

L'impact socio-économique du pont Nguéli (Tchad-Cameroun) sur les riverains

Mackaye GONDJESSABE

Doctorant à l'Université de Doba, département d'Histoire, BP 03 (Tchad)

Correspondance : gondjessabemackaye@gmail.com

Article soumis le 22/05/2023 et accepté le 07/07/2023

Réf. AUM10-021

Résumé : Le Tchad est un pays continental, enclavé de tous bords par rapport aux ports maritimes les plus proches. Cette étude a pour objectif d'analyser les difficultés qui empêchent le Tchad de bénéficier véritablement des retombées de son désenclavement via le Cameroun. Le désenclavement, inscrit en priorité dans la politique de développement n'a pas encore porté de fruit dans cet immense territoire. La construction du premier pont de Nguéli des années 1985 entrevoit le rapprochement des peuples, la facilitation des échanges commerciaux en vue d'un développement escompté. Construit, le pont Nguéli est la principale porte du pays pour ses échanges internationaux mais ne lui profite pas. L'apport de ce pont est considérable. Chaque mois le bureau de douanes produit 5 à 6 milliards de FCFA sans compter les recettes de la direction de l'exportation des bétails ; et cela pendant la période morte de juin-septembre. Les bons moments, le bureau produit le double soit 13 milliards par mois. On estime à 65% de recettes fiscales et 73% de recettes douanières chaque année. Cet apport qui pourrait être bien considérable est gangréné par des activités illicites et illégales dont la fraude massive. Ce qui demande la réforme des forces en présence pour réduire la gabegie y relative.

Mots clés : pont Nguéli , activités économiques, Impact, Cameroun, Tchad

Abstract: Chad is a continental country, landlocked on all sides in relation to the nearest seaports. This study aims to analyze the difficulties that prevent Chad from truly benefiting from the benefits of its opening up via Cameroon. The opening up, which is a priority in the development policy, has not yet borne fruit in this immense territory. The construction of the first Nguéli bridge in 1985 foresees the rapprochement of peoples, the facilitation of trade with a view to expected development. Built, the Nguéli bridge is the country's main gateway for international trade but does not benefit it. The contribution of this bridge is considerable. Each month the customs office produces 5 to 6 billion FCFA without counting the revenue from the livestock export department; and this during the

dead period of June-September. The good times, the office produces double that is 13 billion per month. It is estimated that 65% of tax revenue and 73% of customs revenue each year. This contribution, which could be very considerable, is plagued by illicit and illegal activities, including massive fraud. This requires the reform of the forces present to reduce the mismanagement relating thereto.

Keywords: Ngueli Bridge, economic activities, Impact, Cameroon, Chad

1. Introduction

L'homme a toujours cherché depuis la nuit des temps à être en contact avec ses voisins, ses semblables. Ce contact, au tout début, se fait par voie terrestre et à pied qui est le tout premier mode et moyen de voyager. Ce souci de se rapprocher des autres donna naissance à des inventions comme le bateau, l'automobile, le train et l'avion pour aller vite, plus loin et intensifier les échanges. Les raisons historiques, économiques et stratégiques de cette artère principale pour l'intérieur du bassin congolais y compris indirectement le Tchad (Moustapha Mahamat, 1984). C'est dans ce sens aussi que le pont a été inventé et construit. Aujourd'hui avec la poussée de la technologie, l'on ne se déplace pratiquement pas. Il suffit d'appuyer sur la petite touche du téléphone sans fil pour avoir le monde à la portée de la main et signer de contrats commerciaux importants avec livraison directe à domicile.

De ces contacts qui sont d'abord de geste de pur humanisme naîtra la circulation et l'échange des idées, des maladies et des marchandises. C'est cette importance vitale et incontournable des voies de communication dans le développement d'une société qui va retenir notre attention et guider notre démarche. L'importance de leur apport dans le développement, le degré d'ouverture opéré et le volume des échangés occasionnés.

L'importance vitale des voies de communication pour un pays très enclavé comme le Tchad est l'artère principale. « La route du développement passe par le développement de la route » disait le feu Président Malien Ahmadou Toumani Touré ; et c'est le souci qui a guidé la politique du désenclavement de ce pays et

particulièrement la construction du pont Ngueli en 1985. Ngueli qui a donné son nom à ce pont est un petit village des pêcheurs et agriculteurs, confondu avec la berge droite du Logone. Le village relève du 9^{ième} arrondissement de la capitale Ndjamena.

Les nouveaux modes et moyens de communication ne sont pas seulement la satisfaction de la curiosité scientifique ni le goût du risque ; ils sont à la base du développement de l'Europe qui les a exporté vers les contrées lointaines d'où le Tchad. Le Tchad se doit de les accaparer et les intégrer dans le processus de son développement. La mobilité disait Plassard (2003), apparaît comme un facteur de développement économique. C'est un baromètre de la vivacité d'une société.

Ouvrir les voies de communication suppose la maîtrise de certains éléments de géographie du territoire concerné tels que le relief, la végétation, la pédologie, l'hydrographie. Il est question de réveiller certaines provinces éloignées en état de dormance, de briser leur isolement et leur autarcie. C'est que les routes sont aussi un secteur à ne pas négliger pour le développement du Tchad. Un pays très vaste dont les communications à l'intérieur sont pénibles doublées d'absence de débouchés sur la mer. Le slogan de la défunte compagnie Toumai Air Tchad résume bien cette préoccupation : « Désenclaver pour rapprocher ». Le pays est au bord de l'asphyxie, d'où l'impérieuse nécessité d'ouvrir et d'aménager les voies de communication à l'exemple du pont Ngueli.

