953- 30 juin 1959)	151
C- Financement des plans FIDES.....	153
1- L'aide de la France sur fonds publics	155
2- Les fonds publics locaux.....	159
3- Les financements privés.....	162
II- LES PLANS FÉDÉRAUX.....	163
A- Présentation des plans fédéraux.....	163
1- La nécessité d'une planification.....	163
a- La persistance du monopole occidental	163
b- Les faiblesses de l'économie camerounaise.....	166
2- La planification comme moyen de lutte contre le sous-développement.....	169
3- Interventionnisme de l'État.....	170
4- Généralités sur les plans fédéraux.....	172
B- Objectifs des plans fédéraux.....	181
1- 1 ^{er} plan (1961-1965).....	181
2- 2 ^e plan (juillet 1966- juin 1971).....	185
C- Financement des plans fédéraux.....	187

1- 1 ^{er} plan (1961-1965)	187
2- 2 ^e plan (1966-1971).....	191
III- GÉNÉRALITES, OBJECTIFS ET FINANCEMENT DES PLANS UNITAIRES ...	194
A- Caractéristiques générales et structures d'élaboration des plans unitaires	194
1- Caractéristiques générales.....	194
2- Structures d'élaboration des plans	196
B- Objectifs des plans unitaires	199
1- Les grandes orientations du 3 ^e plan (1971-1976)	199
2- Les objectifs du 4 ^e plan (1976-1981).....	201
3- Objectifs du 5 ^e plan (1981-1986).....	202
4- 6 ^e plan (1986-1987).....	203
C- Financement des plans unitaires	206
1- Sources de financement du 3 ^e plan	206
2- Financement du 4 ^e plan.....	207
3- Ressources du 5 ^e plan.....	209
4- Sources de financement du 6 ^e plan	211
CHAPITRE IV : APPRÉCIATION DES RÉSULTATS DE LA PLANIFICATION DANS LE DOMAINE PORTUAIRE.....	214
I- ANALYSES GÉNÉRALES DES DIFFÉRENTS PLANS.....	215
A- Évaluation des plans FIDES	215
B- Analyse des plans fédéraux et des plans unitaires	219
1- Plans fédéraux	220
2- Plans unitaires (1971-1986)	228
C- Évaluation de l'aide internationale dans la planification du Cameroun	240
1- Les différentes formes d'aide.....	241
2- Critique globale à l'endroit de l'assistance économique	245
II- ÉVALUATION DES RÉSULTATS SUR LE PLAN INFRASTRUCTUREL.....	250
A- Les infrastructures des ports de Douala et de Kribi sous les plans FIDES (1947 à 1960)	251
1- Port de Kribi.....	252
2- Port de Douala : un véritable développement infrastructurel	252
B- Évolution infrastructurelle des ports de Douala et de Kribi sous les plans fédéraux (1961 à 1971).....	253
1- Le port de Kribi.....	254

2-	Le port de Douala.....	257
C-	Infrastructures de Douala et de Kribi sous les plans unitaires (1972-1987).....	258
1-	Le port de Kribi.....	258
2-	Le port de Douala.....	258
III-	APPRÉCIATION DU TRAFIC PORTUAIRE.....	261
A-	Sous les plans FIDES (1947-1960)	262
1-	Évaluation du trafic au port de Kribi	262
a-	Les exportations	263
b-	Les importations.....	265
2-	Évaluation du trafic au port de Douala	268
B-	Analyse des activités portuaires à Kribi et à Douala sous les plans fédéraux (1961-1971)	271
1-	Analyse du trafic au port de Kribi.....	272
a-	Les exportations	272
b-	Les importations.....	273
2-	Le port de Douala.....	276
a-	Les exportations	276
b-	Les importations.....	276
C-	Sous les plans unitaires (1972-1987).....	277
1-	Port de Kribi.....	277
a-	Les exportations	277
b-	Les importations.....	279
2-	Le port de Douala.....	280
a-	Les exportations	280
b-	Les importations.....	282
CHAPITRE V : IMPACT DE LA PLANIFICATION PORTUAIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET POLITIQUE DU CAMEROUN.....		
I-	IMPACT AU PLAN ÉCONOMIQUE.....	287
A-	À l'échelle locale	288
1-	Le développement urbain.....	288
2-	Développement des activités commerciales et création d'emplois.....	291
3-	Développement infrastructurel.....	295
B-	Sur le plan National	298
1-	Le port comme source de revenu national	298

