

Rapport

Générale

colonial

Rapport n° 01-80-1903 du service des douanes sur le mouvement commercial en 1902.

n° 01-80-1903

Ministère
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication
1 avril 1903

Numéro JO
n° 80 du 01/04/1903

Date du numéro
1 avril 1903

TEXTE INTÉGRAL

Le premier tronçon, Djibouti-Harrar, du chemin de fer reliant l'Abyssinie à la mer a été terminé en décembre 1902. Depuis le 20 octobre 1902, date à laquelle la voie ferrée a atteint Araoua (kilomètre 264), point de départ des caravanes montant à Harrar par Gueldeissa, la traversée du désert Somali a pu être considérée comme assurée par le chemin de fer. Ces événements ne paraissent pas du ressort du service des douanes; il était cependant nécessaire de les mentionner en tête de ce rapport avec quelques explications sur la situation de Djibouti, pour permettre de comprendre les développements qui vont suivre. Le Cap-Djibouti, chef-lieu du Protectorat français de la Côte des Somalis, fut choisi, en 1892, pour remplacer Obock non seulement à cause de sa rade qui était meilleure, mais surtout parce que la traversée des pays Issas SÉSRTAS la zone désertique du sépare Harrar de la mer, présentait, pour les caravanes montant en Abyssinie, bien moins de difficultés que la traversée des régions montagneuses, habitées par les Danakil, qui forment l'arrière-pays d'Obock. L'emplacement qu'occupe la ville de Djibouti et ses environs était alors absolument inhabité et la population qui l'occupe aujourd'hui a été rassemblée artificiellement. Cette ville, entourée d'une zone désertique large de 300 kilomètres, n'a par suite pas d'existence commerciale propre : elle est seulement un centre de transit. Sauf, à l'exportation, le bétail provenant de la région rurale du Protectorat et, à l'importation, les objets nécessaires à la vie de ses habitants, tout le reste, c'est-à-dire la plus grande partie des marchandises importées dans le Protectorat, est destinée à une réexportation presque immédiate. C'est ainsi que l'Abyssinie envoie à Djibouti ses peaux, son ivoire, sa cire, ses cafés, sa civette, sa gomme; l'Yemen, du café, des dattes, du riz; l'Indo-Chine, l'Inde, la Perse, du riz, des étoffes, de l'encens, des tapis, etc., etc. A ces produits viennent se joindre les envois faits par l'Europe, étoffes, pétrole, alcools, sucres, bougies, quincaillerie, thalers, etc., etc. Tout cela vient à Djibouti et en est réexporté souvent sans modification, quelquefois après y avoir subi une légère préparation. Avant l'existence du chemin de fer, toutes ces marchandises se rassemblaient à Zeilah, Re du Somaliland britannique, situé à 60 kilomètres dans l'est de Djibouti, d'où elles étaient réexpédiées, soit pour l'intérieur, par des caravanes allant à Harar, soit pour l'extérieur, par mer. Depuis l'ouverture à l'exploitation des parties achevées du chemin de fer, cette situation s'est modifiée peu à peu à l'avantage de Djibouti. L'arrivée du chemin de fer à Araoua, point de départ des caravanes pour Gueldeissa, en octobre, et à Diré-Daouah, point de départ pour Adis-Ababa, en décembre 1902, marquera des dates importantes pour l'étude de ce déplacement commercial dont bénéficie notre colonie. IMPORTATIONS La statistique à l'importation ne mentionne pas les marchandises provenant d'Abyssinie; ces dernières, en effet, n'étant importées dans la colonie que pour être presque aussitôt expédiées ailleurs, ne sont déclarées qu'à l'exportation. C'est donc à ce dernier chapitre que l'on trouvera le mouvement des marchandises abyssines. La valeur en francs des marchandises de toutes autres provenances importées pendant l'année 1902, dans la colonie, est de 7.364.846 francs. Le chiffre de l'année 1901 avait été de 7.334.682 francs. D'où une différence en plus, peu importante, de 30.164 francs. Toutefois, si l'on considère que 1901 avait accusé une augmentation considérable (4.405.575 francs) sur l'année précédente, on voit que le commerce d'importation de la Côte va toujours croissant. Le matériel destiné à la construction de la voie ferrée, le charbon