En effet, l'étude à révéler que depuis la construction du pont Ngueli, les difficultés liées à la gestion et à la planification des ressources n'ont fait que s'accroître. La seule croissance observable au Tchad est celle du sous-développement absolu. Le pont Ngueli est devenu rapidement la voie royale pour les échanges internationaux du Tchad. Son rôle en tant que source de revenu est vite reconnu, car le pont est en ce moment surveillé, gardé et géré sérieusement comme les Institutions Républicaines. Certains aspects comme le développement des petits commerces, des petits métiers,

de la contrebande, l'action des personnes handicapées, l'intensité du trafic, les mouvements des hommes et des biens, la fraude douanière, les mutations démographiques et de l'habitat font l'originalité de l'article. Cette étude a pour objectif d'analyser les difficultés qui empêchent le Tchad de bénéficier véritablement des retombées de son désenclavement par le pont de Nguéli.

2. Matériels et méthodes

Une descente sur le terrain a permis de bien cerner les contours du sujet par l'entremise d'un entretien direct avec les responsables du bureau de Douanes de Nguéli, en l'occurrence le chef du bureau. Il en est de même pour les policiers, les gendarmes et autres corps habillés, présents sur le terrain. L'entretien a également concerné les commerçants aussi bien tchadiens que camerounais qui se chevauchent sur le pont. Comme toutes autres sciences sociales, la discipline exige l'observation de terrain et cela a été possible grâce aux orientations d'un agent désigné à cet effet pour nous accompagner. Un appareil photo a servi à la prise de vue des images illustratives.

3. Résultats et discussion

3.1. Résultats

3.1.1. Les circonstances de la construction du pont Ngueli

Les mouvements des hommes et des biens se sont intensifiés et sont en croissance remarquable jusqu'à la construction du pont Ngueli. La liaison entre N'Djamena et Kousseri semble être une liaison vitale pour ces deux localités. De la pirogue au bac jusqu'au pont, c'est la preuve que ces mouvements sont importants chaque jour ; du fait aussi de la démographie de N'Djamena et ses environs aux besoins sans cesse croissants. La souffrance est à la base de toutes les grandes inventions et découvertes de notre bonne vieille planète. A la suite de ces découvertes et inventions, l'homme a amélioré son milieu de vie. Tel en est le cas de la construction du pont Ngueli et le développement de la zone considérée.

C'est un vieux projet de la conquête du Tchad entre 1890 et 1900 par les français (Armi, 2005). Les enjeux économiques paraissent plus justificateurs de l'occupation du Tchad. D'où l'idée de construire une voie ferrée pour relier le centre de l'Afrique au nord : Ecouler les produits de l'Afrique centrale vers le nord et vice-versa. L'élément important de cette conquête est bien le Lac-Tchad. Il est fait mention du Lac-Tchad depuis de longs siècles dans les chroniques arabes. Saïbou Issa a bien éclairé en ces termes : « parce qu'il est à la fois un enjeu économique et le véhicule de l'influence coloniale dans les zones périphériques, le cours d'eau est un véritable enjeu stratégique ».

La France a envoyé plusieurs missions. Le Lieutenant-colonel Monteil est le premier européen et français à avoir atteint le Lac Tchad en 1892. En clair le but de ces explorations, missions, expéditions et les efforts, c'est la recherche d'une voie de pénétration vers le Tchad, qui soit plus facile, plus rapide et plus économique que les voies de l'Oubangui et le Congo, aujourd'hui la trans-équatoriale. C'est le souci d'assurer le ravitaillement des troupes installées dans le centre africain. Il est aussi question de trouver une voie reliant Fort-Lamy à l'Océan Atlantique (la trans-camerounaise en ce moment). Ainsi, le problème de ravitaillement pour l'occupation du Tchad est à la base de ce vieux projet qui a vu le jour en 1985. Entre temps, les routes du Tchad ont été tracées à ces fins ; car depuis la colonisation aucune route n'a été tracée après les indépendances, sinon les revêtements et ré couverture de nids de poules. L'importance des transports comme l'un des axes de la coopération entre le Tchad et le Cameroun (Edimo Ndombi, 2001). Le pont Ngueli s'inscrit dans la perspective de trouver une voie reliant Fort-Lamy à l'Océan Atlantique. C'est la voie de ravitaillement la plus proche, rapide et moins coûteuse pour les compagnies françaises installées à Fort-Lamy. Le système de l'exclusif colonial né du pacte colonial l'exige. Les circonstances de la construction du pont Ngueli sont nombreuses et variées, mais la plus importante est le ravitaillement, très aisé surtout en échanges économiques dans ce pays doublement enclavé. Cette soif de

mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur mettent d'aller plus vite et donc plus loin, disait Plassard (2003).

Au regard des problèmes liés à l'usage de la pirogue, les colons, en 1936, ont inauguré l'emploi du bac sur le Logone et le Chari, sans pour autant assurer la meilleure traversée. Le bac est d'abord saisonnier, limité par le poids, la lenteur dans la livraison des marchandises entraîne du coup le ralentissement des activités économiques et les pannes mécaniques étaient fréquentes.