2-	Le port : un palliatif aux insuffisances de la production nationale	300
3-	Le port comme facteur de localisation et de développement industriel.....	304
C-	À l'échelle internationale.....	309
1-	Le port comme facilitateur de la coopération économique.....	309
2-	Port et valorisation du commerce extérieur	312
3-	Port et désenclavement des pays voisins dénués de façade maritime.....	316
II-	IMPACT AU PLAN SOCIAL	318
A-	Le port de Douala comme facteur de développement humain : cas de Douala.....	318
B-	Port et amélioration des conditions de vie.....	320
C-	Le port comme pôle de développement local ou régional.....	321
III-	IMPACT AU PLAN POLITIQUE.....	324
A-	Port de Douala : un prestige national et international pour le Cameroun.....	324
B-	Port comme facteur d'unité nationale	326
CHAPITRE VI : PROBLÈMES ET PERSPECTIVES SUR LA PLANIFICATION AU CAMEROUN ET SUR L'ACTIVITÉ DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI.....		
329		
I-	ENTRAVES À LA PLANIFICATION ET À L'ACTIVITÉ DES PORTS DE DOUALA ET DE KRIBI.....	330
A-	Raisons de la défaillance de la planification en Afrique et au Cameroun	330
1-	Les causes de la défaillance des plans en Afrique	330
2-	Les obstacles à la réussite (totale) de la planification au Cameroun	336
a-	L'absence de prise en compte des données de la recherche en sciences sociales dans l'élaboration de la politique de développement	336
b-	Développement des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières..	338
c-	Délaissement du secteur industriel.....	343
d-	Le problème de l'assistance technique au Cameroun	346
B-	Problèmes au port de Douala.....	348
1-	L'ensablement du port de Douala	348
2-	Les fraudes (contre- bandes) douanières et les lenteurs administratives	349
3-	L'engorgement ou la saturation du port et l'insécurité portuaire.....	350
C-	Entraves liées au port de Kribi	351
1-	L'ensablement régulier de la passe de la Kienké.....	351
2-	La vétusté des équipements	352
II-	PROJETS AUX PORT DE DOUALA ET DE KRIBI	353
A-	Projets au port de Douala.....	353

1- Approfondissement du chenal.....	353
2- Sécurisation et sûreté de la place portuaire.....	354
3- Mesures envisagées pour lutter contre l'engorgement au port de Douala.....	355
B- Projet au port de Kribi : construction d'un port en eau profonde.....	356
1- Contexte historique et choix du site.....	357
a- Contexte historique et objet	357
b- Choix du site	358
2- Buts, rôle et portée du port en eau profonde de Kribi.....	358
a- Buts	359
b- Rôle.....	359
c- Portée	359
III- PERSPECTIVES LIÉES A LA PLANIFICATION AU CAMEROUN	360
A- La recherche en sciences sociales comme instrument de la politique de développement	360
B- La Nécessité de réorienter les secteurs prioritaires dans l'élaboration des politiques de planification	361
C- Une nouvelle stratégie internationale du développement comme condition de succès de la planification au Cameroun	371
CONCLUSION GÉNÉRALE	374
ANNEXES	386
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES	394
TABLE DES MATIÈRES	413
INDEX	422



INDEX

A

agriculture, 11, 13, 46, 47, 119, 129, 134, 136, 162, 167, 171, 181, 183, 184, 193, 201, 202, 204, 205, 208, 209, 218, 219, 226, 246, 248, 332, 338, 341, 342, 343, 361, 370, 372, 373, 381, 384, 400

aide, iv, viii, 16, 20, 21, 80, 101, 110, 119, 125, 127, 148, 153, 154, 155, 156, 162, 172, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 212, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 285, 307, 309, 332, 336, 340, 345, 346, 355, 371, 372, 373, 379, 380, 381, 382, 383, 400

