



Deux ports d'estuaire : Saint-Louis du Sénégal et Douala

par J. P. NICOLAS.

Il peut paraître téméraire de comparer deux agglomérations aussi différentes que Saint-Louis du Sénégal et Douala. L'une en zone sahélienne, l'autre en zone équatoriale, l'une où il ne tombe que 0,27 m d'eau par an, l'autre où les précipitations atteignent 5 m. Et cependant lorsque l'on y regarde de près il y a un certain nombre de points communs qu'il serait bon de mettre en relief. Tout d'abord leur site. Douala situé au fond de l'estuaire du Wuri, Saint-Louis dans le delta du Sénégal, font tous deux figure de port en eaux calmes, de port relâche pour les lignes de navires, et qui ont été ou sont appelés à jouer un rôle important dans le commerce des territoires de l'intérieur. Les développements respectifs des deux villes ont suivi des courbes identiques mais tandis que Saint-Louis est en pleine dégénérescence, Douala est en plein essor. A ces différences dans le temps correspondant des facteurs géographiques économiques et historiques.

L'histoire de Saint-Louis en tant que capitale ancienne de nos possessions de la Côte d'Afrique est encore à faire dans son ensemble.

Nous ne possédons à cet égard que quelques articles épars, mais leur étude permet cependant de se faire une idée sur les facteurs qui ont pu jouer en faveur ou en défaveur de son développement.

Les facteurs géographiques, qui conditionnent le développement de Saint-Louis sont presque tous néfastes. Climat réputé insalubre pendant de nombreux siècles, passage d'une barre très dangereuse, pays d'inondation et d'insécurité. Ce ne sont pas là des qualités propres ayant fait militer en faveur de l'installation d'un comptoir européen. Ce sont plutôt des considérations politiques économiques et militaires qui furent primordiales. Il s'agissait avant tout de couvrir l'arrière pays, d'assurer la bonne marche

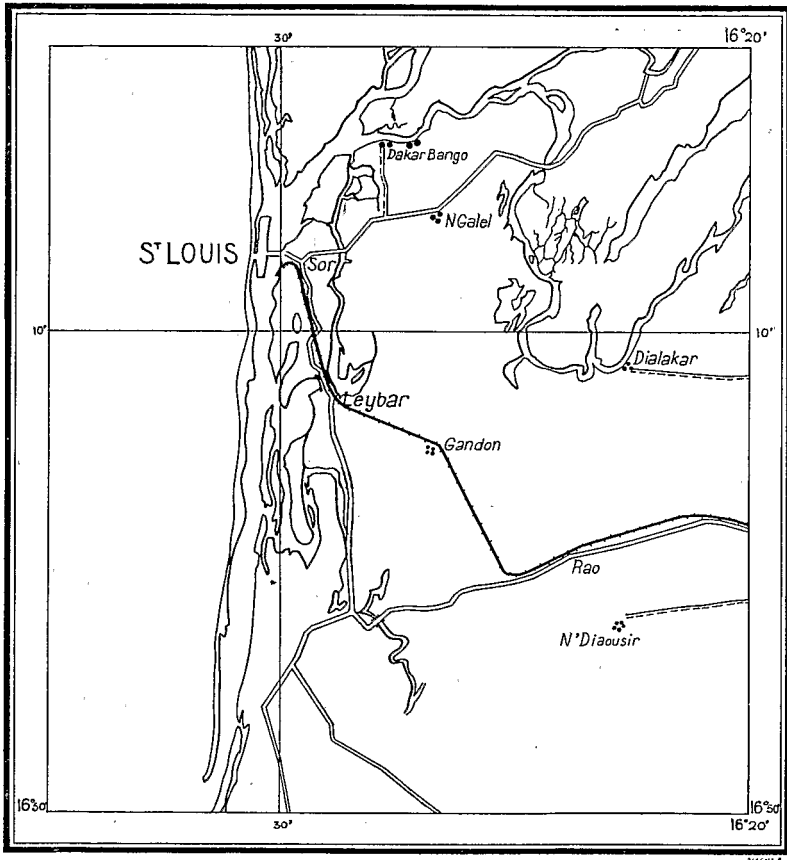
des expéditions sur le fleuve et la sécurité des escales. Par ailleurs abrité derrière la barre, la ville était réputée imprenable. Les raisons économiques associées aux raisons militaires firent que tant que dura le commerce de la gomme et des esclaves Saint-Louis fut de première importance. Toutefois Saint-Louis n'eut pas toujours le monopole des transactions et une lutte sévère exista séculairement entre cette ville et Gorée. Cette lutte entre les postes continentaux et les îles est un fait général de la côte d'Afrique. L'étude de l'influence des îles sur le développement de l'Afrique continentale est entièrement à faire mais nous avons en Saint-Louis et Douala deux exemples typiques. Les îles en général peu peuplées présentaient pour les navigateurs anciens des avantages incontestés de sécurité. Les premières installations se firent dans les îles d'où l'on pouvait surveiller le continent tout en restant à l'abri. Pendant de très nombreuses années, l'île Saint-Louis ne fut considérée que comme un poste avancé et l'on a pu voir au cours de l'histoire des retours en arrière du gouvernement royal ordonnant le rétablissement d'un simple comptoir fortifié. Simple escale, peut-être mieux protégée et plus pratique que celles de l'intérieur, mais en fait ce ne fut pendant très longtemps qu'un comptoir, un entrepôt. Les premiers essais de mise en valeur de l'intérieur et plus particulièrement de Richard-Toll après le retour du Sénégal à la France à la fin du premier empire, ont amené un certain changement et ont changé le caractère de ce comptoir. Mais ce n'est qu'avec la pacification de l'intérieur sous Faidherbe que Saint-Louis prit toute son ampleur, qui encore une fois n'était justifiée que par le trafic des denrées descendant le fleuve. Malgré ses 600 embarcations ; malgré ses quais Saint-Louis n'eut jamais le caractère d'un port de transit, ce ne fut toujours qu'un port d'embarquement, qu'un entrepôt perfectionné, qu'un centre de résistance française. Le développement géographique de Saint-Louis ; et, son aspect contemporain le prouve, ne s'est produit que par le jeu de la traite.

