

Croître ou dépérir : lieux intégrés, lieux oubliés sur l'axe Dakar-Mali

Jérôme Lombard

▶ **To cite this version:**

Jérôme Lombard. Croître ou dépérir : lieux intégrés, lieux oubliés sur l'axe Dakar-Mali. Le chemin de fer en Afrique, Karthala ; PRODIG ; SEDET, pp.69-86, 2006. ird-00632444

HAL Id: ird-00632444
https://ird.hal.science/ird-00632444

Submitted on 14 Oct 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'amélioration des conditions de transport constitue sans aucun doute un des enjeux majeurs pour les pays en développement et spécialement les pays d'Afrique dont beaucoup sont parmi les plus pauvres du monde. Le présent ouvrage rassemble une partie des communications d'un colloque organisé les 23 et 24 septembre 2004 à l'université Paris VII Denis Diderot, par les équipes du SEDET (UMR CNRS 7135) et de PRODIG (UMR CNRS 8586) sur « le rôle du chemin de fer en Afrique ».

Si le thème des transports a déjà donné lieu à une littérature abondante, la question en Afrique a fait l'objet d'analyses relativement limitées en nombre et le chemin de fer moins que d'autres. Par rapport à d'autres publications plus spécifiquement historiques, le présent ouvrage essaie de faire le point sur la situation actuelle et les évolutions récentes, marquées par la mise en place de politiques néo-libérales et les privatisations. À côté des textes de chercheurs, une place est faite aux acteurs, ingénieurs et opérateurs qui ont participé ou participent à la vie du rail en Afrique afin de donner un éventail de points de vue le plus large possible.

Après une apogée durant la première moitié du XX^{e} siècle, le chemin de fer a connu un déclin prononcé à partir des années 1980. Entré en crise dans de nombreux pays, il a subi les critiques des sociétés publiques dans le monde entier et de l'État rentier en Afrique subsaharienne, critiques qui ont présidé à de nombreuses privatisations.

Quel est alors son avenir ? Un rôle nouveau est sans doute à envisager avec les difficultés croissantes de circulation et de congestion dans les grandes villes africaines marquées le plus souvent par un étalement spatial considérable. Et il faut rappeler que dans un monde préoccupé par des questions d'environnement de plus en plus importantes, le train est un des moyens de transport les moins polluants. Autant qu'à un examen critique de la situation actuelle, c'est à une mise en perspective du chemin de fer en Afrique que veut contribuer cet ouvrage.

Sociétés en développement dans l'espace et dans le temps

PRODIG

UMR 8586
CNRS, Paris 1
Paris IV, Paris 7, ephe

9 782845 866430

ISBN : 2-84586-643-7

hommes et sociétés

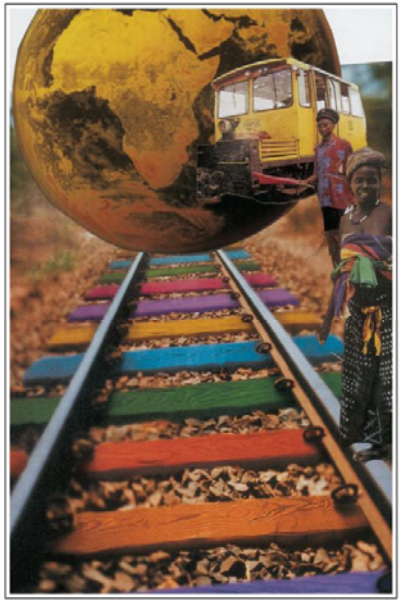
Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jabeur (éditeurs scientifiques) et Chantal Béranger

Le chemin de fer en Afrique

PRODIG
SEDET
KARTHALA

Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jabeur
(éditeurs scientifiques)
et Chantal Béranger

Le chemin de fer en Afrique



KARTHALA - PRODIG - SEDET

Croître ou dépérir – Lieux intégrés, lieux oubliés sur l'axe Dakar-Mali

Jérôme LOMBARD
IRD - LPED Marseille
Jerome.lombard@ird.fr

Publié en 2006, p. 69 - 86.

Résumé
Prendre différents points de l'espace et les analyser les uns par rapport aux autres, à travers l'évolution des systèmes de communications (position géographique, accessibilité, moyens de transports), révèle l'organisation spatiale en cours. Les points émergent d'autant plus que les liens et les transports avec le centre sont développés. Comme s'il y avait des points en creux (sans relations avec le centre) et des points en relief (avec relations). Les échelles de relations sont ainsi bien différentes selon les cas et ne rendent pas compte de la géographie des proximités. L'espace sénégalais, par l'exemple de cinq points particuliers, est présenté selon une orientation géographique est - ouest, celle qui a guidé l'ensemble des relations entre les points secondaires et le point principal (Dakar), depuis que le Sénégal est entré dans l'économie mondiale. Cette orientation prend aujourd'hui d'autant plus d'importance que le Sénégal est intégré à un espace économique commun (UEMOA) dont la clé de voûte est un axe ouest – est – sud-est.

Choisir différents points de l'espace positionnés le long d'un axe de communication et analyser l'évolution de leurs relations au monde, tel est le pari tenté ici. L'axe en question, une ligne ferroviaire doublée d'une route nationale, est édifié au cours du XX^{ième} siècle pour relier la capitale de l'Afrique occidentale française, Dakar, au fleuve Niger. A partir du moment où les Français s'installent au Sénégal et organisent l'espace selon leur propre vision, le rail devient l'outil de contrôle du territoire. Dès la Seconde guerre mondiale, la route prend le dessus, en épousant le tracé du rail, sans changer l'organisation de l'espace. L'esprit du rail, c'est-à-dire cette conquête de l'Est sénégalais et soudanais, est ancré dans les constructions politiques même éphémères, comme la Fédération du Mali dissoute en 1960. L'expansion de l'arachide après l'indépendance entérine ce choix d'aménagement dont les effets se font encore sentir.

Le rail n'est plus aujourd'hui ce lien ombilical entre les bourgades traversées. L'impression de continuum entre la côte et l'intérieur du Sénégal, jusqu'au Mali occidental, a vécu. L'unification du Sahel dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest, portée par le rail, s'est avérée trompeuse. Les cartes présentées dans l'ouvrage sur le Sahel ouest-africain (Raynaut, 1997) soulignent combien, d'ouest en est, autrement dit le long de l'axe allant au Mali, le Sénégal est hétérogène en raison de rapports entre les sociétés et le milieu diversifiés. La conclusion que l'on peut en tirer est la suivante : les sociétés vont réagir différemment à l'existence d'un axe de communication censé les relier à d'autres points de l'espace sénégalais ; avec la multiplication des moyens de communication, les interprétations vont être encore plus diversifiées. Le développement actuel des télécommunications s'accompagne en outre d'une inégale répartition spatiale des

réseaux. Au regard des technologies modernes, certaines portions de l'espace, éloignées du rail ou de la route et des pôles majeurs ou secondaires, émergent tandis que d'autres, situées à proximité de Dakar ou dans des zones desservies par de multiples moyens de communication, sont isolées.

