



Fondation AfricAvenir International

Fondation pour la Renaissance de l'Afrique, le Développement Endogène,
la Coopération Internationale et la Paix Durable

Située à Bonabéri, Ancienne route
B.P. 9234 Douala IV^e Tél.: (+237) 695559844

www.africavenir-international.org

direction@africavenir-international.org

www.africavenir-international.org/secretariat@africavenir-international.org

UN FLEUVE, UN TERRITOIRE, UN PORT, UNE HISTOIRE, UN AVENIR

Leçon inaugurale, 2 octobre 2025

Le Port de Douala-Bonabéri : 150 ans d'Histoire et de Développement – Défis présents et grands enjeux du futur

Prince Kum'a Ndumbe III

Professeur Emérite des Universités

Président de la Fondation AfricAvenir International

www.africavenir-international.org

secretariat@africavenir-international.org

Tél : 6 95 55 98 44

Monsieur le Ministre des Transports Jean Ernest Masséna Ngallé Bibéhè,

Monsieur le Directeur Général du Port autonome de Douala-Bonabéri Cyrus Ngo'o

Majestés,

Excellences,

Chers compatriotes,

A mboa nje e tuse e? Nyambe

Mboa e jai te na? Ke lambo di,

A mboa musango mu be na binyo, musango mu be na moto te!

Soyez tous dans la paix!

L'élève au Cameroun apprend que Christophe Colomb a découvert l'Amérique en 1492. Quand lui apprendra-t-on que le roi du Mali, Mansah Abou Bakari Keita II, navigua en 1311 avec 200 navires et arriva au Mexique, s'installa avant de renvoyer en 1314 une délégation au Mali présenter de nouveaux produits à son petit frère, l'Empereur Kanku Musa, le plus riche roi de l'histoire ? Et que ce fut 180 ans avant Christophe Colomb ?¹

L'élève au Cameroun apprendra que Vasco da Gama a découvert la navigation jusqu'au Cap de Bonne Espérance en Afrique du Sud et contourna le continent en Afrique de l'est. Mais quand lui dira-t-on que quand Vasco da Gama arriva au Cap de bonne Espérance, il ne fut même pas remarqué, ayant rencontré tant de navires de plus grande importance, mais surtout que ce fut à Malindi qu'il rencontra un matelot qui le conduisit jusqu'en Inde ou alors qu'en 1414, le roi de Malindi envoya une délégation à Pékin auprès de l'Empereur de Chine avec des présents dont une girafe ?²

Aujourd'hui, vous voulez que nous mémorisions que le port de Douala-Bonabéri a été mis en place par le colonisateur allemand Woermann en 1871 ?

Il est urgent de décoloniser l'écriture de l'histoire maritime des pays africains, il est urgent de décoloniser l'écriture de l'histoire des ports africains. Et comme le réclamait le Togo devant la Tribune des Nations Unies ce 26 septembre 2025, il faut décoloniser la géographie imposée par les cartes Mercator et montrer la vraie taille de l'Afrique qui couvre 20% de la superficie terrestre.

Me voici donc interpellé, moi, Kum'a Ndumbe III, fils de Ndumb'a Kum III, lui-même fils de Kum'a Mbape Bell, Lock Priso Bell, sur les berges du Cameroons River, ce fleuve Wouri qui se jette à 24 kilomètres depuis des millénaires dans les grandes eaux de l'Océan Atlantique.

Me voici donc interpellé pour dire l'histoire des évolutions multiples qui ont marqué l'histoire de nos pères et de nos mères, les mutations opérées depuis des siècles, les activités intenses de commerce et de brassages humains, pour dire l'évolution au fil des âges des infrastructures qui nous permettent de défier le futur de nos rêves.

¹ Kum'a Ndumbe III et Jean Yves Loude, Dialogue en noir et blanc, Lettres, Présence Africaine, Paris 1989, p. 57 ff, voir surtout Van Sertima, Ivan, They came before Columbus – The African Presence in Ancient America, Random house, New York, 1976

² Kum'a Ndumbe III et Jean Yves Loude, ibid, p. 60 ff

150 ans ? Alors joyeux anniversaire pour ces trois fois cinquantenaire ! Cela nous ramène à l'année 1875, et en consultant le tableau des exportations depuis Douala vers Hamburg de 1861 à 1870, cela nous donne un anniversaire de 164 ans.