La sécheresse de 1984 est une heureuse coïncidence pour le gouvernement de l'époque d'avoir enfin une ouverture directe avec le monde extérieur. La sécheresse de 1984 était effroyable pour les pays du sahel et particulièrement au Tchad. Le pays est placé sous l'état d'urgence alimentaire par les Nations Unies. Ravitailler les affamés tchadiens devient un casse-tête et il y a urgence de sauver des vies humaines. Le seul pont de ravitaillement à l'intérieur du pays était le pont de Léré. Ce pont a cédé sous le poids des camions affrétés par le Programme Alimentaire Mondial (PAM) en pleine opération de secours d'urgence. Devant cette situation dramatique, le gouvernement tchadien a lancé un appel non seulement à la fourniture des aides alimentaires mais aussi l'amélioration des transports et les voies de communication pour assister les groupes vulnérables (enfants, femmes, vieillards). La réaction de la communauté internationale a été prompte. Les aides alimentaires doivent venir à partir du port de Douala via N'Gaoundéré et par route à Kousséri, qui semble être l'entrepôt principal du PAM (Roitman, 1984). L'approvisionnement venait aussi du port Harcourt au Nigeria. Le jeune Etat qui n'avait pas de possibilités financières après l'indépendance pour ouvrir cette voie rapide et moins coûteuse avait lancé l'appel de détresse à l'aide internationale et avait reçu des échos favorables devant déclaré Mondji (2006, p.16).

Alors qu'il y a urgence, la liaison Kousseri -Ndjamena était assurée par deux bacs. Le premier donné par la République Fédérale d'Allemagne en 1982 avait une capacité de 35 tonnes ; le deuxième livré par la suisse en 1984 pouvait transporter 45 tonnes. Chaque bac pouvait faire traverser 20 camions de 30 tonnes par jour. Cette performance était largement en dessous des attentes face à l'ampleur de cette urgence, devant cette sécheresse. La construction d'un pont sur piliers entre Kousseri et Ndjamena fut retenue comme meilleure solution.

3.1.2. Le pont Ngueli

Le gouvernement a trouvé une aide multilatérale pour le financement et la réalisation de ce vieux projet devenu aujourd'hui non pas un simple pont mais une ligne de vie pour l'économie du pays. L'ONU d'abord a réagi positivement. Le représentant du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) à N'Djamena en fut le pivot. La mission Hollandaise à l'ONU a réagi premièrement en émettant son avis pour l'étude de la possibilité de construction du pont et chaussées entre Kousseri et N'Djamena. Aussitôt, deux ingénieurs des ponts et chaussés sont envoyés sur le terrain. Les Allemands se sont aussi intéressés. Les deux pays directement concernés ne sont pas restés indifférents. Les accords Tchado Camerounais du 14 août 1984 ont consisté en la conception, puis la signature des textes diplomatiques relatifs à l'établissement d'une liaison routière entre Kousseri et N'Djamena. Il est question de permettre le passage des chargements d'urgence à destination du Tchad entre Kousseri et Ngueli. La construction du pont a été financée par le PNUD à hauteur de 1.070.000 dollars. Il est cependant difficile de chiffrer avec exactitude le montant du fonctionnement. Les pays donateurs ont intervenu distinctement. Les travaux devaient être réalisés dans les plus brefs délais prévus et selon les règles de l'art. Certaines conditions devaient être respectées, à savoir que, l'entreprise devait transiter sans obstacles administratifs sur les rives tchadiennes et camerounaises du Logone. Le bon suivi et contrôle des travaux est mis également en priorité.

La main d'œuvre était considérée et répartie en deux groupes. Le personnel de conception (cadre) et d'exécution d'une part et la manœuvre ouvrière d'autre part. Les cadres de conception sont composés des agents camerounais, tchadiens et en grande partie des Allemands de la société Waysss Und Freytag. Cette entreprise est au chantier au Cameroun, la grande partie de la main d'œuvre qualifiée était recrutée depuis sa base à Garoua ; les autres étaient recrutés au niveau local c'est-à-dire sur le site de construction : Kousseri, Ngueli, Walia, N'Djamena...

Après le résultat de plusieurs études contradictoires, le chantier a démarré notamment le transport du matériel et des matériaux de construction du pont ; les matériaux et les outils de construction ont été importés du Cameroun à cause du manque total de matériaux appropriés (gravier, gravillon de revêtement...) au Tchad. Le contrôle et le suivi des travaux sont très indispensables à la réalisation de l'ouvrage et surtout pour sa durée. Ils sont confiés à un ingénieur conseil composé de : d'un ingénieur routier, un technicien, un local équipé servant de bureau, du matériel de topographie, de dessin et de laboratoire, des moyens de déplacement (véhicules tout terrain).

L'ingénieur conseil accompagnait régulièrement le représentant de l'administration tchadienne lors des visites au chantier. Un rapport détaillé de l'avancement des travaux est déposé chaque mois. Le contrôle et le suivi des travaux sous la surveillance de l'ingénieur conseil a permis l'exécution du projet dans le délai indiqué. Les travaux prirent fin officiellement le 22 juillet 1985, (cf. photo 1).



Photo 1. Le pont de Nguéli

Les caractéristiques du pont sont les suivantes : c'est un pont de type B ou encore pont Bailey. C'est un ouvrage amovible, long d'environ 200m, large de 4m et la hauteur de 10m. La charge utile du pont Nguéli est de 550 tonnes. Il est constitué des éléments métalliques et en béton armé. Le pont présente une voie pour les véhicules et un passage de 1m pour les piétons. Il est placé de part et d'autre des garde-fous constitués de tubes galvanisés.

La réception provisoire du pont Nguéli a eu lieu le 24 juillet 1985, deux jours après l'inspection technique finale des travaux réalisés. Cette réception technique a été faite par le gouvernement tchadien en présence du Directeur général des travaux publics, du Directeur du bureau d'étude, du Directeur de Wayss Und Freytag et du coordinateur du PNUD au Tchad, Wali Scha Wali. Quelques travaux supplémentaires non prévus lors de l'accord du marché ont été demandés à l'entrepreneur et l'inauguration officielle a eu lieu effectivement le 30 juillet 1985 en présence de nombreuses personnalités de marque.