L'analyse du territoire sénégalais par des points de l'espace, choisis le long de l'axe routier et ferroviaire, permet de comprendre combien l'intégration territoriale au Sénégal n'est pas totale. Avec le renforcement de l'économie libérale prônant l'ouverture totale de l'espace, l'inégal développement des communications accentue les déséquilibres spatiaux et sociaux, le décalage entre les laissés pour compte et les nantis, que ce soit au sein des villes comme des campagnes. Nous avons retenu cinq points de l'espace sénégalais et péri sénégalais, situés le long ou à proximité de l'axe ouest est, sur lesquels des données, soit personnelles soit empruntées, existent. Il s'agit d'une commune de la presqu'île du Cap-Vert, d'une sous-préfecture de la Région de Fatick, de deux villages de la Région de Tambacounda et de la ville de Kayes (Mali).

I. Des faubourgs de Dakar aux confins du Haut Soudan : cinq lieux le long d'un axe

Les quatre premiers points appartiennent à l'espace sénégalais (figure 1). Deux d'entre eux (Niakhar et Méréto) sont liés par les relations qu'entretiennent les populations qui sont pour partie originaires de la même région. Le village de Kounghany et la ville de Kayes, de taille et de position dans l'armature urbaine différentes, partagent la même histoire, le même rapport avec le fleuve au bord duquel tous deux sont situés et les mêmes bouleversements issus de la migration. La commune de Malika, dans l'Est dakarois, souligne ce qu'il y a de commun à l'ensemble des cinq points : l'exemple est révélateur de l'insertion des populations, des espaces ruraux et des bourgs de l'intérieur (y compris Kayes) dans l'aire de polarisation de Dakar.

1.1. Malika

Implanté à proximité de l'océan, Malika est localisé au nord-est de la presqu'île du Cap-Vert, dans ce qui était une zone de brousse aux portes de la ville[1]. C'était un village de pêcheurs et d'agriculteurs qui ont développé des activités d'aviculture et de maraîchage. Il est désormais intégré à la grande ville de Pikine, dans la zone actuelle d'extension de l'agglomération. Les habitants irréguliers, d'origine rurale, sont aujourd'hui déguerpis au profit de cités immenses, construites pour les salariés du secteur public ou privé. Entre 1988 et 2001, la population est passée de 7 400 à plus de 30 000 habitants (Delafosse, 2003).

1.2. Niakhar

Au cœur du pays *serer*, ce village était capitale royale, puis chef-lieu de canton. Aujourd'hui, c'est une sous-préfecture. La culture du mil, de l'arachide et l'élevage de bovins sont les principales spéculations de la région. La densité de population approche 150 habitants au km^2 et rend difficile l'accès des jeunes à la terre. Les migrations saisonnières servent à pallier les déficits récurrents de production et apportent des ressources monétaires. Distants du rail qui passe à 25 km, Niakhar et les villages

[1] *Cf. Le Soleil*, 13 mars 1979.

alentours sont en partie polarisés par la capitale de région, Fatick. Une piste latéritique traverse la contrée du nord au sud.

1.3. Méréto

Situé à 25 km au sud-est de la gare de Koumpentoum, Méréto est un village du centre-est du Sénégal, peuplé de *Toucouleur* et de *Mandingue*. La zone est rattrapée par le développement agricole lorsque, dans les années 70, un vaste programme de colonisation de nouvelles terres est lancé par l'Etat sénégalais. En 1972, six villages sont créés puis, ultérieurement, neuf autres. En 1987, pas moins de 10 000 personnes, originaires du pays *serer*, sont recensées dans la zone. De nombreuses pistes sont tracées, maillant l'espace entre la Gambie et la route nationale 1.

1.4. Kounghany

Village de *Sarakollé*, de *Wolof* et de *Bambara*, Kounghany borde le fleuve Sénégal, à une quarantaine de km de Kidira, lieu d'implantation de la dernière gare ferroviaire avant le Mali. C'est un village de cultivateurs auquel se joignent des descendants d'esclaves et de familles maraboutiques fondatrices du village. Au cours du XX^{ième} siècle, le village a été gagné par la migration internationale, les jeunes ont été de plus en plus nombreux à chercher ailleurs du travail et des revenus. La Société d'aménagement et d'exploitation des terres du delta du fleuve Sénégal a lancé des programmes de riziculture, mais l'entente avec les paysans n'est pas aisée (Adams, 2000).

1.5. Kayes

Capitale de la première région du Mali et anciennement du Haut Soudan, la ville de Kayes a émergé au XIX^{ème} siècle, avec l'arrivée des Français qui en ont fait une place forte commerciale. En raison du lien ferroviaire qui existe avec Dakar, Kayes reste dans l'orbite de la capitale sénégalaise. Elle joue un rôle de plaque tournante dans l'ouest du Mali. Pour les mêmes raisons qu'à Kounghany, la zone est une région d'émigration vers la France.

II. De Malika à Kayes : les communications avec le monde au cours du XX^{ème} siècle

De points de l'espace qui n'ont rien en commun, l'axe de développement territorial que constitue le rail (puis la route) a forgé un ensemble qui forme le Sénégal actuel. Certains points choisis sont anciens et ont été portés par le développement de l'axe. Pour autant, les interprétations locales données par les sociétés humaines façonnent un visage tout différent de l'espace traversé par l'axe. Déjà le Mali et le Sénégal se sont séparés, faisant de Kayes, certes une place pivot sur l'axe ferroviaire, mais surtout la capitale de l'Ouest malien. Quant à la partie sénégalaise de l'espace concerné, l'analyse montre des évolutions divergentes : si certains points sont nés du rail, aujourd'hui la route commande partout les communications avec le monde. Du fait même de la déliquescence de la production d'arachides[2], l'axe n'est plus porteur du même effet sur l'espace qu'il l'a été auparavant.

[2] *Cf.* Freud et *al.* (1997).

2.1. Malika : A l'écart de la ville

Une seule route traverse le village en direction de Dakar, Pikine ou Rufisque (*cf.* la carte de l'agglomération de Dakar dans l'article de M. Lesourd et O. Ninot). L'attrait pour le transport routier est ancien puisque, dès la fin de la Seconde guerre mondiale, il devient un secteur d'investissement pour les populations des villages de la presqu'île (Tricart et Kayser, 1957)[3]. Au quartier du Plateau, dans le centre-ville de Dakar, il y avait d'ailleurs, jusque dans les années 60, un garage de véhicules dit *Yeumbeul*, d'où partaient chaque jour des cars pour cette localité et ses environs (dont Malika).