Simple habitation au xvii^e siècle située dans l'île de Bocos, elle dut émigrer vers 1664 dans l'île actuellement appelée Saint-Louis qui n'était encore qu'un îlot recouvert de palétuviers. Des circonstances mal connues, peut-être un changement de régime du fleuve firent abandonner l'ancien poste. Mais ce ne fut qu'à la fin du xvii^e siècle que Saint-Louis perdit son caractère de comptoir fortifié, qui était loin de valoir la place de Gorée.

La traite de la gomme ; organisée sous forme de Compagnie à privilège créa une structure sociale toute particulière. La Com-

pagnie représentait la France, avait l'autorité civile et militaire, faisait la pluie et le beau temps, importait et exportait selon son bon plaisir ou plus exactement selon ses possibilités financières momentanées, finances pratiquement entre les mains de quelques

ST LOUIS



Echelle:
0 2 4 6 8 km

FIG. 1.

hommes de la métropole. Société d'agents de la Compagnie, céditaires par obligation, de traitants indigènes qui faisaient le voyage des escales pour le compte de la Compagnie d'esclaves,

elle était compartimentée tant sur le plan social que géographique. Il faut attendre la Révolution pour voir se développer la ville ou du moins voir une tentative de développement géographique. L'île de Babagveye, achetée par le citoyen Blanchot ne devait pas prendre le développement souhaité, Saint-Louis restait le port d'attache de cette société essentiellement mercantile, centrée

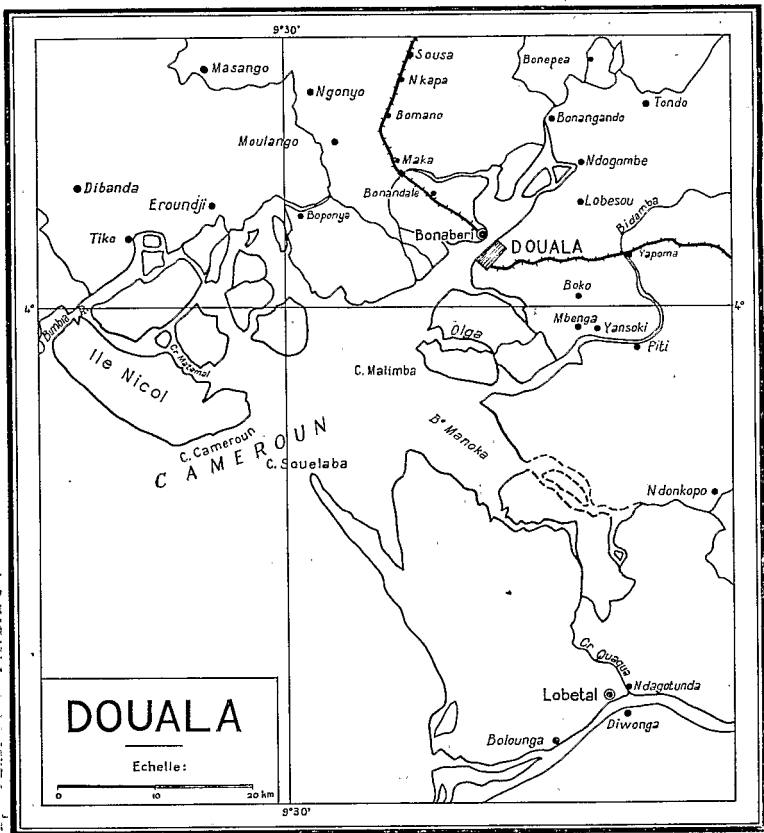


FIG. 2.

autour des restes de la défunte Compagnie. Bien que fort à l'étroit sur une île non encore assainie ni remblayée les Saint-Louisiens étaient trop attachés au commerce local pour songer à s'éloigner de leur centre d'intérêt. Si l'on compte de bonne heure quelques jardins, propriété de quelques personnages influents ou de commerçants on ne rencontre nulle part de culture systématique.