Le délai de garantie est d'une année. Le 31 juillet est la réception définitive du pont Nguéli. Les problèmes de la traversée du Logone et Chari avant 1985 sont en partie résolus avec le pont

Ngueli. Ces problèmes avaient les conséquences socio-économiques sur les populations riveraines et le flux des échanges commerciaux passant par le fleuve entre Kousseri et Ndjamena. L'enclavement du Tchad et les difficultés d'accès à certaines régions constituent un défi à relever. C'est donc la conjugaison de ces problèmes qui ont légitimé la construction du pont Ngueli. Les retombées du pont sont rapidement observées à Ngueli. Ce petit village est devenu en un temps record une ville agglomération de grande renommée en ce moment au Tchad et dans la sous- région. Une forte mobilité des biens et des personnes passe par le pont Ngueli depuis 1985. La gestion du pont passe par une présentation du rôle des responsables administratifs, financiers et techniques. Le pont Ngueli, principal trait d'union entre le Tchad et le Cameroun fait l'objet d'entretien et de gestion qui préoccupe les deux pays.

Du côté tchadien, le délégué d'arrondissement est chargé de veiller à l'exécution des mesures relatives au bon fonctionnement du pont. Le génie civil, par exemple, est aussi présent périodiquement (tous les six mois) pour vérifier l'état du pont et procéder aux éventuelles réparations.

- les services de la sécurité sont situés à l'entrée du pont. Ils procèdent au contrôle des pièces des passagers et des engins qui entrent au Tchad. Dans ce contrôle, la parfaite connaissance et la maîtrise de la langue arabe (parlé) est un atout voire un passeport dans le passage côté Tchad.
- les services de douane. Le gouvernement fait fonctionner à Ngueli depuis 1985, un de ses meilleurs services de douane. La douane de Ngueli saisit et réprime toute marchandise importée illégalement.
- les services de défense. Il s'agit des gendarmes qui veillent à la sécurité du pont. Cette surveillance a été renforcée depuis 1990 parce que des tentatives de « sauter » le pont a été plusieurs fois déjouées.

Le pont Nguéli a rendu le commerce tchadien plus ou moins reluisant depuis 1985 et ce surtout à la base des besoins croissants de la population de Ndjamena et ses environs. On remarque d'ailleurs une importante activité commerciale sur le pont, que ce soit pour les camions et les gros porteurs, les véhicules légers, les deux roues et les piétons qui ne disposent que de 1 m de trottoir.

3.1.3. Les activités autour du pont Nguéli

3.1.3.1. L'intensité du trafic

Le pont Nguéli constitue une des portes d'accès au Tchad à partir de l'extérieur. Il joue un rôle primordial dans l'approvisionnement du pays en produits manufacturés et pétroliers. Les échanges internationaux (exportations et importations) transitent par ce pont. Le trafic est intense et s'est développé sur l'axe Kousseri – Nguéli – Walia – N'Djamena. La circulation est bien dense sur le tronçon bitumé Walia – Nguéli long de 5,5Km.

Les immatriculations ENMT (Extrême Nord – Moto – Taxi) sont visibles dans n'importe quelle rue de N'Djamena. Preuve que le pont Nguéli est une ligne de vie essentielle. Le Ministère des Infrastructures à travers la Direction des Routes réalise chaque année des comptages manuels sur diverses sections du réseau du pays. Sur la zone considérée, deux postes sont concernées par ces comptages :

- Poste N0301, situé entre Toukoura et le centre-ville, au niveau du carrefour giratoire de Walia, desservant N'Djamena – Nguéli et la route du Sud ;
- Poste C0104, situé en amont du pont Nguéli.

Les comptages réalisés en Avril 2006 au niveau de Walia ont permis d'estimer le trafic, à partir de N'djamena, à :

- 3907 véhicules par jour entre le carrefour pont de l'Unité, pont de Chagoua et le carrefour de Walia ;
- 2600 véhicules par jour sur le tronçon Walia – Nguéli ;

- 2177 véhicules par jour sur la route Sud.

Le tronçon Walia Nguéli semble être l'axe lourd, la ligne névralgique.

Les statistiques du Bureau National de Fret montrent que le volume des échanges internationaux (exportation- importation) est passé de 307.416 tonnes en 1996 à 643.104 tonnes en 2005, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 8,5%.

Selon les mêmes sources, la demande de transport interurbain de personnes est estimée à l'ordre de 32 millions de passagers circulant sur les routes du pays.

Ces chiffres sont là et augmentent chaque jour. Ils exigent sans doute de nouveaux aménagements sur l'axe Nguéli - N'Djamena et revoir ce pont trop étroit pour les personnes, les marchandises et mêmes pour les animaux, comme on peut le constater sur la photo 2 ci-après.



Photo 2. Intensité du trafic sur le pont de Nguéli

Les données statistiques sur le trafic global de marchandises sont issues des Lettres de Voitures Obligatoires (LVO) qui ont été mises en place par le BNF pour le transport national et international des marchandises. Dans ces documents, sont portés les renseignements

sur l'expéditeur, le lieu de chargement, le transporteur, les caractéristiques et le destinataire, la nationalité du véhicule, la nature le poids ou le volume de la marchandise, l'itinéraire, le prix et la redevance perçue par le BNF. C'est l'une des missions du BNF qui est de tenir les statistiques nécessaires à une bonne planification de l'industrie des transports routiers à l'exploitation des LVO.