Même si le chemin de fer qui traverse la banlieue existe depuis le début du XX^{ième}, le service de voyageurs concerne à peine la bourgade de Malika, située à plusieurs km du rail. En 1987, le train de banlieue est créé par la compagnie de chemin de fer sur la partie urbaine de la voie ferrée et devient Petit Train Bleu (PTB) : il est propulsé épine dorsale du système de transport, par le rabattement des moyens de transport routier sur les gares et les haltes (Godard, 2002). Pour les habitants des quartiers et communes aussi éloignés que Malika et qui privilégient le transport routier pour aller à Dakar, le PTB ne constitue pas une solution optimale : en effet, ils doivent se rendre par car ou taxi dans les haltes disposées le long de la voie (*Sam Sam* ou *Fass Mbao*), puis de là monter dans un train à destination du centre-ville. La rupture de charge supplémentaire renchérit le prix global du transport (250 à 275 francs au lieu de 150 francs), alors qu'ils peuvent espérer par le transport routier minimiser le nombre de correspondances (une seule au lieu de trois).

Néanmoins, aux dires de plusieurs personnes enquêtées, avec le train, le temps gagné pour se rendre au centre-ville est appréciable, la sécurité du transport mieux assurée. Malgré la distance, des habitants de Malika ou Yeumbeul empruntent chaque jour ce mode de transport. Dans ces communes en pleine croissance mais éloignées des centres, la desserte proposée par le transport ferroviaire peut constituer un mode de transport plus intéressant si des efforts pour rénover le réseau et le service sont entrepris[4].

2.2. Niakhar ou les paysans de l'arachide sans route et sans rail

Au début du XX^{ième} siècle, la zone de Niakhar devient le cœur du bassin arachidier (Mbodj, Becker, 1999). Le colonisateur a l'objectif de pousser ces paysans, réputés bons travailleurs et fins connaisseurs de leurs terroirs, à développer la culture de l'arachide. Les résultats ne se font pas attendre et l'ensemble du Sine supplante dans la colonie toute autre zone de production. L'évacuation s'organise dans les principaux points de traite que sont Diakhao, Toucar, Niakhar. Fatick est un centre commercial important et évacue en 1900 les deux tiers de la production régionale (20 000 tonnes). Le transport se fait avec des ânes et des chameaux, le camion, d'après J. Fouquet (1958), étant interdit dans la zone pour ne pas concurrencer les « bourricotiers » très attachés à leur métier.

[3] Les statistiques de la Direction des transports terrestres confirment l'importance des investissements dans le transport parmi les habitants de ces villages devenus communes de banlieue : onze transporteurs à Yeumbeul, dix à Thiaroye, sept à Camberene, quatre à Yoff, trois à Malika, deux à Mbao et un à Ouakam sont nés dans ces bourgades de la presqu'île.

[4] Actuellement, le PTB propose, chaque matin et soir, quatre allers-retours entre Dakar et Rufisque. S'y ajoute un express entre Thiès et Dakar (qui ne s'arrête pas à toutes les haltes du PTB).

Transport animal et transport fluvio-maritime soutiennent les échanges jusqu'à l'émergence du camion après la Seconde guerre mondiale et l'ouverture en 1954 de la route bitumée Dakar Kaolack. Le transport ferroviaire concerne peu la région de Fatick tournée vers le sud. Le rail qui passe au nord renforce les bourgs traversés comme Bambey (figure 1) et innerve les zones situées le long de la voie. Du point de vue administratif, le Sine dépend de la subdivision de Fatick et du Cercle de Kaolack. A partir des années 1930, lorsque le Sine voit sa production stagner et le bassin arachidier productif se déplacer vers le Saloum, la région retombe dans une léthargie qui nuit au transport.

Le parcours du transporteur sénégalais décrit ci-dessous démontre que le chemin de fer a bouleversé les habitudes des habitants, en favorisant l'arrivée de voyageurs inattendus et d'entrepreneurs de toutes sortes. Ce portrait confirme aussi ce que la région de Niakhar est devenue pour ces entrepreneurs, à savoir un lieu d'enfermement plus que d'ouverture.

> Le fondateur de l'entreprise qui est le premier transporteur routier au Sénégal est arrivé à Dakar en 1918, en provenance du Liban, son pays natal. En escale à Dakar, il se rend chez un parent qui habite la région du Sine (à 10 km de Niakhar). Il emprunte le train jusqu'à Thiès, puis une rame pour Bambey. Le bateau pour l'Amérique étant reparti sans lui, il reste au Sénégal chez son oncle, à Diakhao, puis s'installe à Fatick, enfin à Dakar. Le symbole est édifiant : venu en train de l'ouest du pays pour s'installer au cœur du bassin arachidier, cet homme entreprenant (puis ses descendants) retourne, quatre décennies plus tard, à son point de départ, Dakar, en empruntant … la route.
>
> En véritable entrepreneur, ce transporteur profite des opportunités qui s'offrent à lui. Considérant que les points de traite de la brousse sont enclavés, il s'implante dans les années 30 à Fatick, à l'époque un port important, en ouvrant un garage mécanique. Avec ses premiers camions chargés de sel, il commence à concurrencer le rail sur la destination de Bamako et développe les liaisons entre Dakar et Abidjan à travers toute l'Afrique occidentale française[5]. Avant la Seconde guerre, entre Fatick et Kaolack, il lance les premiers véhicules à moteur pour le transport de passagers. Dans les années 40, il passe aux autocars régionaux qui desservent le Sine, le Saloum, la Gambie, puis crée une ligne de transport Dakar Kaolack, avec escale à Fatick. Il investit dans le transport de marchandises en fabriquant les premières caisses métalliques, ce qui lui permet de rafler les marchés locaux de transport de l'arachide.
>
> A l'indépendance, quand le fils prend la succession, l'entreprise passe à l'industrie. En récupérant le matériel des maisons de commerce françaises qui se replient sur Dakar, le fils ouvre plusieurs usines de décorticage dans le Sine et le Saloum. Celle de Fatick fonctionne jusqu'en 1984 et emploie plusieurs centaines de personnes par saison. Il installe une antenne à Dakar qui devient le siège de l'entreprise en 1988. Le fils arrête dans les années 60 le transport de voyageurs et commence celui d'hydrocarbures qui reste la marque de fabrique de l'entreprise. Depuis 1997, devenus patrons, les petits-fils renforcent leur présence sur le créneau en développant la qualité de service et la diversité géographique des marchés : comme leur grand-père, 60 ans auparavant, ils sont présents au Mali où ils desservent en hydrocarbures la ville de Kayes et les mines d'or. De l'activité développée dans le Sine, il ne reste pas grand chose : une maison abandonnée à Fatick, veillée par un ancien employé, un superbe campement de week-end quelques km au sud et surtout des souvenirs chez les anciens. Ceux-ci répètent à l'envi qu'ils voient filer, sur la route du Mali, les camions citernes qui ne s'arrêtent même plus dans ce qui a été le fief, pendant cinquante ans, de l'entreprise.