L'abolition des privilèges fut une catastrophe. La transition n'ayant pas été ménagée, les concurrences se firent chaque jour plus redoutables, et l'abolition de l'esclavage vint porter un coup mortel à la ville.

L'occupation anglaise vint mettre brutalement fin aux vicissitudes du gouvernement français, et ce n'est qu'après la chute de l'empire que l'on put se préoccuper à nouveau du Sénégal. Entre temps Saint-Louis rattaché directement aux territoires britanniques de Gambie avait nettement subi de graves préjudices. Le développement économique repris, mais la principale ressource du pays avait disparu, il fallut modifier la structure économique et rechercher un nouvel attrait. Ce furent alors les rapports de Portal, le développement artificiel sous le baron Roger à Richard-Toll, les cultures de l'indigo, du coton. Il faut relire dans les Annales Coloniales et Maritimes de l'époque tous ces rapports, tous ces projets successifs pour se rendre compte, d'une part de l'enthousiasme qu'avait soulevé le rapport Portal, d'autre part les déceptions qui suivirent et tous les efforts qui furent faits pour trouver un système de mise en valeur qui fut rentable. On a été jusqu'à imaginer la collecte des sangsues. A cette époque la Métropole n'avait pas encore acquit le sens de l'empire colonial, et le Sénégal justifiait pleinement sa piètre réputation de mangeur d'hommes et de désert stérile. Malgré ces louables efforts gouvernementaux, malgré toute la bonne volonté déployée peut-être un peu à tous les vents, l'effet fut déplorable. Peu de temps après l'implantation à Richard-Toll de colons français au nombre de 2 000, il fallut faire marche arrière supprimer les primes à la production, et les abandonner ou les rapatrier. Sur le plan commercial on en revint à une solution de compromis entre le libre trafic et une compagnie annuelle privilégiée, mais seulement pendant une partie de l'année au moment de la traite.

De toute cette période trouble devait naître une société urbaine stable qui devait prendre son essor sous le second empire. Jusqu'en 1848, l'île était le seul point partiellement construit en dur. Quelques jardins, un essai malencontreux de plantation de palmiers sur la langue de Barbarie et quelques boutiques sur la rive orientale du fleuve constituaient toute la banlieue. Faidherbe à son arrivée trouva la ville dans un état déplorable de saleté et de délabrement. Il faut rendre justice au second empire d'avoir su placer au Sénégal des hommes de valeur et d'avoir suivi une politique intelligente et suivie qui a redonné à la ville une activité et un but.

Nous avons dit que Saint-Louis n'était qu'un entrepôt, et ce fait resta vrai jusqu'à Faïdherbe. Les seules industries de transformation datent des Compagnies à privilège et reposent sur la fabrication de la chaux et des briques. Le séchage du poisson entièrement aux mains des pêcheurs de Guet-N'Dar, n'entrait pas dans le circuit des exportations européennes.

Faïdherbe comprit que Saint-Louis ne serait jamais qu'un entrepôt fortifié un simple comptoir si l'intérieur du pays n'était pas pacifié et ce fut là une de ses préoccupations majeures. Mais il sut ne pas attendre la fin des hostilités pour donner à Saint-Louis une structure urbaine présageant de son avenir. Complétant l'œuvre entreprise par ses prédécesseurs de la Restauration, il poursuivit l'aménagement des quais, le remblaiement de l'île.

La population européenne s'accrut considérablement mais comportait encore un pourcentage élevé de militaires. La pacification de l'intérieur la création des grandes lignes de navigation entre la France et l'Amérique du Sud qui relachaient à Gorée lors de la transformation de la marine par l'introduction des navires à vapeur, le développement de l'élite locale nécessitait une structure urbaine améliorée. Ce développement urbain souffrait d'un gros handicap : le manque d'eau douce. Il faut se replacer à l'époque, considérer qu'un bain d'eau douce valait 2 francs or, que les chevaux eux-mêmes étaient contingentés en eau par décision du gouverneur, pour se rendre compte de l'importance du problème. Cette pénurie justifiait l'emploi d'un bateau citerne la « Sénégalaise » qui remontait le fleuve chercher le ravitaillement en eau douce, qui était ensuite conservée dans les citernes de l'île, en particulier celles du Gouvernement (actuel local des Archives). Ce manque d'eau pendant de longs mois de l'année indépendamment des difficultés de passer la barre, auraient mis un obstacle au développement de Saint-Louis comme port de relâche pour les grands navires. Afin d'établir des liaisons les plus fréquentes et pratiques possibles entre l'île et ses faubourgs, Faïdherbe créa le pont allant à Guet N'dar, et un bac sur le grand bras. Afin de rendre la vie plus saine dans l'île il réglementa d'une manière draconienne l'hygiène et la police urbaine.