destiné aux navires (931.700 francs), le numéraire (thalers Marie-Thérèse, 801.898; roupies de l'Inde, 604.772) n'entrent pas en ligne de compte dans les chiffres indiqués plus haut. Le tableau suivant donne le détail des marchandises pour lesquelles il y a eu augmentation en 1902: Par contre, il y a eu diminution sur les marchandises désignées ci-après : Le beurre indigène, les légumes secs destinés tant à la consommation sur notre territoire qu'à la réexportation sur Madagascar ou la Réunion proviennent, le premier, de la Somalie anglaise, les seconds, de Bombay, via Aden. Les arrivages de dourah sont toujours fort importants. C'est là, en effet, un article de première nécessité pour l'indigène qui en ait le fonds de sa nourriture. Ces grains nous arrivent d'Arabie ou d'Aden. Les sucres bruts venant de Trieste par Aden, sont en augmentation de 19.201 francs, mais ces importations, destinées surtout aux posers arabes de Djibouti, ne font pas l'objet d'un important commerce. Les cafés présentent une augmentation très forte, puisqu'elle est de 195.339 francs sur la ptges de comparaison de 1901 qui avait déjà accusé une forte différence en plus. Ces cafés viennent de l'Yemen et servent pour ainsi dire de monnaie aux gens de ce pays qui viennent les échanger à Djibouti contre les marchandises fabriquées qui leur sont nécessaires. Si l'on considère que presque tout le mouvement commercial de la côte avec l'Abyssinie s'est effectué par la voie de Djibouti, remplaçant l'ancienne route de Zeïlah, on s'explique facilement les augmentations constatées sur beaucoup d'articles fabriqués demandés à l'Europe et à l'Amérique par les Abyssins : vitrifications, fils, tissus de coton, de lin, tapis, tissus de soie, vêtements confectionnés, grillages en fer, coutellerie, allumettes, sont en constante progression. En 1901, pendant le premier semestre surtout, des caravanes étaient encore parties de Zeilah, se dirigeant vers Gueldeissa. Depuis cette ANS des transitaires se sont installés à Djibouti et les nagadis abyssins allant s'approvisionner à Aden sont presque tous passés par notre port. Il y a lieu de prévoir que dans un avenir prochain cet exemple sera de plus en plus suivi et que des maisons qui ont eu jusqu'à présent tous leurs intérêts à Aden, viendront s'installer à Djibouti, ou y auront tout au moins des représentants. Ce qui frappe avant tout, en considérant le tableau des diminutions, c'est qu'il y figure surtout certains articles de consommation à l'usage des blancs. Tels sont les farines et froments, les vins en fûts, les eaux-de-vie et alcools. La population européenne ayant diminué par suite de la cessation des grands travaux et de l'éloignement de plus en plus grand de l'avancement de la voie ferrée, ce fait est absolument normal. D'un autre côté, le vin serait certainement consommé par l'Abyssin, s'il se le procurer à très bon marché, a diminution des riz, des dattes et des tabacs en feuilles, articles de consommation indigène, est due également au moins grand nombre des travailleurs employés sur la ligne, dont les gros travaux sont presque achevés. Les différences en moins que l'on remarque sur certains objets fabriqués (tissus, ouvrages en fer, trouveront leur explication au chapitre «Marchandises à destination de l'Abyssinie». Aucun chaland, aucun appareil frigorifique n'a été importé à Djibouti en 1902, les sociétés industrielles et de débarquement de la place ayant reçu en 1901 les objets de l'espèce qui leur étaient nécessaires.