L'aventure de ce transporteur, parti du Sine dans les environs de Niakhar, au moment du grand chambardement provoqué par la pénétration massive de la culture de l'arachide,

[5] Des circuits dont T. Monenembo (1997), à partir de l'exemple de la Guinée, décrit la réalité dans un de ses romans.

résume à elle seule l'histoire du transport dans cette région et, par extension, celle de tout le pays. Le long de l'axe ferroviaire et dans les contrées traversées, se sont développées de multiples stratégies d'entreprises, au gré des circonstances, des contextes politiques, des opportunités économiques. L'exemple indique aussi que le rail a peu innervé les régions qu'il traversait : les connexions routières avec la voie ferrée n'ont pas été développées. Ainsi, le bitumage de la route allant de Fatick à Bambey (donc à la gare) est réclamé depuis 50 ans, mais rien n'a été fait : le trafic est limité, alors que l'axe constitue une alternative intéressante à la liaison Kaolack Diourbel[6]. Le Sine est situé à quelque 150 km de Dakar mais les liaisons routières sont difficiles et l'enclavement ressenti comme négatif.

De Bambey, il n'est pas question de se rendre à Dakar par la voie ferrée, les services de voyageurs n'existant plus au départ de la gare. De Niakhar, des véhicules se rendent chaque matin vers les villes de Fatick et Bambey. Mais, pour aller directement à Dakar sans s'arrêter, mieux vaut emprunter les cars « horaires » - un à trois selon les jours - qui ont remplacé les trains de voyageurs. Le symbole est fort : pour les habitants, ces cars sont devenus l'équivalent des trains d'antan qu'ils allaient chercher à Bambey.

2.3. Méréto : Les Terres neuves ont vécu du train

A l'époque du projet de colonisation, la route du Mali n'est bitumée que sur 80 km après Kaolack. Au-delà, pour se rendre à Tambacounda, en passant par Koumpentoum, il faut emprunter une piste de 180 km. Transportés dans le cadre de la colonisation, une partie des émigrés *serer* envoyés aux Terres neuves se déplace en camions, une autre monte dans le train à Bambey. Ultérieurement, et tant que cela sera possible, certains émigrés utiliseront le train en sens inverse pour se rendre dans leur région d'origine et visiter leurs parents. Dans les années 70, le train a encore cette fonction de faciliter les déplacements intérieurs au Sénégal qu'il occupe depuis sa création[7]. Tout au long de la première moitié du XX^{ième} siècle, les travailleurs saisonniers de l'arachide, en provenance du Soudan français ou de Guinée, se rendaient dans les champs sénégalais par le train ; à l'issue de la campagne, certains s'installaient dans les escales ferroviaires, contribuant ainsi à accroître leur population.

La voie ferrée symbolise le développement de l'arachide vers l'est du Sénégal, comme elle l'a été, à ses débuts, entre Thiès et Saint-Louis. Mais, dès les années 40, la route apparaît comme le meilleur moyen de desservir l'ensemble du territoire sénégalais et de se rapprocher des populations (Seck, 1970). Même si les investissements consentis sont lourds, la souplesse des transports automobiles gagne à leur cause les plus entreprenants : dans les années 50, sur l'axe Dakar Kaolack, le transport routier concurrence le fer pour l'enlèvement des arachides destinées à Dakar.

Avec le bitumage en 1974 de la piste jusqu'à Tambacounda, l'arachide des contrées orientales est évacuée par route[8]. L'escale ferroviaire de Koumpentoum ne fonctionne

[6] *Cf. Le Soleil*, 26 septembre 2000.

[7] Le train arrive à Koumpentoum en 1913 (Keita Ndiaye, 1971).

[8] Déjà en 1957, selon P. Sakho (1991, p. 138), sur le tronçon routier Kaffrine Kaolack, « [le trafic] *atteignait pendant la traite 125 à 130 camions par jour* ».

plus. Les transporteurs de Kaolack voient dans la réalisation de la route bitumée une opportunité considérable pour se placer sur les marchés de transport de l'arachide. Le cas de l'un d'entre eux est à ce titre exemplaire.

> Avec le transport des arachides, le président régional des transporteurs de Kaolack, installé dans la ville depuis 1946, développe son parc de véhicules qui atteint dans les années 1980 les trois dizaines de camions. Ses liens avec le directeur général de l'organisme de commercialisation lui facilitent la tâche pour obtenir des contrats. Il recherche les marchés éloignés, notamment ceux du Sénégal oriental et de Haute Casamance, pour lesquels le paiement du transport, au prorata de la distance, est rémunérateur. Aujourd'hui encore, il visite régulièrement ces points de collecte pour se faire une idée des potentialités du marché et des perspectives de transport. La faillite du système arachidier ainsi que des problèmes internes de gestion ont cependant failli couler ce vieil opérateur. Le transport qui a fait sa fortune a vécu : la route du Sénégal oriental représente aujourd'hui bien plus qu'un axe d'évacuation des graines. Les transporteurs qui ont connu cette époque glorieuse où seuls, entre décembre et avril, les camions d'arachide descendaient du grand Est sénégalais vers les huileries de Kaolack ou Dakar, doivent s'adapter aux changements et trouver d'autres marchés que ne commande plus le ruban de bitume s'étirant vers l'orient.

Dans cette zone, les échanges dynamisent les places commerciales (bourgs et marchés), tout en accentuant les inégalités socio-économiques entre producteurs. La route bitumée accroît l'intérêt de multiples commerçants et affairistes pour l'est du pays. Ainsi, la progression vers Tambacounda de l'exploitation de charbon de bois génère un gros trafic de camions dont les effets sur les pistes sont désastreux pour les transports locaux, les échanges et les populations. Le rail qui aurait pu représenter une alternative à la route dégradée est délaissé, voire abandonné. Réfectionnée dans les années 80, la voie ferrée qui passe à 25 km au nord de Méréto ne profite plus aux populations, confrontées, dans la région, aux difficultés de circulation et aux impasses dans lesquelles se trouve le système de production et de commercialisation de l'arachide[9].

Aujourd'hui, plus de trente années après le lancement du projet ambitieux des Terres neuves, se rendre à Méréto relève d'une gageure. La piste en provenance de Koumpentoum est défoncée par le passage des camions et les services de transport sont toujours aussi aléatoires. Seuls, les jours où se tiennent les foires hebdomadaires voient le service s'améliorer en raison d'une offre en véhicules renforcée (Ninot, 2003).