Il créa un bac administratif entre Saint-Louis et Bouetville (Sor) cette création améliora très sensiblement les déplacements entre l'intérieur du pays et la future capitale, au moment où les caravanes se faisaient de plus en plus nombreuses, et les marchandises ne furent plus soumises à l'arbitraire de passages en pirogues qui jusqu'à présent assuraient le transport. On peut dire que cette

initiative fut à la base de la progression commerciale de Saint-Louis et en fit un marché local de première importance.

Le faubourg nouvellement relié à l'île appelé autrefois Philippeville avait déjà reçu un commencement d'aménagement sous la Restauration et la Monarchie de Juillet. Son aspect actuel est un reste du plan d'urbanisation géométrique, qui ne fut jamais complètement réalisé. Il était dans les intentions des prédécesseurs de Faidherbe de décongestionner Saint-Louis en attirant le plus grand nombre d'habitants et de nouveaux venus dans ce faubourg. Faidherbe en fit plutôt une escale avant Saint-Louis, un lieu important de transit, tout en l'assainissant. Sur le plan économique les maisons locales nées de l'ancienne Compagnie ou de la Restauration virent leur chiffre d'affaire s'accroître considérablement grâce à la paix ; souvent précaire, mais qui s'installait progressivement dans toute la région et sur le fleuve. Les échanges commerciaux s'accrurent et l'on vit à la fin du second empire naître des entreprises commerciales à multiples succursales dont certaines à Bouetville.

La ville continuait à prendre son aspect contemporain. Des bateaux à voiles et à vapeur peuplaient le port, les marchandises transitaient mais le Sénégal n'était toujours pas une terre paradisiaque et chaque année l'hivernage revenait avec sa cohorte d'épidémies, de maladies saisonnières qui décimaient tant la population européenne qu'africaine. Fièvre jaune, peste, dysenterie, paludisme furent pendant longtemps un obstacle sérieux à un peuplement régulier de l'île.

Remarquons qu'à cette époque pratiquement tout le commerce était entre les mains de créoles, de métis ou d'autochtones, maisons nées sur place, elles se développaient essentiellement grâce aux moyens locaux, l'importation de personnel était réduite au maximum, les conditions de vie offertes, les dangers de l'hivernage, l'absence de médecins étaient une entrave à l'accroissement de la population ; mais aussi il y avait la désaffection de la métropole pour le Sénégal mangeur d'hommes et l'opinion publique en France n'était que très peu favorablement ouverte à des spéculations et à des investissements dans un pays d'aussi mauvaise réputation.

L'administration était aussi réduite que possible et de nombreux services étaient encore entre les mains de l'armée ; le génie faisait fonction de Ponts et Chaussées et plus tard de Travaux Publics. Le service de la Santé publique était encore entièrement sous la dépendance de la Marine. Le gouverneur était lui-même commandant des forces armées.

Mais cette société bigarrée avait ses besoins, besoins nés d'un contact très ancien avec la civilisation occidentale, aussi sommes-nous assez surpris de voir naître bien avant Faidherbe quelques commerces spécialisés, dénotant de la part de la population locale des soucis esthétiques inattendus.

Nous relevons une maison spécialisée dans les articles pour dames, un coiffeur, un chapelier qui nettoyait les chapeaux de soie et de paille, un pâtissier, un bottier, un limonadier et même on signale le passage d'un sieur Washington venu de Gambie et qui faisait des Déguerrotypes pour la modique somme de 20 francs or (ressemblance assurée). Cette activité commerçante fut une des caractéristiques de la vieille société urbaine, c'est là un fait peu connu que nous nous proposons ultérieurement d'étudier plus en détail.

Le développement du chemin de fer et surtout de Dakar, fille aînée de Gorée devait amorcer la décadence de Saint-Louis. A partir de 1902, le Gouvernement général abandonne la ville de Lauzun et de Schmaltz; les Compagnies de commerce enrichies sous le second Empire et au début de la III^e République suivent le Gouvernement et ne laissent plus à Saint-Louis que des comptoirs, nous arrivons à la période de décadence. La statistique des mouvements de navires dans le port est caractéristique. En 1918, il n'y avait plus un seul navire au long cours dans le port. La barre avait vaincu Saint-Louis, avait provoqué le déplacement du centre de navigation, comme elle empêcha à jamais que les grandes lignes y fassent relâche. Et désormais c'est un sommeil tropical qui va s'emparer de ce que Faidherbe avait rêvé de faire une capitale. Relégué au rang de petite ville de province, terminus du chemin de fer, ancienne capitale de la gomme et de l'esclavage. Saint-Louis redevient une halte, un entrepôt de transit, ses rues récemment remises en état se défoncent à nouveau, les capitaux émigrent vers le nouvel Eldorado qu'est Dakar et ne subsistent sur place que des succursales endormies ou de petits traitants qui n'ont pas eu les fonds nécessaires pour émigrer. Les Gouvernements des territoires du Sénégal et Mauritanie qui sont restés donnent à la ville un aspect administratif, le développement des services civils accroît le pourcentage d'européens de passage et Saint-Louis entre dans la grande danse des fonctionnaires. La population semi flottante de ces derniers croît journallement, le fossé se creuse de plus en plus entre la vieille société locale et la société d'importation, à laquelle se joint les agriculteurs, fonctionnaires et employés de commerce autochtones. Le petit com-