En allant plus au fond, nous constatons que cette partie de l'Afrique avec son port figure bel et bien sur la carte de 1480 de la *Hofbibliothek, conservée à la Bibliothèque de la Cour royale à Vienne*. Les bateaux transportant les esclaves de 1514 à 1866 ont embarqué à Bimbia 2.393 captifs, mais à Cameroons River et ses environs, donc ici à Douala-Bonabéri, 40.530 esclaves. Ces ports étaient donc opérationnels pour les bateaux internationaux il y a **511 ans**, comme nous le voyons. Si Bimbia a été rappelé à la mémoire collective surtout grâce aux travaux des Africains Américains comme la professeur Lisa Aubrey de Arizona State University, les ports du fleuve Wouri, principaux lieux d'exportation transatlantique des esclaves, demeurent encore dans la mémoire effacée. Nos universités, nos villes et l'Etat du Cameroun doivent se pencher sur cette question et reconstituer ces sites d'exportation des esclaves pour la guérison de notre mémoire collective.

Le *Décret pour l'abolition de l'esclavage dans les colonies britanniques pour le développement du travail des esclaves émancipés et pour indemniser les personnes ayant droit aux services de ces esclaves*, aussi connu comme la *Loi sur l'abolition de l'esclavage*, reçoit l'assentiment royal britannique le 28 août 1833 et entre en vigueur le 1^{er} août 1834. La loi abolit l'esclavage dans la plupart des colonies britanniques et libère ainsi plus de 800 000 Africains réduits en esclavage dans les Caraïbes, en Afrique du Sud et en petit nombre au Canada.

A Cameroons, la grande Bretagne signe le 10 juin 1840, le 7 mai 1841 et le 29 avril 1852 des traités sur la suppression de l'exportation d'esclaves depuis leurs ports avec les rois Bell, Akwa, Deido et Priso (Bonabéri)³. L'intensité du commerce qui ne changera que de produits à exporter créera aussi des conflits parfois majeurs, d'autant plus qu'il y avait une restriction avant 1884 : les étrangers n'avaient pas le droit de descendre sur la terre ferme sans autorisation spéciale du roi, donc sans visa. Et sur les embouchures du Cameroons River régnaient ces 4 rois, dont les territoires s'étendaient à l'intérieur du pays. Les commerçants quittaient donc leurs bateaux océaniques pour habiter dans des « hulks » flottants, construits sur le fleuve même. Pour la période précoloniale référencée dans les 150 ans, il fallait tenir compte des rois Ndumb'a Lobe (Bona Njo), Ngando'a Akwa (Akwa), Jim Ekwalla/Samson Dido (Deido), Priso Bell (Mbape a Bele) et par la suite Kum'a Mbape ou Lock Priso (Hickory Town devenu Bona Bele, Bonabedi et par la suite Bonabéri). Ces rois tenaient à leur monopole commercial entre les Européens et les populations à l'intérieur du pays. L'usage du **commerce « from ship to ship »** instaura donc un **vaste marché flottant** entre les embarcations des Camerounais de la côte et les bateaux des commerçants européens.

³ Pasteur J.-R. Brutsch, Les Traités Camerounais – recueillis, traduits et commentés, in : Etudes Camerounaises, Nr. 47-48, Mars-Juin 1955, p. 9 ff

Mais la conférence Camerouns- Angleterre qui se tint le 17 décembre 1850 aux abords du Wouri réglementa le fonctionnement des ports, les montants de la douane (Kumi) et autres taxes, le pilotage, l'entrepotage etc. Afin de régler les litiges, il fallut instituer une structure pour départager Camerounais et commerçants européens dans le cadre des activités des 4 ports. C'est ainsi que vit le jour la « *Court of Equity* » à Camerouns Town, d'abord par un règlement du 17 décembre 1850, puis par un autre du 14 janvier 1856 adoptée à bord du « Bloodhound », bateau de Sa Majesté, la Reine d'Angleterre.