2.4. Kounghany : Du fleuve à la route

Au 19ième siècle, les grandes familles maraboutiques commercent avec les Français qui s'installent dans la partie amont du fleuve : le cours d'eau devient à cette époque l'axe des affaires et le reste au moins jusqu'en 1923, date de la fin de la construction du chemin de fer Thiès Kayes. Pour les hommes de Kounghany, la voie d'eau est un espace de familiarisation avec les métiers de la marine en raison des navires qui remontent le fleuve.

Entre les deux guerres mondiales, la pression du colonisateur pour payer l'impôt est forte et pousse les paysans à chercher des revenus ailleurs qu'au village. En Afrique, à Saint-

[9] La nuit, à Koumpentoum, ce ne sont plus les camions d'arachides que l'on entend faire chauffer leur moteur avant de partir en direction de Kaolack, ce sont ceux qui, en provenance du Mali, se sont arrêtés dans la journée et ont attendu le soir pour redémarrer.

Louis, à Dakar surtout, puis à partir des années 1950 en France. Ces hommes se mettent à prendre le train, certains comme « navétanes »[10] pour travailler l'arachide, d'autres via Dakar comme postulants à l'émigration vers la France. Pour les descendants d'esclaves, le chemin de fer sert aussi de moyen d'émancipation pour trouver ailleurs un emploi et un revenu. De même, dans les années 60 et 70, les enfants des riches familles de Kounghany se rendent par train à Dakar ou à Tambacounda pour visiter des parents. Le train est pour ces villageois le symbole du voyage, de la liberté, de la migration, du retour.

Aujourd'hui, le village est raccordé à la route goudronnée Bakel Kidira Tambacounda par une courte piste latéritique ; il dispose d'un garage où stationnent chaque jour plusieurs taxis qui vont soit à Bakel, soit directement à Dakar. Si le train n'est plus le mode de transport dominant, la route et plus encore le téléphone sont les moyens de communication les plus développés et ceux qui mettent Kounghany, et chacune des familles, en relation avec le monde éloigné (Dakar, France). Le village a basculé dans l'ère des communications modernes : le téléphone cellulaire ne passe pas encore mais les « télécentres » se sont multipliés et le téléphone fixe est installé, donnant la possibilité à chaque maison de disposer d'un poste à domicile[11]. Grandissant est alors le décalage entre les villages situés en bordure du fleuve, équipés d'installations modernes, de l'électricité, dont les plus belles maisons, reconstruites en dur et contenant plusieurs pièces, appartiennent aux familles d'émigrés, et les villages environnants, à l'écart du fleuve et dont le niveau d'équipement est bien inférieur.

2.5. Kayes : Du rail au … rail

Place commerciale bénéficiant de l'axe de pénétration qu'a représenté le fleuve Sénégal, la bourgade constitue à l'époque l'ultime point où arrivent les marchandises en provenance de Saint-Louis. Selon les statistiques officielles, en 1912, Kayes reçoit à la montée, par voie fluviale, 15 000 tonnes de marchandises et 500 voyageurs et, à la descente, 12 000 tonnes et 500 passagers.

En 1904, dès l'ouverture de la ligne ferroviaire vers le Niger, Kayes renforce son rôle de plate-forme de transbordement pour les marchandises destinées au Haut Soudan et pour les personnes qui se rendent à Bamako (fonctionnaires, militaires, commerçants). Entre 1905 et 1923, le trafic sur la ligne connaît une forte progression : de 71 400 voyageurs et 19 000 tonnes par an, il passe à 388 000 passagers et 69 000 tonnes. Avec la création en 1923 de la liaison Thiès Kayes, le chemin de fer supplante la voie d'eau[12] : Kayes devient, entre Dakar et Bamako, un point de concentration des hommes de la région (manœuvres qui partent au Sénégal ou candidats à l'émigration) et d'éclatement des biens importés, destinés à l'ensemble de sa zone d'influence. Sur la ligne Thiès Kayes, le trafic est en progression : de 130 000 passagers et 78 000 tonnes de marchandises en 1910, il évolue jusqu'à 447 500 passagers et 133 000 tonnes en 1923.

[10] Jeunes hommes partant s'embaucher dans les champs d'arachides de l'Ouest sénégalais.

[11] La région de Tambacounda apparaît en seconde position (derrière Dakar) pour ce qui est des lignes téléphoniques : le rôle que jouent les émigrés dans le financement des équipements explique cela. *Cf.* Daffé, Dansokho (2002).

[12] Qui, selon la belle expression de R. Keita Ndiaye (*op. cit.*, p. 69), « […] *entre à partir de ce moment dans une période de sommeil qui dure encore de nos jours* […] ». En 1937, le trafic du port de Kayes tombe à 4 747 tonnes, en 1958 à 2 759 tonnes et, en 1959, il n'est que de … 50 tonnes (Seck, *op. cit.*).

Au cours des cinquante années qui suivent, le trafic change peu : en 1966, il est d'environ 150 000 tonnes de marchandises dont environ le tiers s'arrête à Kayes. Aujourd'hui, le trafic reste fluctuant : en 1998, les échanges avec le Mali par voie ferroviaire étaient de l'ordre de 431 500 tonnes, mais en 2000 ils sont ramenés à 345 700 tonnes (Ministère de l'Equipement et des Transports, 2002). Pour les passagers, la chute dure depuis plusieurs décennies, en raison de la vétusté du matériel et de la voie qui occasionne accidents et déraillements : en 2000, le train transporte entre le Sénégal et le Mali 30 800 voyageurs contre 41 900 en 1998. Les difficultés rencontrées par la Côte d'Ivoire n'ont pas réellement profité au port de Dakar et à la ligne avec le Mali. Mais, depuis la privatisation de l'exploitation du service international en octobre 2003, et la création d'une nouvelle société à capitaux franco-canadiens (TRANSRAIL), les espoirs d'une accentuation du trafic de marchandises sont relancés.

La concurrence du transport routier est sévère. En voie d'amélioration sur le parcours sénégalais, la route goudronnée est presque achevée côté malien (Lombard, 2002). Le trafic routier avec le Mali, en provenance du Sénégal, est croissant et le deviendra de plus en plus lorsqu'il dépassera la ville de Kayes et se dirigera vers la capitale malienne. En 2000, les importations d'hydrocarbures à destination de Kayes étaient de l'ordre de 13 000 tonnes, contre seulement 8 500 tonnes en 1999. L'importance de l'émigration, comme pourvoyeuse de revenus dans les zones *soninké*, accroît la demande en ciment et produits importés venant du port de Dakar et favorise l'augmentation des flux routiers à la frontière malienne. Les grands commerçants de Kayes développent avec constance leurs réseaux de relations avec leurs correspondants de Bamako et Dakar, contribuant à renforcer la fonction de plaque tournante de la ville de Kayes et les trafics internationaux de marchandises (Dulau, 2003).