merce de détail passe aux mains expertes des Maures dont le nombre augmente rapidement entre les deux guerres et nous aboutissons à une société coloniale qui ne se différencie plus de celle des autres territoires si ce n'est pas ce vieux fond de population Saint-Louisienne qui se défend mais avec de pauvres moyens contre l'arrivée massive de capitaux métropolitains, de firmes qui, de Dakar lancent leurs tentacules jusque dans la dernière redoute du vieux système colonial de la vieille France.

Ainsi se solde l'histoire d'un établissement situé au fond d'un estuaire défendu par une barre rebelle, qui a longtemps souffert de la concurrence d'une île et qui finit par succomber devant un port admirablement situé, largement ouvert à l'océan et où se sont précipités les capitaux. Nous avons ici un exemple typique de l'évolution d'un établissement en fonction de considérations géographiques, historiques et économiques. Saint-Louis choisi tout d'abord pour sa proximité des escales du fleuve, pour la sécurité de la barre, et ce, en dépit d'une réputation de climat déplorable, a vu par le jeu du développement historique économique et technique tous ses avantages disparaître les uns après les autres. La barre qui pouvait être franchie par les anciens navires à faible tirant d'eau, devint un obstacle infranchissable pour les grands navires de la fin du Second Empire ; les escales du fleuve perdaient de leur intérêt avec la baisse générale sur la gomme, sans parler de la suppression de l'esclavage. Enfin le climat n'a pas pu être combattu à temps, l'assainissement urbain, l'emploi des antipalustres, de la thérapeutique moderne sont venus trop tard pour redonner à Saint-Louis une réputation de salubrité susceptible d'attirer un peuplement métropolitain normal.

Douala alias « Kameroun » est aussi situé au fond d'un estuaire, et si l'on contemple le photo plan de l'embouchure du Wuri ou si l'on se déplace en vedette dans les dédales de la mangrove on est frappé par la similitude des sites. Certes la langue de Barbarie n'existe pas, mais ce paysage d'îles, ces méandres de mangrove et de palétuviers, n'est-ce pas la réminiscence des descriptions anciennes de l'estuaire du Sénégal, de Saint-Louis couvert de palétuviers ou mangliers où pullulent des crabes et les huîtres. Milieux mouvant soumis aux caprices du fleuve et de la marée. Douala n'a pas de barre, l'orientation de la côte y est pour quelque chose. Douala a encore sa mangrove, ses palétuviers, mais Douala a aussi ses pêcheurs, ses huîtres, ses crabes, son admirable plan d'eau, ses marigots et ses îles.

Ici encore une île : Fernando Poo, connue depuis longtemps, occupée avec plus ou moins de succès ou de continuité par les Portugais, les Anglais et les Espagnols, mais la rivière n'attire pas, ici il n'y a aucune protection, pas d'escales sur le fleuve qui n'est pas reconnu. Nous ne rencontrons pas de description du Wuri avant le XIX^e siècle, bien que le Rio dos Cameroes soit connu depuis plusieurs siècles et figure sur des cartes du début du XVII^e, personne ne s'est préoccupé de s'y établir, qu'y a-t-il à y traiter ? Il est certain que le pays n'est pas très hospitalier et l'on comprend que les navigateurs du XVII^e n'aient pas reculé devant la barre du Sénégal mais qu'ils n'aient pas osé s'aventurer dans l'estuaire du Cameroun aux rivages impénétrables, au ciel éternellement lourd et chargé d'électricité ; la végétation, les hommes, la nature en général sont des plus hostiles. Si la côte est reconnue de bonne heure, si les frégates et caravelles viennent y traiter l'ivoire contre l'eau-de-vie et les pagnes, personnes ne s'installent ou ne tente de s'installer. Douala simple village de pêcheurs divisé en deux familles hostiles d'Akwa et de Bell, ne laisse s'installer personne à terre. Un seul missionnaire coloré, venu de Fernando Poo, Johnson, s'y arrête, il est bientôt suivi en 1847 par un missionnaire Anglais, Saker, qui y fonde le premier établissement européen : un temple.

Il y a 100 ans de cela, Saint-Louis était alors un port où plus de 600 embarcations faisaient trafic, une ville, un port où des quais existaient, où l'église datait de 1826, où des travaux depuis 10 ans avaient été faits en vue de la recherche de l'eau par un puits de 80 m de profondeur, où l'on fêtait depuis Louis XIII tous les événements survenus à Versailles, au Louvre ou à Saint-Germain. Douala n'était encore rien, un bateau anglais venait une fois par an en rade et sous la présidence du consul anglais de Lagos tenait une cour de justice commerciale en « broken english ». Douala souffrait de la concurrence des établissements de la côte de Guinée, de son éloignement et de la présence de Fernando Poo, facteurs historiques économiques et géographiques se retrouvent étroitement liés.