Avant la colonisation de 1884 par l'Empire allemand, on pouvait compter sur les rives du Wouri quelques rares sociétés belges et françaises, 26 sociétés allemandes dont Woermann et Jantzen & Thormählen, mais 56 sociétés britanniques de Liverpool, Bristol et autres villes anglaises. Les Anglais ont négocié pendant 40 ans les conditions de transfert de souveraineté avec les rois de la côte camerounaise, mais ont été driblés par un Bismarck qui achevait à peine la construction de l'unité allemande et entendait peser sur les relations internationales. Le consul anglais Hewett devint « *the too late consul* » quand il rentra à Camerouns Town et trouva que King Bell, King Akwa et King Dido avaient signé le transfert de souveraineté conditionnel aux sociétés allemandes. C'est Bismarck qui avait donné des instructions que le transfert de souveraineté fut signé avec les commerçants, et non pas avec l'Empire allemand. Les commerçants vont tout de suite après céder à l'Empire allemand la souveraineté acquise par eux-mêmes.

Les transactions portuaires ne commencent donc pas il y a 150 ans avec l'Allemagne, mais comme on le constate, elles ont plus de 511 ans d'âge. C'est ainsi qu'il existait 4 douanes appelées 'Kumi'(coumie), et les rois continuaient à la percevoir même après l'instauration du protectorat allemand sur l'ensemble du territoire qui portera le nom Kamerun. *Ainsi, en 1886, deux ans après l'implantation allemande, King Bell perçut 500 Kru (10.000 Mark du Reich), King Akwa 260 Kru (5.200 Mark du Reich), King Jim Ekwalla 120 Kru (2400 Mark du Reich) et le Janea Lasam Kum'a Mbape 110 Kru (2.200 Mark du Reich).*

La douane était perçue pour l'export-import en Kru camerounais, divisé ainsi :

1 Kru = 4 Keg = 8 piggin = 16 bar

Et

1kru = 20 Mark du Reich (au lieu de 40 Mark avant 1884, dévaluation de 50 pour cent)

1 Keg = 5 Mark

1piggin =2,5 Mark

1 bar = 1,25 Mark

Avec 1 Kru, on pouvait s'acheter 10 gallons d'huile de palme ou 2 livres d'ivoire

Avec 1 Keg, on pouvait se procurer 50 livres de noix de palme

Avec 1 piggin, on pouvait acheter 4 à 5 bouteilles de rhum

Avec 1 bar, on pouvait se procurer 1 poulet ou 1 bouteille de bière de Hamburg

Les transactions commerciales sur le « Cameroons River » et aux ports de Cameroons avaient un tel poids que les populations s'opposaient farouchement contre une signature de traité avec l'Allemagne pour un éventuel transfert de souveraineté :

Eduard Schmidt, agent de Woermann, écrira à son patron : « *Je suis resté jusqu'à 3 heures du matin chez King Bell, mais je regrette ne pas avoir atteint mon but, car King Bell avait une telle peur du refus et des menaces des siens et des Aqua qu'il déclara ne rien pouvoir faire sans le consentement de ses sujets* »

Le bateau de guerre allemand « Möwe » jeta l'ancre le 11 juillet à Cameroons River, rassura les rois, et le traité fut signé à bord du bateau.

Le consul allemand Emil Schulze était obligé de signer et de mettre un cachet du Reich allemand avec timbre fiscal sur le document consignait les vœux des rois camerounais Akwa et Bell avant le transfert de toute souveraineté, document datant aussi du 12 juillet 1884 qui stipulait :

"Our wishes is that white men should not go up and trade with the bushmen, nothing to do with our markets, they must stay here in this River and then give us the trust so that we will trade with our Bushmen

*We need our Duty or Custom House in our country"*⁴.

Donc pas d'immixtion extérieure dans les transactions import-export, le monopole commercial partant des ports de Cameroons et la douane doivent demeurer sous la souveraineté des maisons royales camerounaises.