Allemagne, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 44, 45, 47, 61, 82, 91, 164, 208, 245, 246, 247, 248, 249, 259, 376, 408

Assistance, vii, 119, 125, 172

Atangana, iii, iv, 15, 84, 101, 102, 149, 151, 159, 160, 161, 215, 219, 395, 411

C

CAMEROUN, i, ii, 83, 286, 329, 360

CAMEROUNAIS, i, ii, 100, 131, 145

colonisation, 2, 6, 12, 13, 14, 26, 32, 33, 35, 38, 40, 47, 62, 65, 66, 74, 82, 90, 93, 102, 106, 121, 128, 131, 132, 133, 162, 163, 164, 167, 168, 183, 194, 195, 218, 240, 257, 310, 330, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 352, 353, 363, 364, 370, 373, 375, 377, 384, 395

croissance, 6, 7, 8, 14, 15, 16, 18, 53, 70, 71, 74, 85, 89, 97, 105, 107, 108, 109, 113, 118, 124, 125, 130, 134, 136, 146, 156, 161, 166, 169, 170, 171, 173, 182, 195, 203, 217, 219, 220, 221, 222, 223,

224, 225, 228, 230, 236, 237, 238, 239, 249, 250, 251, 258, 259, 261, 262, 266, 269, 272, 280, 281, 287, 291, 301, 306, 314, 316, 318, 319, 321, 322, 326, 328, 331, 333, 334, 335, 336, 343, 357, 359, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 378, 379, 382, 383, 398, 399

D

DÉVELOPPEMENT, ii, 147, 286

DOUALA, i, ii, 27, 31, 74, 329, 330, 353

E

Economique, 276

Enock Kwayeb, 11, 338, 363, 396

Essomba, 17, 18, 55, 56, 323, 400, 401

Etat, 62, 168, 332

Etounga Manguéle, 41, 47, 48, 67, 68, 101, 102, 103, 148, 149, 150, 215, 219, 339, 340, 346, 396

evolution, vi

Exportations, ix, xi, xii, 43, 224, 231, 232, 264, 265, 269, 272, 282, 311, 317, 407

F

Fanso, 13, 32, 33, 35, 36, 38, 41, 42, 50

FÉDÉRAUX, ii, 163

FIDES, ii, v, vi, viii, x, xii, 17, 24, 26, 82, 85, 100, 101, 102, 103, 104, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 160, 164, 212, 215, 216, 217, 218, 219, 227, 250, 251, 252, 253, 262, 269, 285, 319, 338, 339, 340, 344, 376, 377, 378, 379, 405, 406

FINANCEMENT, ii, 194

France, v, vi, vii, ix, 12, 13, 46, 61, 62, 63, 64, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 77, 82, 91,

100, 101, 102, 103, 124, 144, 147, 148,
149, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158,
159, 160, 164, 166, 168, 190, 191, 193,
194, 196, 206, 208, 213, 215, 240, 241,
246, 247, 251, 252, 259, 263, 276, 281,
292, 310, 311, 312, 327, 330, 344, 345,
346, 347, 353, 376, 377, 383, 400, 402,
408

G

géographique, i, 5, 6, 9, 56, 60, 87, 128,
182, 219, 259, 304, 305, 306, 311, 324,
325, 375
Gouellain, 13, 35, 38, 39, 40, 42, 48, 49,
53, 151, 152, 153, 216, 217, 218, 268,
269, 271, 299, 318, 319, 396

H

Hugon, 12, 66, 69, 167, 168, 215, 332,
333, 334, 396

I

IMPACT, ii, 286, 287, 318, 324
Importation, 302, 303
indépendance, 12, 20, 77, 82, 90, 91, 92,
93, 94, 104, 106, 107, 110, 112, 116,
118, 119, 120, 132, 137, 157, 163, 164,
168, 171, 173, 175, 180, 183, 187, 195,
199, 240, 250, 257, 261, 299, 310, 327,
346, 372, 378, 382, 383, 396, 397
industrialisation, 103, 123, 129, 135, 138,
167, 176, 183, 184, 199, 203, 247, 269,
283, 287, 300, 301, 304, 305, 306, 340,
343, 344, 345, 347, 359, 361, 362, 363,
365, 372, 373, 377, 381, 384, 395
INFRASTRUCTUREL, ii, 250