Les premières compagnies venues de l'extérieur ne peuvent établir que des docks flottants. C'est ainsi que commença la firme allemande la Woermann de Hambourg. Ce n'est qu'en 1889 que cette compagnie passant de justesse un traité avec les roitelets locaux peut enfin faire flotter le drapeau de sa nation sur la baie du Wuri. Kamerun est né. Mais un autre facteur géographique allait jouer en défaveur de Douala. Zone malsaine, et, plaine

mangrove à l'avant-poste d'un pays inconnu, à l'ombre du gigantesque mont Cameroun, Douala ne devait pas tarder à voir émigrer le Gouvernement en altitude, à Buea. Il ne restait plus à Douala que le commerce. Il faut avouer que malgré cette désaffection hâtive, Douala prit rapidement un essor considérable. Les grandes sociétés commerciales paramissionnaires, et purement mercantiles comme la Basel Missiongesellschaft s'installent, mais encore pendant très longtemps il n'y aura pas de quais, des apontements de bois seront les seuls moyens de trafic. La falaise, rebord du plateau de la rive gauche s'écroule, constamment rongée par le fleuve, l'établissement de quais au pied est très difficile et nécessite d'énormes travaux de remblaiement qui ne seront faits que bien plus tard. Un facteur économique va jouer à son tour en faveur de l'agglomération.

La découverte du pays du Nord entre le Wuri, la chaîne de montagne et les contreforts de cette dernière, entraînera l'organisation de vastes plantations de palmiers à huile, de bananiers, de cacaoyers. Organisation européenne à capitaux allemands et anglais, elle devait être à l'origine du faubourg de Douala sur la rive droite : Bonaberi. Mais nous sommes ici en terrains bas et marécageux aussi l'installation y est-elle difficile et la navigation peu sûre. Ici aussi nous avons des épaves comparables à celle de Saint-Louis en particulier cette goélette anglaise qui a donné son nom à l'île de Jebale. Il n'est pas douteux que Bonaberi aurait pris une importance de premier plan si la pénétration de l'intérieur ne s'était pas très rapidement produite dans le Sud, si l'exploitation des bois de la forêt n'avait pas amené la création du port de Kribi, qui ne fut toutefois jamais qu'une rade foraine. Il y a eu lutte entre le Nord et le Sud et la situation s'équilibrait assez bien lorsqu'en 1900 le Kamerun allemand s'étendait de la chaîne montagneuse du Manegouba et du Kupe au Neue Kamerun au Sud du Ntem. « Kamerun » promu au grade de nom de territoire, laissait la place à Duala pour l'agglomération proprement dite. Centre du Commerce Duala devait le rester et si en 1907 le Gouvernement fit construire un palais sur les bords du fleuve, Buea resta la ville résidentielle et administrative, jusque pendant la guerre.

Et de là, l'origine du manque de quartier résidentiel ancien dans la ville. Les quelques rues résidentielles s'étendent autour du palais et de l'hôpital. L'Allemagne tourna alors les yeux vers le Tchad où la course était engagée entre la France et l'Angleterre, où la Niger Company devenait chaque jour plus puissante. Les expéditions de Dominik, et de nombreux autres militaires devaient aboutir à

la reconnaissance d'un pays où une prise de contact assurait un nouveau débouché commercial et à la découverte de pays susceptibles d'un peuplement européen intense, pratiquement vide d'hommes l'Adamaua.

La guerre et son issue fatale pour l'Allemagne vinrent tout changer, les Allemands en se retirant laissaient un pays en plein développement mais soumis à la botte germanique. La division en plusieurs zones d'influence différente modifiant l'équilibre. Buea devenu anglais, le Gouvernement français se réinstalla à Douala d'où un gain de population administrative, les firmes commerciales françaises de l'A. E. F. s'installaient à leur tour. Mais les conditions économiques étaient nettement différentes. Douala se trouvait être la porte d'un immense empire français qui s'étend de l'Atlantique à l'Oubangui et au Tchad.

Placé sous tutelle française mais sous régime économique international Douala devait recevoir les firmes étrangères anglaises et grecques essentiellement. Le développement se fit à partir du vieux Duala allemand par extension vers l'intérieur, vers le Sud-Est. Toutes les maisons de commerce s'installent le long des quais qui viennent d'être remblayés et munis d'un Decauville pour le chargement des bois et du cacao. Mais le quartier de Bell, sur le plateau de Joss se transforme en quartier administratif, tandis qu'Akwa voit se développer une seconde zone de commerce.