Dans le Traité final du 12 juillet 1884 avec les rois Akwa et Bell, signé un jour avant, le 11 juillet par le roi Deido, le transfert de souveraineté sera cédé sous conditions : les traités commerciaux avec les autres puissances vont rester en vigueur (surtout avec la grande Bretagne), la douane va continuer à être payée aux rois, la terre demeure la propriété de ses habitants et les coutumes ancestrales seront respectées, ne serait-ce que dans un premier temps. Le 14 juillet 1884, le drapeau allemand va être hissé sur les territoires de Bell, Akwa et Deido. Lock Priso de Bonabéri lui, va refuser de signer et quand Nachtigal viendra hisser le drapeau allemand à Hickory Town, ce drapeau sera enlevé, et Kum'a Mbape écrira à Nachtigal : « Pull that flag down, No man buy we ... and leave us free ! »

La perte définitive de souveraineté des rois camerounais de la côte

Bismarck va exhiber les quelques traités signés avec les rois camerounais à la conférence de Berlin de 1884-85 et obtiendra l'ensemble du territoire que l'on appellera Kamerun. *Une fois*

⁴ Kum'a Ndumbe III, Editor, L'Afrique et l'Allemagne – De la colonisation à la coopération 1884-1986, Le Cas du Cameroun / Africa and Germany from Colonisation to Cooperation 1884-1986 the Case of Cameroon, p. 378

l'administration allemande installée à Cameroons Town, donc Douala, elle va violer les traités signés avec les rois et s'approprier l'exclusivité des structures de souveraineté.

La monnaie

Le Kru sera toléré au début, dévalué deux fois, puis finalement interdit, en même temps que le dollar, par un décret du gouverneur allemand du 6 avril 1894.

Le monopole commercial

Les Duala et apparentés seront interdits de commerce par arrêté du 19 juin 1895 et n'avaient plus le droit d'employer des ouvriers Wey par arrêté de la police du 22 mai 1895. Les Allemands installeront des comptoirs tout au long de l'arrière-pays, et les Duala qui maîtrisaient les marchés à l'intérieur du territoire seront utilisés comme clerks dans ces comptoirs, mais pour le compte des Allemands. Les Duala historiquement commerçants se reconvertiront petit à petit au travail dans les comptoirs et à la pêche.

Le port et la douane

Les quatre ports seront gérés comme un seul port sous autorité allemande. Les derniers relevés connus de la douane des rois datent de 1886, et la douane deviendra une douane allemande, sans aucune contrepartie pour les rois et communautés riveraines.

Le commerce extérieur, monopole des rois de Cameroons-Hickorytown (duala), ainsi que la douane atteignaient presque 100% pour l'ensemble du futur territoire appelé Kamerun, le port de Bimbia n'ayant pas pu prendre de l'ampleur après l'esclavage.

La terre

La loi sur les terres sans maître « Kronlandgesetz », sera promulguée le 15 juin 1896 et les terres camerounaises seront définies comme terres appartenant à la couronne allemande. Celui qui désormais voudra revendiquer la propriété d'une terre devra obtenir de l'Allemagne un « Grundbuch », un titre foncier, loi du 17 octobre 1896⁵. En cas de besoin, même un propriétaire pourra être exproprié, grâce à une loi d'expropriation la « Enteignungsgesetz » du 14 février 1903⁶.

Le gouvernement allemand va même procéder à la création de deux entités, la ville des Blancs au bord du fleuve et la ville des Noirs dans un nouvel espace, la ville de Neu-Bell, donc nouvelle ville des Bell, séparée d'un kilomètre. C'est cette politique de l'apartheid qui va déclencher le conflit qui conduira à la pendaison de Duala Manga Bell et de Ngoosso Din en 1914.

⁵ Verfügung des Reichskanzlers betreffend die Ausführung der Allerhöchsten Verordnung vom 15. Juni 1896 über die Schaffung, Besitzergreifung usw. von Kronland und über den Erwerb usw. von Grundstücken in Kamerun. Vom 17 Oktober 1896

⁶ Kaiserliche Verordnung über die Enteignung von Grundeigentum in den Schutzgebieten Afrikas und der Südsee. Vom 14. Februar 1903

La langue

Le 26 août 1909, le Chef de Circonscription Royale, Röhm, fait véhiculer une circulaire interdisant l'utilisation des langues duala et de l'anglais dans les correspondances administratives. Toute correspondance administrative devra désormais être rédigée en un parfait allemand, les dossiers avec un mauvais allemand seront désormais rejetés.