K

Kom, 13, 90, 91, 164, 165, 248, 249, 342,
343, 372, 373, 396

KRIBI, i, ii, 27, 31, 74, 329, 330, 353

L

Levine, 396

M

Mainet, 14, 70, 71, 74, 251, 253, 258, 259,
266, 276, 280, 281, 291, 292, 293, 294,
306, 318, 320, 321, 398

Maquet, 11, 32, 48, 396

Mefoue Nkoa, 18, 76, 77, 81, 251, 252,
254, 255, 257, 263, 264, 265, 272, 278,
280, 289, 290, 295, 299, 300, 303, 304,
307, 308, 309, 310, 312, 318, 321, 323,
324, 327, 349, 350, 352, 353, 354, 356,
358, 359, 360, 402

N

nation, 33, 106, 111, 338

navires, 9, 42, 50, 51, 52, 53, 57, 59, 70,
235, 239, 253, 254, 257, 259, 260, 262,
293, 305, 311, 325, 326, 349, 350, 351,
352, 354, 355, 356, 358, 359, 375

Ndongko, 20, 90, 92, 109, 111, 112, 119,
120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 128,
129, 162, 172, 245, 246, 247, 337, 338,
345, 348, 361, 397

O

Objectif, 237

Olivier, 17, 86, 87, 88, 91, 93, 95, 96, 97,
98, 106, 131, 132

Owona, 36, 190, 397

P

PLANIFICATION, i, ii, 83, 85, 214, 286,
329, 330, 360

PLANS, i, ii, 100, 131, 145, 147, 163, 194,
215

POLITIQUE, ii, 286, 324

PORTS, i, ii, 27, 31, 61, 329, 330

Q

QUINQUENNAUX, i, ii, 100, 131, 145

R

RÉGIONALISATION, i, 131

S

secteurs, x, 21, 86, 97, 102, 105, 106, 107,
112, 116, 117, 118, 119, 120, 128, 141,
154, 165, 167, 169, 171, 172, 175, 185,
187, 190, 193, 201, 202, 204, 206, 208,
209, 213, 219, 223, 225, 226, 231, 233,
237, 243, 245, 250, 285, 291, 301, 304,
321, 322, 346, 360, 361, 370, 372, 373,
376, 378, 379, 380, 382, 383, 385

sociale, 4, 7, 18, 35, 55, 80, 85, 96, 104,
107, 108, 109, 118, 128, 130, 133, 146,
147, 152, 154, 170, 175, 176, 184, 196,
198, 204, 210, 245, 249, 287, 344, 360,
396, 401

Soulillou, 14, 37, 43, 49, 50, 51, 52, 53,
54, 71, 72, 388, 389, 390, 397

T

Temgoua, 13, 30, 34, 35, 36, 42, 43, 45,
48, 397

Thuillier, 4, 5, 6, 23, 397

Touna, 119, 152, 153, 154, 169, 170, 171,
172, 173, 177, 180, 181, 182, 186, 187,
188, 191, 201, 204, 208, 209, 211, 216,
218, 219, 223, 225, 226, 227, 231, 232,
236, 260, 261, 262, 276, 296, 302, 330,
335, 336, 340, 345, 347, 365, 366, 397,
400

TRAFIC, ii, 261

U

UNITAIRES, ii, 194

V

Valette, 6, 17, 85, 105, 106, 107, 109, 132,
133, 134, 135, 136, 137, 150, 152, 153,
177, 178, 179, 391, 392, 398

W

Waterston, 331, 335, 336, 365

Wouri, 6, 33, 36, 41, 48, 50, 51, 75, 77,
151, 257, 291, 349, 353

Z

ZAPI, ix, 144, 186, 227

Zarb, 398