Il faut pour comprendre le développement géographique de Douala tenir compte des questions domaniales autochtones et des réarrangements postérieurs datant de l'occupation allemande. Certains quartiers acquis par le gouvernement germanique sont automatiquement devenus quartiers administratifs. C'est ainsi que se trouvent groupés sur le plateau de Joss le Gouvernement et dépendances : l'hôpital, la chambre de commerce, la poste, le trésor, les finances et la sûreté et dans les bâtiments de la Woerman, les affaires économiques, la statistique et l'IFAN, avec pour voisin les contributions. Fait d'évolution l'Office des Changes et la Caisse Centrale de la F. O. M. qui fut jusqu'en 1950 dans le quartier administratif émigra vers la zone de commerce sur le plateau d'Akwa. Ce très ancien noyau administratif n'est actuellement rongé sur ses bords que par une banque et une compagnie de navigation. Faisant suite à ce plateau de Joss vient le quartier commerçant partant de la place du Monument aux morts et suivant le plateau, coupé en deux par une petite vallée où se sont installées la gare et la voie ferrée. Quartier tout en longueur sur une seule rue (avenue Pasteur), elle commence par quelques maisons de détail puis après

la voie ferrée vient la mission catholique et tout un alignement de maisons de commerces de détail dont la plupart des entrepôts se confinent au bas de la falaise le long des quais. Derrière ce quartier et dans la grande clairière sud orientale s'étend New Bell, le quartier autochtone, immense, aux rues perpendiculaires et sableuses, véritable médine équatoriale. Le développement de la grande artère qui conduit au terrain d'aviation et qui relie Douala à Bonapriso est très récent. En 1947 il n'y avait là que quelques boutiques et encore de nos jours sont-elles très clair-semées. C'est dans ce quartier que l'on rencontre les grosses firmes d'importation de matériel lourd et de voiture.

N'avons-nous pas ici une similitude entre Saint-Louis et Douala. La longue avenue Pasteur ses boutiques déjà anciennes, son centre constitué par la cathédrale, n'est-ce pas le quartier relativement sain exposé à la brise et qui fut en son temps un point stratégique sur le plateau de Joss dominant le fleuve fermé au Sud par une zone basse et marécageuse n'est-ce pas une réplique de l'île Saint-Louis ? A partir de New Bell avec ses jardins et l'immensité de la clairière qui voit se développer les nouveaux quartiers résidentiels et les grandes entreprises de Travaux Publics n'est-ce pas Sor et sa banlieue ; que le chemin de fer traverse aussi. Quant à Bonaberi, blotti sur sa mangrove point d'aboutissement du chemin de fer du Nord c'est encore la brousse ou ne résident qu'un chef de subdivision et un chef de gare mais qui prend chaque jour de l'importance. La similitude est beaucoup moins grande avec la langue de Barbarie, mais lorsqu'on songe qu'à part la route Nkong samba et la voie ferrée il n'y a aucun moyen de communication à l'intérieur de la mangrove et que Bonaberi était autrefois sur une île isolée, la similitude réapparaît. Bonaberi non relié à Douala par un pont est beaucoup plus isolé que Guet Ndar et Ndar Toute ne le sont de Saint-Louis.

La structure géographique du pays a imposé à l'agglomération une forme de développement. Saint-Louis fut autrefois couvert de mangrove, le bas fleuve fut le lieu d'une exploitation intense de mollusques attestant une population nombreuse. Le changement de climat accentué par le déboisement intensif et la présence de la barre, avec comme conséquence la langue Barbarie ont amené la région à son aspect historique et contemporain. Redonnons au bas Sénégal sa mangrove, ses palétuviers, reportons l'embouchure au Marigot des Maringouins donnons-lui des pluies plus abondantes et nous aurons un paysage qui ne sera pas tellement éloigné de celui que l'on a lorsqu'on entre dans le Rio dos Cameroes. Sans

la barre, bateaux, hommes et marchandises se seraient facilement introduits jusqu'à Saint-Louis ; sans la sécheresse les palétuviers se seraient maintenus et développés ; les colons du baron Roger ne seraient pas morts ou rentrés en France et l'on aurait tout un système de cultures sur le fleuve susceptible de développer un trafic important.

Saint-Louis puissant et développé aurait pu drainer les produits de Mauritanie et du fleuvé comme Douala par l'intermédiaire de Bonaberi draine les produits de la rive droite de Wuri. Saint-Louis aurait moins subi l'influence néfaste de Dakar. Les facteurs géographiques sont prépondérants. L'apogée de Saint-Louis a correspondu à la pacification et à la pénétration de l'intérieur du Sénégal et de la Mauritanie ; la montée ascendante de Douala correspond à plus de facilité de circulation et au transit des marchandises vers l'Oubangui et le Tchad.

Tandis que Sor ne sera jamais le Philippeville ni le Bouetville escomptés, New Bell est déjà une ville industrielle où les premiers essais d'industries de transformation ont eu lieu (Tissages). Malgré un climat très hostile, la banlieue de Douala se développe, attire les populations de l'intérieur. Sor ne se développe que très lentement, les services trop à l'étroit sur l'île commencent à y émigrer mais toute l'activité économique se situe encore dans l'île.