Les vœux dans "Our Wishes", garantis par le consul Emil Schulze, tout comme les traités des 11 et 12 juillet 1884 vont donc s'avérer comme ayant été juste un tremplin permettant à l'Allemagne de mettre pied sur la terre ferme camerounaise et engager sa campagne militaire qui va durer pendant 32 ans et qui aboutira à la signature de 95 traités de transfert de souveraineté avec les différents royaumes camerounais. Ces traités seront souvent signés d'accord parties après une victoire militaire allemande sur le royaume camerounais signataire.

Le Cameroun entrera donc en colonisation systématique, sans sa propre monnaie, sa propre douane, son propre commerce et sans ses commerçants, dépossédés de ses terres et l'interdiction d'utiliser sa propre langue. La gestion sera centralisée entre les mains des gouvernants allemands d'abord à Douala comme capitale dès 1884, puis à Buéa en 1901 et enfin à Yaoundé en 1911.

Les ports de Cameroon Town et de Hickory Town deviendront donc la propriété exclusive de l'Etat allemand, sans aucune contrepartie pour les rois et leurs communautés. Après la défaite de l'Allemagne en 1916, et surtout après la conférence de Versailles de 1919, ce port deviendra un port sous la souveraineté de la France, et après l'indépendance de 1960, le port de Douala-Bonabéri deviendra la propriété de l'Etat du Cameroun. Les terres sans maître de l'époque allemande deviendront les terres du domaine national, et c'est l'Etat camerounais qui délivrera désormais le Titre foncier. Ce développement conduira à des conflits permanents, surtout pour les terres, et les tribunaux actuels sont sollicités à environ 70% pour les litiges fonciers au Cameroun. La question fondamentale demeure : *à qui appartient la terre ? Aux royaumes avec leurs populations ou à l'Etat moderne et central ?*

Le fleuve Wouri, le port de Douala-Bonabéri et les deux guerres mondiales

Les litiges sur la possession coloniale des Camerounais et l'aggravation du litige foncier entre les Duala et les Allemands ont pris de l'ampleur avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale.

Le fleuve Wouri et le port de Douala-Bonabéri ont joué un rôle central dans la stratégie de la défaite précoce de l'Allemagne. Bouleversés par la pendaison de Douala Manga Bell et de Ngoso Din, les Duala vont braver toutes les interdictions allemandes et iront chercher par pirogues les forces anglaises et françaises pour défaire l'armée allemande.

« Les indigènes de la plupart des localités environnantes ne se sont pas mieux maintenus que dans la ville de Douala. Pour Bonabéri et Bonendale, les expériences vécues par le père Faerber à ce sujet sont importantes, lequel a présenté de manière vivante sa fuite devant les Anglais et le rôle triste que jouaient les habitants de Douala, Bonabéri, Bonendale en tant que guides et espions des

Anglais. Je suppose que ces faits sont transmis à Votre Excellence par la mission pallotine. Dans le cas contraire, je pourrais livrer ultérieurement une copie de mes notes. Le chef de poste Graeber devait signaler des expériences similaires de Souza au commandant militaire de Bonabéri (Assesseur, le Dr. Böttcher). Pour autant que je sache, le document est en possession de l'assesseur Böttcher. A Bojongo (les Bell), la scierie et les habitations de la société camerounaise de Wurtemberg sont pillées et en partie incendiées »

L'Allemagne capitule donc à Douala en 1916 déjà, or la guerre mondiale ne va se terminer que trois ans plus tard par le Traité de Paix de Versailles en 1919.

Le fleuve Wouri, le port de Douala et la Deuxième Guerre mondiale

Dès le début de la Deuxième Guerre mondiale, les troupes allemandes de Hitler envahissent la France et prennent Paris. Le Maréchal Pétain est installé au pouvoir, mais le Général de Gaulle réussit à fuir et à rejoindre Londres. Il organise la résistance française jusque dans les colonies de la France. C'est ainsi que le colonel Philippe de Hauteclocque, surnommé Leclerc, est envoyé au Cameroun.