3.1.3.2. Les mutations démographiques et de l'habitat

Depuis, on observe des mouvements lents mais très sensibles du centre-ville vers la périphérie précisément à Walia, Tigangali et Nguéli A Nguéli pour vite traverser à Kousseri, parce qu'à cet endroit, le Logone n'est pas trop large et aussi peu profond. A Walia ou Tigangali derrière le pont Chagoua on emprunte la route qui mène vers le Sud en toute confiance. Voilà un peu les ingrédients qui ont commencé à développer Nguéli avant le pont et qui est venu accélérer le rythme aujourd'hui. Le développement de l'habitat est fonction de la poussée démographique. Nguéli qui était un petit village de pêcheurs et d'agriculteurs presque confondu avec la berge du Logone côté tchadien a vite gonflé.

Au fur et à mesure que les parents du centre N'Djamena arrivent, la concession d'accueil s'élargit. Le rythme est accéléré par deux événements majeurs. Le premier, aussitôt l'ouverture du pont, le gouvernement de l'époque a exonéré les taxes sur les matériaux de construction (tôles, ciments, fer à béton, planches, lambourdes...). Le gouvernement a voulu ainsi encourager la reconstruction de la Capitale détruite en 1979 et surtout inciter les fonctionnaires restés dans leurs villages à venir à N'Ndjamena.

Le deuxième élément est arrivé en 1990, Hissein Habré est renversé et Idriss Deby s'installe à N'Ndjamena et préfère construire des villas à Farcha, village aussi de pêcheurs et agriculteurs en aval de Nguéli. Toutes les habitations au lieu-dit "site Présidentiel" ont été déguerpis et ils ont regagné leurs parents à Walia, Tigangali et Nguéli. Les maisons de Nguéli, généralement construites en poto-poto surnommées "Dour Dour"

sont englouties. A leur place ont y voit des maisons en dur et semi dur.

En 1993, la population recensée à Walia est de 11.442, à Nguéli est à 1.480 habitants et actuellement la population du 9^{ème} arrondissement est estimée à plus de 60.000 habitants.

3.1.3.3. Le déploiement du petit commerce

Le pont Nguéli est une zone frontalière où les activités socio-économiques sont vivaces. Les activités agro-pastorales sont bien visibles. Les superficies d'agriculture périurbaine sont faibles. Le long du fleuve, c'est le maraîchage qui est pratiqué avec succès. Il procure des revenus appréciables à la population riveraine. Les cultures prédominantes sont surtout le riz, le sorgho fluvial, le sorgho de décrue, l'oseille, le gombo, le piment, l'aubergine. L'élevage se pratique aussi principalement en dehors des limites du périmètre urbain actuel de la Commune de N'Djamena. La pêche est pratiquée par une population importante de N'Ndjamena et plus particulièrement par la population active de Walia et Nguéli. En outre et compte tenu de sa position de village frontière, le commerce à Nguéli est très développé. On rencontre différentes catégories de commerce dont entre autres :

- Le commerce établi où les marchandises sont exposées dans les boutiques aux abords de la voirie ; il concerne les produits de première nécessité, l'habillement, les produits alimentaires ;
- Le commerce sur les étals de fortunes. Ce commerce pratiqué par les femmes concerne les fruits et les légumes locaux ou importés ;
- Le commerce ambulancier où on trouve plusieurs produits, mais surtout la boisson sucrée et la pâtisserie
- La restauration et les grillades de viande.

En plus de cela, les activités de transit sont bien développées ; les démarcheurs de toutes sortes et les motos taxis qu'on

compte plus de 10.000 transactions par jour. Ces activités rapportent des revenus substantiels aux personnes impliquées.

- Le petit commerce de bois, de charbon, de poisson, d'eau ou de jus glacé... rapporte un revenu à plus de 70% de femmes ;
- Le bois, et notamment le bois énergie, fait l'objet d'une forte demande liée à la multiplication des terres agricoles, qui diminuent la surface des friches, ainsi qu'à la croissance démographique et l'augmentation de revenus des populations.

Aujourd'hui la consommation du bois énergie et du charbon est sévèrement réprimée. Dans sa politique de lutte contre la désertification, le gouvernement a pris des mesures interdisant la coupe du bois frais, donc pas de charbon et en fait du coup la campagne de l'utilisation de gaz domestique.

L'artisanat est peu développé. L'activité artisanale concerne essentiellement :

- La vannerie avec la fabrication des nattes et sacs ;
- La poterie composée de jarres, gourdes et autres ustensiles ménagers, la fabrication des chaussures et les petits métiers de menuiserie, de soudures, de forges...

En ce qui concerne l'artisanat d'art, il s'agit de la bijouterie, de la fabrication d'objets d'art tournée vers l'exportation.

Les curiosités touristiques et les lieux de loisirs sont surtout nombreux à Ndjamena la capitale avec ses grands hôtels, bars et restaurants. Les transports sont intensément développés sur l'axe Kousseri-Nguéli-Walia-Ndjamena. On déplore toutefois, le manque de moyens de transport fiable ; le transport mixte est en croissance. Les taxis moto et les voitures pour handicapés sont aussi des moyens de transport utilisés. Les tarifs actuels au passage du pont appliqués sont :

- pour une voiture légère (VL) : 1500 FCFA pour aller-retour à la même journée ;
- pour un gros porteur (GP) vide : 5000 FCFA pour aller-retour ;
- pour un gros porteur chargé : 1000 FCFA la tonne ;
- Bétail : 250F la tête pour bœuf, 400F pour les chameaux, 100F pour les autres animaux ;
- pour les deux roues et piétons : gratuit¹.