Douala ou plus exactement le plateau de Joss tend à devenir un quartier administratif et commerçant. Le commerce de détail s'y implante et s'y spécialise et c'est là que les maisons récentes s'adressent à une clientèle métropolitaine habituée à acheter des objets de valeur (parfumerie, coiffeurs de dames, objets en argent et en ivoire, lingerie fine, alimentation importée à une clientèle exigeante qui y trouve l'hôtel de luxe, les cinémas, le prix unique, les pharmacies. Cette forme de commerce spécialisé est très récent et depuis 1947 on a pu assister au passage de l'économie de factorie à celle de la spécialisation, aboutissant à des établissements du type métropolitain. Il n'est que de circuler dans les magasins la veille de Noël ou du jour de l'An pour se rendre compte de l'effort considérable qui a été fait dans ce sens tant dans le ravitaillement que dans la présentation. Le pied de la falaise, le long du quai est occupé par toute une série de vieilles maisons du type factorie et de petites maisons essentiellement grecques. Depuis deux ans un glissement se produit vers cette région avec la construction de grands magasins et l'on peut dans un avenir très proche grâce à l'extension du port vers le Nord, prévoir un nouveau quartier commerçant. En face de ce développement

rapide de la zone commerçante de Douala, qu'avons-nous à Saint-Louis ?

Alors que sous le second Empire on comptait déjà une pâtisserie, un coiffeur, un bottier et quelques autres commerces, nous n'avons en 1953 pratiquement rien à ajouter si ce n'est une papeterie, un parfumeur et une librairie.

Le commerce spécialisé a été absorbé par les grandes compagnies du type factorie et chacune d'entre elle a son rayon spécialisé de vivres frais. Cet avortement du commerce spécialisé par la proximité de Dakar et par la facilité des communications tant avec la capitale fédérale qu'avec la métropole est caractéristique. Il y aurait une étude très intéressante à faire grâce aux statistiques de la douane. En fait le quartier commerçant correspondant au plateau de Joss de Douala n'a pas changé depuis le second Empire. La place du Gouvernement coupe toujours l'île en deux, et tandis que l'avenue Pasteur s'est développée à Douala, la partie sud de l'île n'a jamais été et n'est pas encore un quartier commerçant. Toutes les maisons spécialisées gravitent autour de quelques rues dans la partie nord et à proximité du Gouvernement.

Ainsi sur deux sites géographiquement très semblables mais dotés de caractéristiques climatiques différentes et de conditions d'accès opposées, se sont développées deux agglomérations où l'on retrouve des caractères communs mais sur lesquels les facteurs historiques et économiques ont mis leur empreinte. Ville de large ouverture vers l'océan et vers l'intérieur, lieu de transit intense associé à un arrière pays riche en matières premières et s'étendant sur plusieurs milliers de kilomètres de forêts et de savanes, Douala se développe malgré des conditions topographiques difficiles. Ville d'accès difficile et sans avenir vers l'intérieur, à l'avant-garde d'un pays dont on n'a pas encore trouvé les ressources Saint-Louis se meurt. Ville très anciennement ouverte au commerce européen, mais sous la forme d'économie de traite reposant sur une ou deux matières, abandonnée par le Gouvernement fédéral, Saint-Louis n'a pu trouver une nouvelle raison d'être. Autrefois située aux confins de la Barbarie, poste avancé du commerce européen, Saint-Louis a été rapidement évincée le jour où grâce à la navigation à vapeur il a été possible de se rendre sans difficulté sur la côte sud beaucoup plus riche.

De son côté Douala relativement jeune, à l'entrée de l'Afrique centrale, qui n'a pas connu l'économie de traite des Compagnies à privilège, qui assure son activité grâce à un transit important et

une multiplicité de matières premières, est en plein essor. Cet effort est étroitement associé au progrès technique de la navigation des transports aériens et routiers, ainsi qu'à l'énorme progrès de techniques d'exploitation forestière. Alors que le progrès des techniques a rendu Saint-Louis inapte, alors qu'il n'a pu s'adapter aux nouvelles conditions modernes, Douala n'a pu naître que grâce à cette technique chaque jour améliorée.

S'il ne faut pas axer une philosophie de la géographie sur un déterminisme du milieu physique, il n'en reste pas moins vrai que l'incidence de ce milieu sur le développement des centres urbains est fondamentale. Le milieu est susceptible de faire avorter des centres importants, surtout autrefois, lorsque la technique n'était pas suffisante pour recréer un milieu physique favorable. Peut-être est-ce là la solution en ce qui concerne Saint-Louis : la modification des caractéristiques de l'embouchure du Sénégal et l'adaptation des produits et des cultures aux conditions physioclimatiques de l'arrière pays. Mais alors dans ce cas, il se posera un ultime problème, celui de la main-d'œuvre, celui de l'homme et de la main-d'œuvre, qui abondante mais de qualité médiocre au Cameroun fait particulièrement défaut au Sénégal.

N. B. — Depuis la rédaction de cet article, l'ouverture du Pont entre Bonabéri et Douala a accusé la ressemblance avec Saint-Louis et Sor, mais a provoqué une modification de la répartition des zones d'activité dans le grand Douala.