« Comprenant une vingtaine de membres, le « commando Leclerc » débarque à Douala, le premier port du Cameroun, le 26 août 1940. Après des discussions avec les autorités civiles et les officiers en place, le ralliement du Cameroun est proclamé le 27 août au matin. Leclerc entre triomphalement à Yaoundé le surlendemain 29 août. Le haut-commissaire Richard Brunot, qui a été relevé de ses fonctions le 15 août par Pétain, transmet ses pouvoirs au colonel Leclerc. Dès qu'il connaît la nouvelle, de Gaulle télégraphie : « Le Cameroun vient de prendre une belle décision et de donner un exemple magnifique. Cet exemple sera suivi par tout l'Empire ». ⁷ Des troupes seront levées au Cameroun, envoyées en Europe pour la libération de la France qui sera au final comptée parmi les vainqueurs de la Deuxième Guerre mondiale.

Encore une fois, c'est sur le fleuve Wouri et au port de Douala-Bonabéri que s'est joué le destin du Cameroun. Quinze ans après, le Cameroun va proclamer son indépendance négociée, mais entrera dans la phase néo-coloniale des relations internationales.

Un constat s'impose : depuis le commerce des esclaves suivi des produits coloniaux, des objets de pouvoir, de culte et d'arts africains, le port de Douala-Bonabéri et le port de Limbe ont servi à satisfaire les besoins étrangers dans des échanges déséquilibrés. Le Cameroun à travers surtout le port de Douala-Bonabéri, devient un exportateur exclusif de matières premières et importe les produits manufacturés venus de l'extérieur. Ce ne sont pas les Camerounais qui pensent quoi produire pour leur marché interne et leurs exportations, l'économie est dictée par les besoins et fournitures du colonisateur ou de puissances extérieures. C'est ainsi que les routes débiteront quelque part où on prend les matières premières pour s'orienter vers le port de Douala-Bonabéri

⁷ Le colonel Leclerc à Douala au Cameroun le 27 août 1940, in : Musée de la résistance en ligne, <https://museedelaresistanceenligne.org/media10442-Le-colonel-Leclerc-Douala-au-Cameroun-le-27-aot-1940>

dans la plupart des cas. Il faudra des décennies après l'indépendance pour commencer à construire des routes reliant entre elles différentes villes du Cameroun.

L'une des conséquences de cette utilisation du port de Douala documenté depuis plus de 511 ans est *la régression des routes maritimes* reliant depuis l'antiquité les peuples de l'eau entre eux, on ne va plus de Douala-Bonabéri à Kombo'a Moukoko, Manoka, Matanda Masadi, Bessoukoudou, Toube, ou Bonabile, les routes maritimes ne mènent plus à Bimbia, Dibombari ou à Yabassi par le fleuve, ni à Tiko, Limbe, Edéa ou à Kribi. Même autour de Douala-Bonabéri, les routes maritimes sont devenues inexistantes et les îles comme Jebale sont toujours joignables par pirogues artisanales. L'espace de vie maritime a pratiquement disparu même pour les peuples de l'eau eux-mêmes.

Par contre, le fleuve Wouri est devenu le lieu de prédilection pour l'implantation de certaines industries, et l'augmentation fulgurante de la population en 2025 de 4,346,420 ou 5 338 082⁸ millions d'habitants entraîne une pollution désastreuse de ce fleuve.

« Chaque année, huit milliards de kilos de plastiques se déversent dans nos océans dont 80% d'origine fluviale, affirme Thomas de Groot, fondateur de River Cleanup. Le Wouri déverse à lui seul près de trois millions de kilogrammes. » *Cette statistique en fait le troisième fleuve le plus pollué d'Afrique.* »⁹

Les peuples de l'eau vivent impuissants le développement industriel du port de Douala-Bonabéri qui ne tient pas compte de leur bel espace de vie maritime.

De l'extension du port de Douala-Bonabéri aux défis de la ZLECAF

La compétition nationale et internationale a boosté les ambitions du port de Douala-Bonabéri qui « *traite 70% des échanges du commerce extérieur global du Cameroun ; contribue à la mobilisation de 85% des recettes douanières nationales ; contribue à la création de 43% d'emplois formels au plan local (Douala) et de 18% au plan national* »¹⁰

Le port en eau profonde de Kribi est opérationnel depuis 2014 et permet depuis 2018 un accostage de navires à grand tirant d'eau, ces bâtiments qui ne peuvent pas traverser les embouchures du fleuve Wouri. Les ports de Limbe et Tiko sont en pleine expansion, et le port de Garoua prend aussi de l'ampleur grâce aux études présentées en août 2024.