Le rôle de Kayes, comme interface entre trafic local, national et international, est conforté par l'amélioration des télécommunications. Un coup de fouet a été donné au moment de la préparation de la Coupe d'Afrique des Nations de football, en 2002, alors qu'auparavant la connexion internationale avec le Sénégal était rendue difficile en raison de la défectuosité des équipements et de la ligne. Comme à Kounghany, l'impact de la migration a des effets sur les communications. Dans certains villages reculés, le développement spectaculaire des télécommunications par satellite est remarquable : les habitants peuvent téléphoner dans le monde entier (pour 400 francs CFA[13] l'unité contre 100 en moyenne à Kayes), via un poste fonctionnant à l'énergie solaire.

Avec l'évolution des communications, la ville de Kayes, bien que située à 700 km du port de Dakar et à 500 km de Bamako, n'a pas perdu sa fonction polarisatrice. L'organisation spatiale interne, caractérisée par le déplacement dans le temps et dans l'espace du centre urbain actif[14], indique au contraire combien la capitale régionale a profité des circonstances et des changements dans les transports sans jamais disparaître.

Les évolutions divergentes entre les points concernés par le passage du rail puis de la route se sont accentuées avec le temps. Seule la ville de Kayes a profité du rail jusqu'à

[13] Moins d'un Euro.
[14] Décrit dans Lombard (1999).

aujourd'hui, alors que les autres lieux dépendent de la route pour leurs communications. Pour les populations résidentes, accéder à l'axe principal reste un problème. Parfois même, les difficultés de transport ont augmenté.

III. Espaces et territoires du transport au Sénégal : de la ligne au réseau

Le transport est devenu un secteur d'activité clé pour les affaires depuis que le transport routier a émergé et supplanté, sur l'axe Dakar Kaolack Mali, le transport maritime et ferroviaire. L'histoire des premiers transporteurs sénégalais montre l'évolution des espaces des entreprises de transport routier qui privilégient le rapprochement des axes de communications, en s'implantant sur un point majeur, puis sur un ensemble de points qui forme une aire à géométrie variable, maillée, à partir duquel l'entrepreneur construit son territoire. Avec les télécommunications, et sans perdre sa matérialité, l'espace devient un réseau de points encore plus étoffé. Le territoire, notamment celui des transporteurs, est plus flexible et plus réactif aux évolutions.

La capacité d'adaptation n'est cependant pas donnée à tous les transporteurs, à toutes les catégories sociales de la population, à tous les espaces. Le libéralisme ambiant dans les pays du Sud ne favorise pas le développement équitable et égal des capacités d'entreprise. En d'autres termes, le risque que se développe une ségrégation socio-économique et spatiale, distinguant les espaces et les populations les uns des autres, est grand. Ce que montre cette succession de monographies locales, centrées sur différents points de l'espace sénégalo-malien, c'est cette inégale insertion des lieux dans l'économie de la circulation, matérialisée non seulement par l'axe ferroviaire et routier mais aussi par les réseaux de télécommunications. Dans certains points observés, l'ensemble des moyens de communication est présent alors que, ailleurs, seuls un ou deux, parfois aucun, existent.

Les localités de Niakhar, Méréto et Kounghany sont des lieux éloignés d'un axe de plus ou moins grande importance qui, lui seul, autorise l'accès aux villes importantes, aux services, à des espaces voisins (Lombard 2003). L'histoire économique du Sénégal explique pourquoi ces points sont situés à l'écart des réseaux. Dynamisés à l'époque des colons puis des sociétés nationales de développement, dans le but de servir de plaque tournante à l'exploitation des richesses (gomme, arachide), ces lieux n'ont pas été reconvertis et sont dépendants de processus qui leur échappent.

Paradoxalement, c'est peut-être dans l'oubli que ces lieux inventent leur propre histoire. Les populations des villages environnants de Niakhar émigrent au bourg centre où existe un minimum de services (santé, éducation, administration), de réseaux (transports, télécommunications, électricité), d'activités économiques (commerce). Niakhar, centre rural émergent, profite de la déshérence économique locale et sert de relais dans les migrations vers Dakar qui sont rythmées par les allers et retours des cars « horaires ». Son émergence pourrait être consacrée par le bitumage de la piste qui relie Bambey à Fatick, autrement dit le rail à la route. Dans « l'ex-zone » des Terres neuves, il ne reste rien de ce passé récent qui avait vu l'Etat, la Banque mondiale, les chercheurs nationaux et

étrangers, les populations s'investir fortement dans l'avenir de la région[15]. L'économie de la circulation, en émergence dans les années 70, aurait demandé qu'on pense le village de Méréto et son marché hebdomadaire comme interface entre Koumpentoum et la Gambie toute proche, en privilégiant le renforcement des liaisons routières. Il en a été tout autrement, en raison des politiques différentes des deux Etats et aussi des fondements du projet de développement qui ne faisait de Méréto qu'un simple lieu de groupage des graines avant l'évacuation vers l'usine de Kaolack. Cette bourgade paraît laissée à elle-même et à la merci d'opportunistes en affaires, de riches paysans ou de commerçants qui profitent du foisonnement des marchés hebdomadaires pour spéculer. Le village de Kounghany, quant à lui, est inscrit dans les flux de migrants depuis des décennies. L'économie internationale ponctionne ce village de ses ressources humaines les plus valides. Les effets paraissent bénéfiques : le raccordement aux réseaux de transports et de télécommunications est en cours, les entrepreneurs en bâtiment, les commerçants sont actifs. Cette insertion dans une économie du développement semble pourtant trompeuse tant les familles dépendent de l'argent de la migration. L'agriculture sur les berges du fleuve Sénégal n'est pas soutenue par une population avide de partir. Le garage de véhicules est modeste.

A l'inverse des trois autres lieux, la ville de Kayes, située sur un axe majeur de circulation, a toujours été au centre de l'Histoire. La proximité de la frontière sénégalo-malienne a renforcé, à partir de 1960, la fonction incontournable de transit qu'elle développe. En même temps qu'elle est ville de réseaux, elle rayonne sur un vaste espace rural et sur plusieurs chefs-lieux. Depuis l'arrivée des Français, elle a sans cesse bénéficié de l'attention des pouvoirs publics et d'investissements massifs, y compris de la part d'opérateurs privés, dans les fonctions de plate-forme de transport, de stockage, de redistribution.