PROVENANCE DES MARCHANDISES Etat comparatif de la valeur des importations en 1901 et 1902 par pays de provenance : Différence en plus pour 1902 : 30.154 fr. Comme nous l'avons indiqué d'une façon générale, c'est sur les articles de consommation que porte la différence en moins signalée pour l'importation en provenance de France et ce, à cause de la diminution de la population française depuis le départ de l'Entreprise générale de construction des chemins de fer éthiopiens. Les colonies françaises accusent une légère augmentation portant sur les riz d'IndoChine arrivant à Djibouti pour une maison de commerce ayant passé un marché avec Saigon. Le commerce direct avec l'Angleterre, consistant en fils, tissus et ouvrages en métaux, est en légère décroissance. Le chiffre des affaires avec ce pays n'en n'est pas moins d'une certaine importance, puisqu'il a atteint, en 1902, 279, 223 francs. Les affaires avec la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, les deux premières nations nous envoyant des ouvrages en métaux, la dernière nous expédiant entre autres marchandises, ses sucres et ses bois, sont en décroissance. Le commerce avec l'Egypte est passé de 192.393 francs à 94.806, subissant ainsi une diminution de 97.587 francs. Ce dernier pays nous expédie surtout des objets d'alimentation vendus à Djibouti par des commerçants grecs et italiens. La cause de cette diminution est donc, comme pour la France, due à la diminution de population européenne déjà signalée. C'est surtout à Aden, entrepôt toujours florissant, qu'arrivent les différentes marchandises qui sont ensuite importées à Djibouti. L'augmentation pour 1902 est de 113.171 francs. Elle porte principalement sur les articles suivants : légumes secs (7.177 francs), dourah (108.857 francs), fils (152.993), tissus de coton blanchis (109.143 francs), teints (95.048 francs). Cette augmentation est la conséquence de la mise en exploitation de la voie ferrée Djibouti-Harrar qui a fait abandonner le port de Zeilah. L'Yemen continue comme par le passé à nous expédier des articles d'alimentation indigène et surtout des cafés destinés à la réexportation en Europe, mais qui sont échangés à Djibouti contre des marchandises fabriquées. La valeur des importations présente pour l'année 1902 une augmentation totale de 123.171 francs, portant presque entièrement sur les cafés. La valeur totale d'importation a été de 260.022 francs, alors qu'elle n'était que de 31.833 francs pour 1901. La diminution est due au dourah dont il avait été importé en 1901 pour une valeur de 187.815 francs, alors que l'importation de 1902 n'est que de 125.297 francs. De même, la Somalie anglaise, pays de pâturages, nous expédie des animaux vivants, moutons et chèvres ainsi que du beurre indigène. L'année 1902 est en légère décroissance sur l'année 1901, probablement à cause des troubles apportés par les

opérations de la guerre entreprise par les Anglais contre le Mullah de l'Ogaden. Les relations peu importantes de notre colonie avec les Indes anglaises, la Chine et le Japon (bimbeloterie, bananes, fruits, porcelaine) n'ont donné lieu qu'à des fluctuations insignifiantes. Quelques boutres arabes nous ont apporté des dattes d'Assab et, au cours de l'été, il y a eu quelques relations commerciales avec Périm pour y aller chercher, également par boutres, la glace nécessaire à la consommation de Djibouti.

MARCHANDISES A DESTINATION D'ABYSSINIE Parmi les marchandises d'importation dont nous venons de nous occuper, les marchandises arrivées à Djibouti pour être ensuite dirigées sur l'Abyssinie, ont atteint, pour 1902, une valeur de 4.141.956 francs, faisant ressortir une augmentation appréciable de 341.665 francs. Le tableau ci-après présente la comparaison entre les deux années pour les principaux articles : Les différences sur les sucres et les tabacs (augmentation) et l'encens (diminution) sont sans importance. Les vins mousseux sont en décroissance de plus en plus marquée, probablement due au haut prix de ces produits. Les eaux-de-vie et alcools sont également en diminution, mais il ne faut pas oublier que l'année 1901 a vu de forts arrivages et qu'il s'est établi ainsi un stock qui ne pourra s'écouler qu'assez lentement. Dans un seul mois de l'année 1901 on a pu constater une introduction de 23.000 litres d'alcool à 85°. Les vitrifications en grains (perles, bracelets, colliers) sont toujours fort recherchées à l'intérieur et servent de marchandises d'échanges. Les fils de coton servent en Abyssinie à la fabrication des étoffes, à rayures rouges pour la plupart, qui sont fort affectionnées des indigènes. Cet article est en augmentation notable. Les tissus de coton écrus, d'origine américaine pour la plupart, tout en restant un des principaux articles de commerce avec l'Abyssinie, sont en forte diminution (197.403 francs), on peut évaluer à 120.000 francs environ le stock restant à Djibouti au 1er janvier 1903. Les autres tissus de coton, blanchis, teints, brillantés ou façonnés sont en augmentation sensible. L'Abyssinie possédait un approvisionnement A HÉRUE de cotonnades écruées ou américaines, dénommées dans la contrée aboujedid. Il à fallu écouler ces marchandises, puis l'Abyssin, en contact de plus en plus fréquent avec les Européens, paraît avoir une tendance marquée à employer pour son habillement les étoffes utilisées par eux dans les régions chaudes, elle à se servir des tissus blanchis ou teints et à abandonner par conséquent le tissu écru. Quant aux tissus brillantés, ils servent surtout aux habillements féminins. Tous ces tissus nous arrivent d'Aden. Presque tous les objets fabriqués sont en augmentation; il y a cependant diminution sur les articles de ménage dont un fort arrivage avait eu lieu pour l'Empereur en 1901 et les articles de mécanique générale parmi lesquels sont comptés les différents articles de prospection arrivés en 1901 pour les missions du Vallaga, tandis qu'en 1902 aucune mission de ce genre n'est passée par Djibouti.