En plus de ces petits commerces, il y a les plus insolites. Les démarcheurs de sexe. Le chauffeur qui attend les formalités ou contrôles de la douane cherche un lieu de loisir en compagnie d'une femme évidemment. Les guides pour aveugles ; juste la traversée du pont moyennant un prix après négociation ; il en est de même pour les aides handicapés. Il y a aussi des femmes qui travaillent pour les autres femmes. Elles traversent un ou quelques casiers de castel ou Guinness aux prix aussi négociés.

Il y a lieu de signaler les "Ventes à Domiciles" ou V.D ou encore "circuit" pour les cousins camerounais tenues par des bonnes femmes. Dans ces lieux très chauds la frontière entre l'alcool et le sexe est confondue. Il y a aussi de quoi à manger avant de boire. Il y a aussi des cabarets, points de vente de l'alcool traditionnel du genre bilibili, cochette et argui.

Sur les rues et à chaque coin on y voit des revendeurs de carburant en détail (pétrole lampant, gasoil, essence, huile moteur) et de pièces détachées pour vélos, motos et autres. Une telle effervescence de petit commerce est synonyme d'affluence de clients. Sans ces clients il n'y aura pas cette prolifération de petits métiers rentables. Avec la montée en flèche de la nouvelle technologie de l'information et de la communication (NTIC) au niveau de Nguéli il y a partout les cabines téléphoniques, on peut passer l'appel à l'international et en national. Toutes les sociétés de la téléphonie mobile ont leurs points de vente à Nguéli à

commencer par SOTEL-Tchad avec ses appareils sans fils et les enfants vous proposent à tout bout de champ les différentes cartes Tigo, Zain du Tchad et même Orange ou MTN. On trouve aussi des stations de mécanique auto, moto et vélo sur les trottoirs ainsi que les stations de lavage de ces engins. Et les docteurs choukou.

3.2. Discussion

3.2.1. La fraude douanière, un goulet d'étranglement pour l'économie tchadienne

Le pont de Nguéli fait entrer de devises colossales dans les caisses de l'Etat tchadien mais cette "poule aux œufs d'or" n'arrive pas à répondre aux besoins de la cause. . Les voies de communication dans l'entreprise coloniales ont été les leviers dun certain essor et ont constitué le lieu et les liens des échanges politiques et culturels (Essomba, 1994, p.4).

La fraude fait partie des causes de son asphyxie et elle est savamment organisée par les caciques du pouvoir central. Les taxes fiscales sur les articles importés ne sont jamais payées par les membres du clan au pouvoir. Nos résultats s'identifient clairement à ceux de Mondji (2006) selon lequel : les commerçantes qui se réfugient derrière le MPS font fréquemment allusion à leur couleur politique dans les altercations et disputes avec les agents de contrôle. Ce qui les exonère de toute taxe. A Nguéli, l'agent doit orienter vers le poste de douane qui centralise les déclarations et les achemine à la section recevabilité ou commence le circuit de la déclaration. C'est cette section qui détient les registres. Le contrôle n'est pas rigoureux, et ceci est la conséquence de la mauvaise interprétation de la libre circulation des personnes et des biens prônée par la CEMAC. Toute une panoplie de difficultés empêche le pont Nguéli de fournir les recettes escomptées au Tchad. Les handicapés physiques, les veuves etc. comme le témoigne cet entretien :

"J'étais déjà habituée aux activités légales et illégales. C'est comme si mon mari savait qu'il allait me quitter et me laisser la charge de la maison. J'ai décidé de ne pas me remarier et de m'occuper de mes

enfants. J'utilise souvent le nom de mon défunt mari pour obtenir certaines faveurs. Aujourd'hui, grâce à Dieu et à l'aide des amis, mes enfants ne se plaignent pas. "

Les activités sur le pont de Nguéli s'arriment aux trafics formels et informels. Les trafics formels bien que générateurs de recettes souffrent de partialité dans le contrôle et ils sont souvent organisés par les dignitaires au pouvoir qui estiment que cela fait partie intégrante du butin de guerre, comme ils aiment le dire pour se dédouaner des abus et gabegie couramment exercés sur les biens publics. Les trafics informels quant à eux sont souvent l'objet de règlement de compte allant jusqu'à la mort d'homme. Les victimes sont donc les débrouillards sudistes qui osent imiter les ressortissants nordistes bénéficiaires "légaux" des biens du pays. Et nos résultats s'apparentent bien aux trouvailles de Mahamat (2013, pp.41-57) les femmes, à cause de l'importance prise par le secteur informel, constituent la cible sur laquelle les agents de douane, les forces de police et autres agents des secteurs spécialisés exercent des contrôles abusifs et quelques fois impunis.

Des personnes difformes, généralement bombées circulent tous les jours sur l'axe Nguéli, dissimulation des articles oblige. Ces personnes, généralement les femmes ressortissantes des ethnies du nord du pays dissimulent plusieurs kilogrammes d'articles dans leur tenue et prennent des formes monstrueuses. On les appelle tantôt des magasins ambulants compte tenu de la valeur des marchandises dont elles s'enroulent. Ceci cadre bien avec la déclaration de Djanabou :

Ce sont des articles dissimulés sous le voile qui changent leur apparence physique. Les opératrices sont en majorité des tchadiennes, devait affirmer Djanabou (2005, p.40). la politique tchadienne, du moins du régime au pouvoir ne permet pas au pays d'enregistrer les recettes qui puissent servir la république. Les biens de l'Etat sont confondus aux biens individuels et cela s'observe dans tous les services de l'Etat tchadien. Pareils constats sont ressortis de la recherche de Winter et Levy (2001) car disent-ils : on peut interpréter la « petite corruption » dans les services

publics comme une stratégie de prélèvement des agents de l'Etat sur les activités économiques à des fins personnelles. Cette corruption s'inscrit alors dans un contexte de déliquescence de l'Etat et des fonctions de redistribution qui lui sont dévolues. Il en est de même pour Duteurtre et Koussou (2002) qui reconnaissent que les taxes illicites sont redistribuées aux agents et à leur famille au détriment du trésor public. Il s'agit là selon ces auteurs d'une redistribution sociale non contrôlée. C'est surtout à ce niveau que se situe un « manque à gagner » pour le trésor.