La commune de Malika, quant à elle, a un avenir métropolitain : elle est un réservoir de terrains et de logements pour les Dakarois, chassés du centre par les prix du foncier et les embouteillages. Situé à l'extrémité du réseau de communications, Malika compense avec sa douceur de vivre, loin de la tension de la grande ville[16]. Dans la perspective de faire de Dakar une métropole ouest-africaine, s'étendant sur plus de 40 km d'ouest en est, il semble nécessaire de mieux intégrer ces communes dortoirs au reste de l'agglomération. La lente émergence de Pikine, comme principale ville de l'agglomération et pôle administratif et commercial, devrait inciter les responsables des transports à considérer les différents modes présents dans le tissu urbain[17]. Le rail qui a soutenu l'extension de la colonie vers l'est du pays, cette route nationale qui a tant servi à faire descendre vers Dakar les camions d'arachide doivent aujourd'hui être insérés dans une réflexion sur l'amélioration de la desserte urbaine locale. C'est sans doute ce renversement spatial (l'ouest avant l'est du pays) et idéologique (Dakar avant les campagnes) qui oblige à revoir la fonction de cet axe majeur.

[15] Le lecteur intéressé par les avatars de ce projet de développement peut se reporter au rapport de synthèse écrit par les chercheurs de l'ORSTOM (Dubois, Milleville, Trincaz, 1976).
[16] Propos entendus dans la rue.
[17] La destination de Pikine émerge pour les déplacements de proximité (famille et commerce). *Cf.* Delafosse (*op. cit.*)

Dans cette dynamique métropolitaine, la ville de Kayes se trouve intégrée et portée par ses commerçants connectés au port de Dakar. Le rail et la route servent ici à relier une métropole et ses relais intérieurs. Niakhar, Méréto et Kounghany restent à l'écart de ce réseau. Avec le développement technologique, les télécommunications pallient l'absence d'une bonne desserte routière ou ferroviaire parce que les réseaux sont plus denses, mais ne la remplacent pas[18]. Quand les structures d'encadrement et l'Etat laissent la population à elle-même, il lui est difficile de s'installer sur le réseau[19]. A l'inverse, quand les structures d'encadrement contrôlent l'espace et développent des programmes d'investissements, les populations sont amenées à « monter » sur le réseau. L'espace du réseau se superpose ainsi à l'espace continu, à celui de la ligne.

Le long de l'axe sénégalo-malien, tout se passe comme si, les richesses ayant été exploitées, l'Etat colonial puis indépendant avait délaissé les espaces anciennement productifs, les infrastructures de communications, et évité de se poser la question de la reconversion. Les conséquences sont visibles à travers les migrations, l'échec récurrent des cultures (sous pluie et irriguées), l'état déficient ou l'absence de réseaux. Les différents investisseurs privés, notamment les opérateurs de transport, l'ont bien compris, eux qui se recentrent sur Dakar et sa vaste agglomération ou sur quelques villes de l'intérieur dont la plus importante est Touba : les marchés de transport sont là et pas ailleurs. Leur territoire est fait de points majeurs reliés par un ou deux grands axes. Dans le cadre du processus d'intégration de l'Union Economique Monétaire Ouest-Africaine, la route qui s'étire jusqu'à Kayes et qui va se prolonger jusqu'à Bamako est le support pour relier deux métropoles en puissance.

Le renouvellement des fonctions de l'axe se dirigeant vers le Mali, en permettant au Sénégal de renforcer la prééminence du port de Dakar dans les échanges ouest-africains, s'il paraît louable, ne suffit pas à insérer les espaces traversés dans cette logique linéaire (et excluante ?). Pour les campagnes comme pour les quartiers urbains concernés par le passage d'un des modes de transport implantés, rien ne remplace le développement local, les investissements publics dans les ressources humaines et les équipements de base, la prise en compte et la participation des populations. A cette logique de ligne, il s'agit, non pas d'opposer, mais d'adjoindre une logique de développement aréolaire forte et de faire des espaces traversés des territoires. Centrés sur des pôles situés sur l'axe (tel que Kayes) et qui innervent les campagnes et les quartiers (faire en quelque sorte un réseau). Sans cela, la valorisation unilatérale de l'axe, selon une vision libérale de l'espace, ne fait qu'alimenter le sous-développement, le dépérissement de pans entiers du territoire déjà défavorisés et les flux de migration[20].

---

[18] G. Daffé et M. Dansokho ne disent pas autre chose quand ils soulignent « […] *qu'il ne sert à rien d'investir dans le commerce électronique si l'on ne dispose ni de voies d'accès ni de moyens de communication pour acheminer les productions locales. De même, l'impact sur les revenus agricoles de l'accès à Internet et aux marchés extérieurs sera nul si les infrastructures et moyens de transport s'arrêtent aux portes des grandes villes* » (*op. cit.*, p. 88).

[19] L'exemple des *Soninké* qui ont fui l'Afrique de l'ouest et servi l'économie française en est la conséquence la plus éclatante. Même si, à rebours, par les revenus qu'ils dégagent, ils initient localement le développement des réseaux.

[20] L'introduction du dernier ouvrage de M.C. Diop (2003) est à ce sujet éloquente. L'auteur rappelle que des travaux de recherche nombreux, récents et de qualité insistent sur l'appauvrissement en cours d'une partie des Sénégalais, qu'ils soient habitants des villes ou des campagnes, et que les solutions pour « sortir par le haut » sont difficiles à entrevoir.

Références

ADAMS, A., *Quel avenir pour la vallée ?* IIED, Dakar, 2000, 108 p.

DAFFE, G., DANSOKHO, M., « Les nouvelles technologies de l'information et de la communication : défis et opportunités pour l'économie sénégalaise », *in* M.C. Diop, *Le Sénégal à l'heure de l'information*, Karthala-UNRISD, Paris-Genève, 2002, pp. 45-96.

DELAFOSSE, M., *Les relations centre – périphérie à Dakar, à travers le transport de personnes et de marchandises : l'exemple des communes de Keur Massar et Malika*, Université de Lille I, Villeneuve d'Ascq, Département de Géographie, 2003, 94 p. (Mémoire de maîtrise).

DIOP, M. C., *Gouverner le Sénégal*, Karthala, Paris, 2003, 299 p.

DUBOIS, J.-P., MILLEVILLE, P., TRINCAZ, P., *Opération terres Neuves. Projet pilote Koumpentoum – Maka. Etude d'accompagnement. Rapport de synthèse*, ORSTOM, Dakar, 1976, 59 p. multigr.

DULAU, C., « Commerce et communication dans une ville enclavée du Mali », *NETCOM*, n°17 (fasc. 1-2), 2003, pp. 113-118.

FOUQUET, J., *La traite des arachides dans le pays de Kaolack et ses conséquences économiques, sociales et juridiques*, IFAN, Saint-Louis-du-Sénégal, 1958, 261 p. (Etudes Sénégalaises, n°8).

FREUD, Cl., HANAK-FREUD, E., RICHARD, J., THÉVENIN, P., *L'arachide au Sénégal – Un moteur en panne*, Karthala–CIRAD, Paris–Montpellier, 1997, 130 p. + annexes.