EXPORTATIONS Les exportations en produits du cru et surtout en produits provenant d'Abyssinie ont atteint en 1902 le chiffre notable de 5.945.156 francs, présentant ainsi une augmentation de 3.269.856 francs sur la période précédente de comparaison. De même que pour les importations en provenance d'Aden, il n'y a d'autres causes à cette augmentation considérable que la mise en exploitation de la voie ferrée qui a amené à Djibouti les marchandises arrivées par caravanes, les détournant ainsi de la route de Zeilah seule employée autrefois. Le tableau suivant indique les principales marchandises sur lesquelles portent les augmentations : Presque toutes ces marchandises ne font que transiter par le territoire, mais elles n'en sont pas moins profitables à notre colonie, car elles nécessitent forcément une main-d'œuvre qui fait vivre un assez grand nombre de coolies, Arabes pour la presque totalité, et elles fournissent l'occasion de traiter des affaires importantes aux commerçants de la colonie. Ci-dessous le tableau des destinations: Les chevaux sont toujours fort recherchés par notre colonie de Madagascar qui, en 1902, en a reçu deux envois importants. Le commerce des peaux brutes, grandes ou petites, prend de plus en plus d'extension. Aden est le point d'arrivée de la plupart de ces marchandises (376.586 francs; Zeilah vient ensuite pour 21.435 francs, et enfin la France pour une somme relativement faible. Des commerçants européens, arabes, juifs établis à Djibouti les reçoivent des pays somalis ou abyssins et le Chemin de fer en expédie à Aden par le navire Binger, les quantités qui lui sont apportées d'Araoua ou de Diré-Daouah par les caravanes. Pendant quelques années des mesures sanitaires interdisant la manipulation en ville de ces marchandises les avaient éloignées de Djibouti. On peut affirmer, sans crainte, que le chiffre des exportations de peaux brutes continuera à croître étant donné les facilités de la main-d'œuvre et la modicité de la taxe qui frappe ces marchandises à la sortie. D'un autre côté, ce commerce subit également l'influence du monopole existant en Abyssinie; beaucoup de peaux exportées en fraude de ce dernier pays nous arrivent par la voie de Tadjourak. La cire expédiée en totalité à Aden 117.258 francs), la civette (28.399 francs pour la France, 94.400 francs pour Aden), les gommes (France, 10.601 francs) continuent toujours à nous arriver, mais ces marchandises, surtout celles de grande valeur, sont sujettes à des fluctuations variables qu'il serait difficile d'expliquer. Les cafés harari, toujours fort recherchés sur les marchés européens, accusent une augmentation considérable de 2.486.973 fr. (en 1901, 1.249.123 francs; en 1902, 3.736.096 francs). Les destinations sont les suivantes : France. 152.047 Colonies françaises. 3.167 Aden. 3.569.682 Egypte. 4.200 Chine. 5.575 Provisions de bord (paquebots). 1225 Les cafés harari sont de toute première qualité. Ils sont généralement mélangés au moka, auxquels ils ne sont nullement inférieurs, et expédiés sous cette marque en Europe. C'est à Aden que se fait cette manipulation. Il serait à désirer qu'une campagne fut faite en France par les commerçants et les chambres de commerce pour relever la marque des cafés venant de

Djibouti. Ces cafés, on ne saurait trop le répéter, sont exactement les mêmes que ceux qui sont expédiés d'Aden. Les chiffres ci-dans prouvent d'ailleurs que c'est Djibouti qui fournit dans une large mesure à ce port les cafés qu'il exporte sous le nom de moka. Il serait désirable que cette situation fut connue en France, où l'on considère trop les cafés venant de Djibouti comme des cafés de second ordre. Le café arrive à Djibouti par la voie ferrée. On a vu par les chiffres précédents que les expéditions sur Aden sont de beaucoup les plus importantes et que cette ville reste jusqu'à présent le grand entrepôt de ces marchandises. C'est là qu'on et donne une marque avant leur expédition définitive sur les grands ports d'Europe. Le commerce des coquillages nacrés, en baisse légère, ne mérite pas d'attirer spécialement l'attention. Comme précédemment, le mouvement de l'or, tant en poudre qu'en anneaux, a échappé complètement au contrôle du service.