Le régionalisme souvent décrié au Tchad fait partie des difficultés de prospérités du recouvrement des recettes sur le pont Nguéli. En effet, les forces en présence sur le pont laissent passer sans contrôle les ressortissants de leur région faisant ainsi un véritable manque à gagner à l'Etat. Et c'est ce que décrie PROJET WID (2000, p.5) car dit-il, l'évocation de la parenté à la frontière peut faire penser à un allègement des procédures. Car les communautés transfrontalières qui sont généralement du même clan se portent allégeance les unes les autres, parfois au détriment de leur gouvernement. Elles coexistent pacifiquement par-delà les frontières étatiques. A dire vrai, les activités transfrontalières sur le pont Nguéli, arrangent plus les individus que l'Etat. Ce constat a été fait par Mahamat (2013, pp.41-57) lorsqu'il affirme que l'activité transfrontalière constitue, pour ainsi dire, une source de revenus pour les commerçantes et pour les agents en poste à Nguéli. Chacun semble tirer profit du système.

L'exportation du bétail tchadien est axée sur quatre circuits, mais seul celui passant par Nguéli semble relativement bien contrôlé par les autorités douanières. Le caractère informel de ce commerce rend difficile les évaluations quantitatives et la compréhension qualitative de ces transactions. Les documents les plus récents évaluent les exportations bovines du Tchad vers le Cameroun et le Nigéria entre 70 000 et 375 000 (Duteurtre et Koussou, 2002, p.4).

Duteurtre et Koussou (2002, p.8) de poursuivre que dans ce contexte, des pratiques se mettent en place, tant du point de vue des acteurs économiques que des agents de l'Etat, qui sont en totale déconnexion avec les stratégies politiques définies dans le cadre des instances communautaires. Certaines pratiques ou réglementations sont même incohérentes entre elles ou ignorent les réalités du terrain. Toutes ces pratiques licites et illicites sont des barrières importantes dans le commerce du bétail qui peuvent être interprétées comme des coûts de commercialisation ou des coûts de transaction.

3.2.2. L'action des handicapés

Devenus nombreux autant que leurs associations, les handicapés sont les leaders en matière de transport entre Nguéli - N'Djamena. Le texte bienfaiteur est la loi N°007/PR/2007 portant protection des personnes handicapées signée le 09 Mai 2007 par le Président de la République. Cette loi n'a pas encore eu un décret d'application reconnue par les handicapés eux-mêmes, mais les personnes handicapées ont déjà occupé le devant de l'actualité. Profitant du temps d'antenne à la radio nationale dénommée "La voix des handicapés", les textes officiels sont largement commentés et diffusés. Une sensibilisation de proximité en quelque sorte. Le facteur clé en est que les handicapés ont su exploiter l'analphabétisme et l'illettrisme des policiers et douaniers sur l'axe Nguéli - N'Djamena. Et aussi l'aspect émotionnel et sentimental. Voilà que les portes de l'écluse se sont ouvertes aux personnes handicapées. Par ce comportement, les personnes handicapées ont elles-mêmes adopté et signé le décret d'application de la loi N°007 ; de manière spontanée bien sûr mettant ainsi devant le fait accompli et dos à dos la DRPH et les autres institutions intervenant pour leurs sort.

Justement les commerçants sans scrupule utilisent à fond les services des personnes handicapées ; car celles-ci passent et repassent le pont Nguéli sans tracasseries même avec des marchandises. Le transport par les handicapés en corporation

selon les catégories distinguées par la loi N°007. A chaque corporation il y a des guides assistants. Les personnes handicapées emploient les personnes non handicapées. Comme quoi le ridicule ne tue pas au Tchad et qu'il n'y a pas de sots métiers pour vu qu'ils rapportent d'argent. Le point de dépôt principal est Kousseri ; juste après avoir enjambé le pont. Les handicapés toutes catégories confondues font leurs paquetages pour la traversée. Dans un passé récent, pour des raisons strictement sociales en faveur des personnes handicapées, on leur a accordé tacitement de sortir quelques kilogrammes de produits (deux sacs de farine par exemple) et à une heure de pointe bien précise. A l'ouverture du pont jusqu'à 10h. Aujourd'hui on voit les handicapés traverser et retraverser le pont à tout moment, narguant les douaniers qui les regardent avec un air furieux. Ils ne peuvent rien contre ces gens qui sont protégés par le "très haut". Les tricycles conçus comme moyens de déplacement des handicapés ont subi des transformations à tel point qu'ils peuvent transporter 100 à 200 kilogrammes de marchandises. Un tricycle peut transporter 4 à 5 sacs de sucre ou farine. Voilà l'affaire qui fait attirer les personnes handicapées vers les commerçants qui veulent échapper à la déclaration auprès de la douane. Ils ont leur propre atelier de modification et de rectification de leur tricycle aux besoins du transport sur la route Kousseri - N'Djamena. Ce sont les handicapés qui ravitaillent les commerçants détaillants de N'Ndjamena depuis Kousseri sans passer par les voies autorisées.