GODARD, X., « Les transports de Dakar : vers une intégration lente », *in* M.C. Diop, *La société sénégalaise entre le local et le global*, Karthala, Paris, 2002, pp. 657-685.

KEITA NDIAYE, R., *Kayes et sa région - Etude de géographie urbaine au Mali*, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 1971, 630 p. (Thèse de doctorat).

LOMBARD, J., « Quand les transports (dé)lient campagnes et villes », *in* J.-L. Chaléard, A. Dubresson, *Villes et campagnes dans les pays du Sud*, Karthala, Paris, 1999, pp. 131-149.

LOMBARD, J., « Mali : faire une nation avant l'intégration régionale ? », *L'Espace géographique*, n°3, 2002, pp. 276-279.

LOMBARD, J., « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain – Echanges, acteurs et lieux », *in* M. Lesourd, *L'Afrique*, Editions du Temps, Nantes, 2003, pp. 241-265.

MBODJ, M., BECKER, Ch., « De la traite à la crise agricole. Historique des échanges commerciaux dans le Sine », *in* A. Lericollais, *Paysans sereer*, IRD, Paris, 1999, pp. 95-116.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*, Direction des Transports Terrestres, Dakar, 2002, 182 p.

MONENEMBO, T., *Cinéma*, Seuil, Paris, 1997, 217 p.

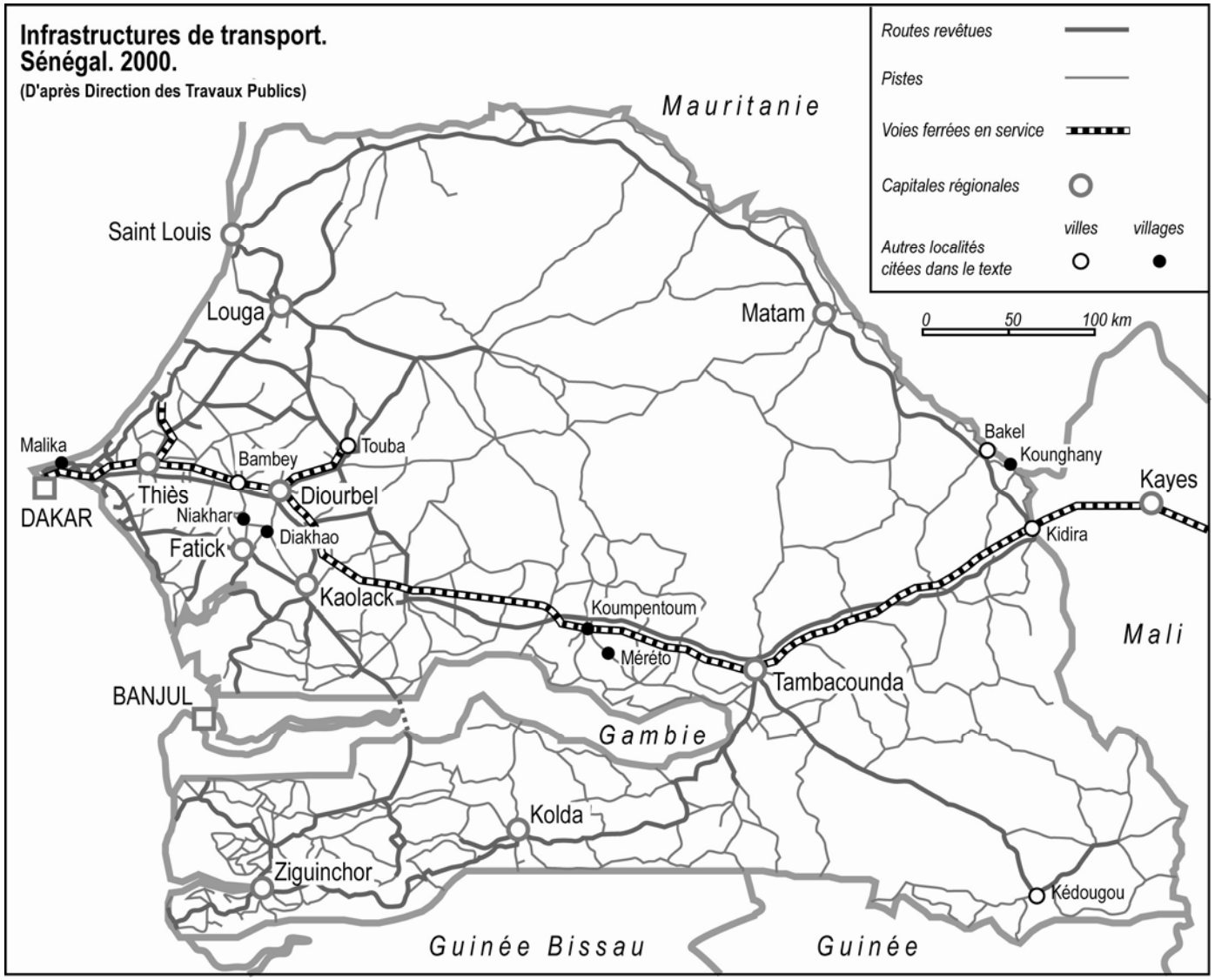
NINOT, O., *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la Région de Tambacounda au Sénégal*, Université de Rouen, UFR de Lettres et Sciences Humaines, 2003, 460 p. (Thèse de doctorat).

RAYNAUT, Cl., *Sahels*, Karthala, Paris, 1997, 430 p.

SAKHO, P., *Evolution des « escales » ferroviaires du bassin arachidier oriental (Sénégal)*, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 1991, 200 p. (Thèse de doctorat).

SECK, A., *Dakar, métropole ouest-africaine*, IFAN, Dakar, 1970, 516 p. + planches.
TRICART, J., KAYSER, B., « Rail et route au Sénégal », *Les Annales de géographie*, n°356, 1957, pp. 328-350.

Presse sénégalaise
« Agriculteurs et éleveurs menacés d'asphyxie », *Le Soleil*, 13 mars 1979.
« Niakhar : les populations exigent le bitumage de la route Fatick – Niakhar – Bambey », *Le Soleil*, 26 septembre 2000.


Infrastructures de transport.
Sénégal. 2000.
(D'après Direction des Travaux Publics)
Routes revêtues
Pistes
Voies ferrées en service
Capitales régionales
villes
villages
Autres localités citées dans le texte
0
50
100 km
Mauritanie
Saint Louis
Louga
Matam
Malika
Bambey
Touba
Thiès
Diourbel
DAKAR
Niakhar
Diakhao
Fatick
Kaolack
Bakel
Kounghany
Kayes
Kidira
Koumpentoum
Mali
Méréto
Tambacounda
BANJUL
Gambie
Kolda
Ziguinchor
Kédougou
Guinée Bissau
Guinée