⁸ World Population Review, <https://worldpopulationreview.com/cities/cameroon/douala> et Publication de CHRIS ENAC <https://www.facebook.com/Chris.Enac/posts/top-10-des-villes-les-plus-peupl%C3%A9es-du-cameroun-estimation-2025-1-doualapopulati/1118882673589926/>

⁹ Franck Foute, Cameroun : le Wouri est-il vraiment l'un des fleuves les plus pollués d'Afrique ? Jeune Afrique online, 8 juin 2021, in : <https://www.jeuneafrique.com/1185061/societe/cameroun-le-fleuve-wouri-est-il-vraiment-le-plus-pollue-dafrique/>

¹⁰ Discours du DG Cyrus Ngo'o

- 1- L'extension du port vers Manoka d'ici 2030 a pour objectif majeur l'accès à un port en eau profonde, permettant aux bateaux à grand courant d'eau qui ne peuvent pas accoster sur le fleuve Wouri, d'être aussi traités par le port de Douala-Bonabéri en extension.¹¹
- 2- Le PAD a engagé un vaste plan de modernisation des infrastructures à Misolé 1 sur les berges de la Dibamba devant permettre la fluidité du trafic maritime, la sécurité des opérations, l'optimisation du temps de traitement des marchandises, tout ceci pour faire face à l'augmentation prévue du trafic portuaire, qui devrait passer de 12,4 millions de tonnes actuellement à 21 millions de tonnes à l'horizon 2030.¹²
- 3- Le projet d'extension du port sur la rive droite du Wouri - zone industrielle de Bonabéri- consiste en la construction d'un terminal mixte vraquier pour accueillir les marchandises diverses et en vrac. Ce projet répond à l'impératif d'accroissement des capacités

Le Port de Bonabéri-Douala et les échanges avec les pays africains

Les pays enclavés comme le Tchad ou la République centrafricaine utilisent encore en grande partie le port de Douala-Bonabéri pour leur export-import. Même si le Tchad figure parmi le top des 10 pays sur les 133 qui commercent avec le Cameroun en 2023, la part en 2023 du commerce avec les clients africains n'est cependant que de 12,7 %, ¹³ les Pays-Bas, la France, l'Inde, la Chine, le Tchad, l'Italie, le Bangladesh, l'Indonésie, l'Espagne et la Belgique, détenant plus de 77% de la part du marché avec le Cameroun.

En effet, avec 18,9% des parts de marché, la Chine se positionne comme premier fournisseur en 2023 et est en 4^e position comme client importateur.

Le grand défi est lancé par la Zone de libre-Echange continentale Africaine ZLECAF et le 5 juillet 2024, 99.490 tonnes de barres d'aluminium d'Alucam ont été exportés par le Port de Douala-Bonabéri vers l'Algérie.

En scrutant la carte du réseau planifié des routes transafricaines prévue par l'UA, le port de Douala-Bonabéri aura bel et bien besoin d'une jonction pour rattraper l'axe Lagos-

¹¹ Le port de Douala prévoit de débiter son expansion vers l'île de Manoka dès 2030
<https://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/3008-18352-le-port-de-douala-cherche-des-fonds-a-dubai-pour-financer-notamment-son-extension-vers-l-ile-de-manoka>

¹² Complexe industrialo-commerciale de Misole 1 : la vision présidentielle matérialisée <https://www.cameroon-tribune.cm/article.html/71780/fr.html/complexe-industrialo-portuaire-de-misole-1-la-vision-presidentielle-materialisee>

¹³ Import-export : les échanges entre le Cameroun et l'Afrique toujours marginaux, malgré l'entrée en vigueur de la Zlecaf
<https://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/1305-20809-import-export-les-echanges-entre-le-cameroun-et-l-afrique-toujours-marginaux-malgre-l-entree-en-vigueur-de-la-zlecaf>

Mombassa de 6 259 km et qui passe soit par Bafoussam, soit par Yaoundé¹⁴. La ZLECAF représente un marché de plus de 1, 5 milliards d'habitants et son succès pourra inverser la structure coloniale qui fait des pays africains des pays fournissant essentiellement des matières premières.

Mais le vrai défi consiste à construire des chemins de fer depuis le port de Douala-Bonabéri et reliant les principales villes du Cameroun, mais aussi les pays africains jusqu'au Kenya.