Une catégorie des personnes handicapées émerge. Il est question ici des victimes de guerre qui sont en train d'imposer leurs lois sur cet axe et surtout dans le transport par les handicapés. Ces personnes qui ne sont pas des handicapées de naissance, relèvent du ministère de la défense, des anciens combattants et victimes de guerre doivent être pris en charge par ledit Ministère. Dans la réalité ce n'est pas le cas. C'est cette catégorie des personnes handicapées qui a ouvert la série de tricycles motorisés et renforcés pour le chargement. Cet énorme engin qui relève du génie créateur des personnes handicapées est visible partout

surtout entre Nguéli et Ndjamena. Sur ces engins on peut lire “Mutilé de guerre”, “Touche pas”. C’est la “caste supérieure” dans le milieu des handicapés et aucun douanier ne peut aussi s’approcher ni toucher. Ces résultats reflètent les trouvailles de Goni (2010, p.153), le degré de familiarité avec les agents de contrôle, la nature et le volume des produits achetés, le degré de vulnérabilité de la passante, le capital de sympathie qu’elle peut susciter auprès des contrôleurs, l’habileté et le savoir-faire “diplomatique” de la personne interpellée, l’étendue de son influence, sont autant de difficultés contrebandières qui empêchent le pont de Nguéli de générer des recettes escomptées.

A travers les activités des personnes handicapées toutes catégories confondues, c’est la réinsertion forcée. L’ordonnance N°006/PR/84 portant statut des commerçants est bien explicite en son article 10. “Les majeurs incapables (aliénés mentaux, faibles d’esprit, etc.) ne peuvent exercer le commerce au Tchad”. toute cette panoplie d’intervention et d’interposition empêche que le pont de Ngéli réponde véritablement à ses prérogatives pour lesquelles il est construit.

4. Conclusion

Le pont Nguéli a été construit sous la pression de l’urgence alimentaire en 1985. Il a joué rapidement un rôle vital dans les échanges internationaux du Tchad et devenu une des sources importantes de recettes de l’économie nationale. La problématique de l’impact du pont Nguéli est, en ce moment un sujet brûlant. L’impact réel du pont Nguéli aussi bien sur les riverains que sur l’économie nationale n’est pas à démontrer. Les recettes issues du commerce informel et formel s’estiment en termes de milliards bien que les détournements de tous genres les étouffent. Le pont Nguéli est devenu rapidement la voie royale pour les échanges internationaux du Tchad. Son rôle important en tant que source de revenu est vite reconnu, car le pont est en ce moment surveillé, gardé et géré sérieusement comme les Institutions Républicaines. Malgré l’étroitesse et sa dégradation avérée, le pont Nguéli a

servi de caisse noire à des grosses peintures du régime et de la République. Cette manne sera multipliée par deux à la construction du deuxième pont.

Références

Amadou O., 2000. N'djamena (Tchad) et Kousseri (Cameroun) : un siècle de relations inter-urbaines transfrontalières (1900-2000). Mémoire pour l'obtention du diplôme de DEA en Histoire. Université de Ngaoundéré, Cameroun.

Djanabou B., « Le commerce frontatlier féminin dans l'Extrême Nord du Cameroun : 1960-2000 », Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université de Ngaoundéré, Cameroun, p.40.

Duteurtre G. et Koussou M. 2002. Les politiques d'intégration régionale face aux réalités de terrain : le cas des exportations tchadiennes de bétail. *Communication au colloque international « Tchad, 40 ans d'indépendance : bilan et perspectives de la gouvernance et du développement » CEFOD, N'Djamena, 25-28 février 2002.*

Edimo Ndoumbi D., 2001. Le transport et les relations Tchad-Cameroun. Le cas de la gare de Ngaoundéré. Rapport de Licence, Université de Ngaoundéré, Cameroun.

Essomba P-B., 1994. La guerre des voies de communication au Cameroun.

Gondjessabé Mackaye, 2011, « Le pont Nguéli et son impact socio-économique à Ndjamen et environs de 1985 à 2009 », Mémoire de Master d'Histoire, Université de N'Gaoundéré(Cameroun).

Koideur Moirebeu B., 2016. Evaluation d'impact socioéconomique des infrastructures routières : le cas de l'avenue Goukouni Wedei de N'Dajema. Mémoire de fin d'année de l'ISTA, Libreville (Gabon).

Mahamat A., 2007, « La conquête coloniale et délimitation des frontières du Tchad : 1890-1936 », Mémoire de Maîtrise d'histoire, Université de N'Gaoundéré ;

Mahamat Abba T. “*La traversée du Logone à Kousseri, approche historique*”, Rapport de Licence d’Histoire, Université de N’Gaoundéré ;

Mahamat A. 2013, *activités transfrontalières des femmes sur le pont Nguéli (Tchad-Cameroun)*, Locus : revista de historia, Juiz de Fora, vol. 18, N°02, pp.41-57, 2013.

Mondji L. 2006, “*Le pont Nguéli (Tchad-Cameroun) : 1985-2005*”, Rapport de Licence d’histoire, Université de N’Gaoundéré ;

Oumarou Amadou, “*Ndjamena (Tchad) et Kousseri (Cameroun) : un siècle de relations interurbaines transfrontalières (1900-2000)*”, Mémoire de DEA d’Histoire, Université de N’Gaoundéré ;

PROJET WID, « *Projet d’assistance technique sur la femme et le commerce transfrontalier* », 2000, p.5.

République du Tchad, Ministère de l’économie et du plan 2008, *statistiques du commerce extérieur N’Djamena, Tchad*, 101 p.