Les avions cargo depuis la ville de Douala devront prendre la relève pour tous ces conteneurs qui entrent par le port de Douala-Bonabéri, et nous sommes en droit de rêver de drones sans pilotes qui pourront desservir plusieurs localités depuis le port de Douala-Bonabéri.

Conclusion

Le trafic des bateaux océaniques sur le « Rio dos camaroes », ce fleuve de crabes nommé Cameroons et plus tard Wouri, fut intense de 1514 à 1866 avec comme marchandises prisée les esclaves de différentes régions de notre pays. La colonisation qui s'en suivit à partir de 1884 était une conséquence de la révolution industrielle en Europe qui n'avait plus besoin d'esclaves, mais de matières premières pour faire fonctionner la nouvelle industrie. Les rois de la côte camerounaise ayant instauré un système de « from ship to ship » accompagné d'un système de visa qui interdisait tout accès sur terre ferme pour les étrangers, obligèrent les Européens à résider sur des maisons flottantes appelés « Hulks ». Bien avant la colonisation, 57 sociétés de commerce anglaises, 26 sociétés allemandes, quelques rares sociétés belges et françaises opéraient dans 4 ports camerounais gérés par les rois Bell, Akwa, Deido et Hickory Town devenu Bonabéri.

La diplomatie de Fürst von Bismarck réussit à s'emparer du Kamerun à la Conférence de Berlin de 1884-85. Sur place, il fallut signer des traités de transfert de souveraineté avec les différents rois qui régissaient l'espace Cameroun. La littérature ambiante s'arrête au Traité du 11 et 12 juillet 1884 avec trois rois de Cameroons Town, mais les documents historiques révèlent qu'il y a eu 95 traités signés entre Allemands et Camerounais pendant les 32 ans de guerre sans merci, de 1884 à 1916.

L'administration allemande viola dès le départ tout traité signé, elle s'empara des ports des rois et en firent un seul port allemand qui sera développé selon les normes européennes dans les colonies, ces chantiers de matières premières à exporter. Le Kru, monnaie camerounaise et le dollar furent interdits, le Reichsmark fut introduit, la douane

¹⁴Map of Trans African Highways : https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Trans-African-Highway-Network_fig2_236950004

des rois, le Kumi fut supprimé, et la douane devint allemande. Après la défaite allemande dès 1916 à Douala, les Français et Anglais ont obtenu l'administration du territoire à la conférence de Versailles et ils sont restés jusqu'aux indépendances de 1960. Le nouvel Etat du Cameroun va donc continuer à gérer, à moderniser et à booster l'extension multiple de ce port désormais appelé Port Autonome de Douala-Bonabéri. Face à la concurrence d'autres ports comme Kribi, Limbe, Tiko et Garoua, et surtout face à la pression démographique de la ville de Douala, le port fluvial a l'ambition de se doter d'une extension en eau profonde et de servir dans de courts délais les pays enclavés comme le Tchad et la République de Centrafrique. Mais il faudra se rappeler de l'urgence d'un espace de vie maritime hérité des peuples de l'eau depuis des siècles.

Pour mieux s'arrimer à la Zone de Libre Echange Continentale Africaine, le port de Douala-Bonabéri a besoin d'être relié à la transafricaine Lagos-Mombassa par la route et par le train. Les avions cargo et les drones sans pilote devront bien compléter la liaison partant du port de Douala-Bonabéri aux zones enclavées et bien au-delà de l'espace CEMAC.

Le défi est lancé, aux jeunes générations de se montrer à la hauteur de cette Afrique en renaissance, dans un environnement de peuples de l'eau. A l'Etat et au PAD de les soutenir pour qu'ils relèvent ce défi avec bonheur.

La Fondation AfricAvenir International a signé une convention de coopération avec le PAD. Mais nous sommes bloqués pour la mise en œuvre de tout ce programme d'accompagnement à cause de l'exigence de préfinancement exigé par les structures du PAD. La Fondation AfricAvenir International n'est pas une entreprise industrielle ou commerciale.

Monsieur le Directeur Général, veuillez trouver une solution pour que nous puissions donner le meilleur de nous-même au PAD et relever ensemble les grands défis du futur.